



Brüsszel, 2020. január 23.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszámok:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

5424/20

ADD 2

TRANS 25

SOC 29

EMPL 21

MI 11

COMPET 13

CODEC 37

FELJEGYZÉS AZ „I/A” NAPIRENDI PONTHOZ

Küldi: a Tanács Főtitkársága

Címzett: az Állandó Képviselők Bizottsága (I. rész)/a Tanács

Biz. dok. sz.: ST 9668/17

ST 9670/17

ST 9671/17

Tárgy: I. mobilitási csomag:

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 1071/2009/EK rendeletnek és az 1072/2009/EK rendeletnek az ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete 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

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról

– Politikai megállapodás

Ez a kiegészítés a vezetési és pihenőidőről szóló, illetve a menetíró készülékekről szóló rendelet módosítására irányuló javaslatot érinti.

Javaslat

Az Európai Parlament és a Tanács rendelete 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

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) A járművezetők számára biztosított megfelelő munkakörülmények és a közúti szállítási vállalkozások számára biztosított tisztességes üzleti feltételek kiemelt fontossággal bírnak a biztonságos, hatékony és szociálisan felelős közúti szállítási ágazat megteremtése szempontjából, annak érdekében, hogy érvényesíthető legyen a megkülönböztetés tilalma, és hogy az ágazat vonzza a szakképzett munkaerőt. E folyamat elősegítése érdekében elengedhetetlen, hogy a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok világosak, arányosak, a célnak megfelelőek, könnyen alkalmazhatók és érvényesíthetők legyenek, valamint az Unió egészében hatékony és következetes módon végrehajtásra kerüljenek.

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 jogi keret végrehajtásakor bizonyos hiányosságokra derült fény. A heti pihenőidőre, a pihenőhelyekre, a több fős személyzet tagjait megillető szünetekre vonatkozó nem egyértelmű szabályok, valamint a járművezetők hazatérésére vonatkozó szabályok hiánya eltérő értelmezésekhez és érvényesítési gyakorlatokhoz vezetett a tagállamokban. A közelmúltban számos tagállam egyoldalú intézkedéseket vezetett be, tovább növelve ezzel a jogbizonytalanságot, valamint a járművezetőkkel és a fuvarozókkal szembeni egyenlőtlen bánásmódot. Másrészt a maximális napi és heti vezetési idők hatékonyan hozzájárulnak a járművezetők szociális körülményeinek és általában véve a közúti közlekedésbiztonságnak a javításához; lankadatlan erőfeszítésekre van szükség a megfelelés biztosítása érdekében.
- (3) A közúti közlekedésbiztonság előmozdítása érdekében fontos arra ösztönözni a szállítási vállalkozásokat, hogy olyan biztonsági kultúrát alakítsanak ki, amelyet minden szinten tiszteletben tartanak. Különösen a vezetésre és a pihenésre vonatkozó szabályok megsértésének vagy a közúti közlekedésbiztonság veszélyeztetésének elkerülése érdekében nem szabad megengedni, hogy a teljesítményalapú díjazást az utasoknak a célállomásra történő eljuttatásához vagy az áruk kiszállításához szükséges időhöz kössék.
- (4) Az 561/2006/EK rendelet utólagos értékelése megerősítette, hogy az uniós szociális szabályok következetlen és nem hatékony érvényesítése elsősorban a nem egyértelmű szabályokra, az ellenőrzési eszközök nem hatékony és egyenlőtlen használatára, valamint a tagállamok közötti elégtelen közigazgatási együttműködésre vezethető vissza.
- (5) Az egyértelműség és a következetesség javítása érdekében meg kell határozni a járművek nem kereskedelmi célú használatának az 561/2006/EK rendelet hatálya alóli mentességét.
- (6) Az egyértelmű, megfelelő, arányos és egységes módon érvényesített szabályok elengedhetetlenek továbbá a járművezetők munkakörülményeinek javítására és különösen a fuvarozók közötti torzításmentes és tisztességes verseny biztosítására, valamint az összes úthasználó közúti közlekedésbiztonságának elősegítésére vonatkozó szakpolitikai célok elérése tekintetében.

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.).

- (7) A szünetekre vonatkozó jelenlegi követelmények a több fős személyzet tagjaiként dolgozó járművezetők esetében nem megfelelőnek és nem kivitelezhetőnek bizonyultak. 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.
- (8) A nemzetközi távolsági áruszállítást végző járművezetők hosszú időszakokat töltenek az otthonuktól távol. A rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó jelenlegi követelmények feleslegesen meghosszabbíthatják ezeket az időszakokat. Ezért kívánatos a rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó rendelkezések oly módon történő kiigazítása, amely megkönnyíti a járművezetők számára, hogy a nemzetközi szállítási műveleteket a szabályoknak megfelelően hajtsák végre és a rendszeres heti pihenőre otthonukba érjenek, úgy, hogy minden csökkentett heti pihenőidőért teljes kompenzációban részesüljenek. Tekintettel az áru- és személyszállítás közötti különbségekre, ez a lehetőség nem alkalmazandó a személyszállítást végző járművezetőkre.
- (9) A járművezetők pihenőidejének ütemezését illető rugalmasságnak átláthatónak és kiszámíthatónak kell lennie a járművezető számára, és semmilyen módon nem veszélyeztetheti a közúti közlekedés biztonságát azáltal, hogy fokozza a járművezetők fáradtságát vagy rontja a munkakörülményeiket. Ez a rugalmasság ezért nem változtathatja meg a járművezető jelenlegi munkaidejét vagy a kéthetes maximális vezetési időt, és a csökkentett pihenőidő kompenzációjára vonatkozó szigorúbb szabályok hatálya alá kell, hogy tartozzon.
- (10) E rugalmasság ellenőrzése a rendelkezés hatályának egyértelmű meghatározása mellett alapvető fontosságú annak biztosítása érdekében, hogy a rendelkezéssel ne lehessen visszaélni. A hatályt ezért azokra a járművezetőkre kell korlátozni, akik a referencia-időszakban a csökkentett heti pihenőidőt a tagállamokon kívül töltik. Ez ellenőrizhető a menetíró készülék által rögzített adatok közúti és telephelyi lekérdezésével, mivel ezek az adatok tartalmazzák a pihenőidő kezdetének és végének helyét, valamint az egyes járművezetőkre vonatkozó információkat.
- (11) Az eredményes érvényesítés biztosítása érdekében alapvető fontosságú, hogy az illetékes hatóságok a közúti ellenőrzések során meg tudjanak győződni arról, hogy a vezetési és a pihenőidőt megfelelően betartották-e az ellenőrzés napján és az azt megelőző 56 napon.

- (12) A gyors technológiai fejlődés a vezetési rendszerek fokozatos automatizálását eredményezi, kevesebb vagy semmilyen közvetlen inputot nem igényelve a járművezetőtől. E változások kezelése érdekében szükség lehet a hatályos jogszabályok – többek között a vezetési és a pihenőidőre vonatkozó szabályok – kiigazítására a közúti közlekedésbiztonság, az egyenlő versenyfeltételek és a munkakörülmények javítása érdekében, lehetővé téve egyúttal azt, hogy az Unió úttörő szerepet töltsön be új innovatív technológiák és gyakorlatok terén. Ezért a Bizottságnak értékelő jelentést kell benyújtania az önműködő vezetési rendszerek tagállami használatáról, így többek között az önvezetési technológiák előnyeiről. A jelentéshez adott esetben jogalkotási javaslatot kell csatolni.
- (13) A társadalmi haladás előmozdítása érdekében célszerű meghatározni, hogy hol lehet eltölteni 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, a munkáltató költségére igénybe vett megfelelő szálláshelyen kell töltenie. A járművezetők jó munkakörülményeinek és biztonságának garantálása érdekében célszerű egyértelművé tenni azt a követelményt, hogy ha a járművezetők otthonuktól távol töltik a rendszeres heti pihenőidejüket, színvonalas és genderbarát szálláshelyet kell biztosítani számukra.
- (14) Elő kell írni továbbá azt, hogy a fuvarozók oly módon szervezzék a járművezetők munkáját, hogy 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 székhelye szerinti tagállamban található valamelyik működési központjába vagy a járművezető tartózkodási helyére való visszatérést, a járművezetők pedig szabadon eldönthetik, hogy hol töltik a pihenőidejüket. Annak igazolása érdekében, hogy a fuvarozó teljesíti a rendszeres hazatérés megszervezésével kapcsolatos kötelezettségeit, a fuvarozónak képesnek kell lennie a menetíró készülék által rögzített adatok, a járművezetői munkalapok, illetve az egyéb dokumentumok felhasználására. Ezeknek a bizonyítékoknak rendelkezésre kell állniuk a fuvarozó telephelyén, és az ellenőrző hatóságok kérésére azokat be kell mutatni.

- (15) Míg a rendszeres heti pihenőidő és a hosszabb pihenőidők nem tölthetők a járműben vagy egy parkolóban, hanem csak egy megfelelő szálláshelyen, amely a parkoló mellett is elhelyezkedhet, rendkívül fontos, hogy a járművezetők olyan biztonságos és védett parkolót tudjanak találni, amely megfelelő szintű biztonságot kínál és megfelelő létesítményekkel rendelkezik. A Bizottság már megvizsgálta, hogy miként lehetne ösztönözni színvonalas parkolók kialakítását, ideértve a szükséges minimumkövetelményeket is. Ezért a Bizottságnak biztonságos és védett parkolókra vonatkozó előírásokat kell kidolgoznia. Ezeknek az előírásoknak hozzá kell járulniuk színvonalas parkolók kialakításának az előmozdításához. Az előírások felülvizsgálhatók az alternatív üzemanyagokhoz való jobb hozzáférés biztosítása érdekében, az ezen üzemanyagokkal kapcsolatos infrastruktúra fejlesztésére irányuló szakpolitikákkal összhangban. Fontos továbbá, hogy a parkolók jégtől és hótól mentesek maradjanak.
- (16) A biztonságos és védett parkolóknak az uniós előírásoknak megfelelően tanúsítandó olyan ellenőrzési eljárások hatálya alá kell tartozniuk, amelyek azt is biztosítják, hogy folyamatosan megfeleljenek ezeknek az előírásoknak. A Bizottságot ezért meg kell bízni biztonságos és védett uniós parkolók kialakítására vonatkozó tanúsítási eljárás kidolgozásával.
- (17) A közúti közlekedésbiztonság és az érvényesítés érdeke megkívánja, hogy minden járművezető maradéktalanul tisztában legyen a vezetési és a pihenőidőkre vonatkozó szabályokkal, valamint a fáradtságból fakadó veszélyekkel. E tekintetben fontos, hogy könnyen hozzáférhető információk álljanak rendelkezésre a pihenőhelyekről. Ezért a Bizottságnak egy felhasználóbarát honlapon tájékoztatást kell nyújtania a biztonságos és védett parkolókról. Ezeket az információkat naprakészen kell tartani.

- (18) A parkolók folyamatos biztonságának és védelmének biztosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a biztonságos és védett parkolók szolgáltatási szintjére vonatkozó előírások kidolgozására, valamint a parkolók biztonságának és védelmének tanúsítására szolgáló eljárások megállapítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak* megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (19) Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁴ létrehozott felülvizsgált TEN-T-iránymutatások az autópályákon egymástól körülbelül 100 km-es távolságra fekvő parkolók kialakítását irányozzák elő annak érdekében, hogy a kereskedelmi úthasználók számára megfelelő biztonsági és védelmi szintű parkolóhelyek álljanak rendelkezésre. A megfelelő parkolási infrastruktúra kiépítésének felgyorsítása és előmozdítása érdekében fontos, hogy elegendő uniós társfinanszírozási lehetőség álljon rendelkezésre az ilyen pénzügyi támogatás feltételeit meghatározó jelenlegi és jövőbeli uniós jogi aktusokkal összhangban.
- (20) Az Unión belüli számos közúti szállítási művelet esetében az út megtétele részben komppal vagy vasúton történik. Az ilyen műveletek tekintetében ezért egyértelmű, megfelelő rendelkezésekre van szükség a pihenőidőre és a szünetekre vonatkozóan.

* HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

- (21) 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. Ezért az ilyen helyzetekre nem lehet szisztematikusan hivatkozni az e rendeletnek való megfelelés elkerülése céljából. A megfelelő érvényesítés biztosítása érdekében a járművezetőnek dokumentálnia kell az ilyen kivételes helyzeteket, amelyek a szabályoktól való eltéréshez vezetnek. Emellett biztosítékkal kell gondoskodni arról, hogy a vezetési idő ne nyúljon túl hosszúra.
- (22) Az eltérő jogérvényesítési gyakorlatok visszaszorítása és megelőzése, valamint a határokon átnyúló jogérvényesítés hatékonyságának és eredményességének további fokozása érdekében elengedhetetlen a tagállamok közötti rendszeres közigazgatási együttműködésre vonatkozó egyértelmű szabályok megállapítása.
- (23) A tagállamoknak minden szükséges intézkedést meg kell tenniük annak biztosítása érdekében, hogy az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletet érintő jogsértések esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó nemzeti szabályok végrehajtása hatékony, arányos és visszatartó erejű legyen. Fontos biztosítani, hogy a szakemberek könnyen hozzáférhessenek a tagállamokban alkalmazott szankciókra vonatkozó információkhoz. Ezt megkönnyíthetné, ha az Európai Munkaügyi Hatóság hozzáférhetővé tenné az információkat az (EU) 2018/1724 rendelettel létrehozott, az Unió valamennyi hivatalos nyelvén elérhető uniós és nemzeti szintű információforrásokhoz és -szolgáltatásokhoz való hozzáférést lehetővé tevő egységes portálként működő egységes uniós szintű honlapon.
- (24) Az 561/2006/EK rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a 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 rendeletnek⁵ megfelelően kell gyakorolni.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (25) A szociális szabályok költséghatékonyabb érvényesítése érdekében teljes mértékben ki kell aknázni a jelenlegi és az intelligens menetíró rendszerekben rejlő lehetőségeket, az intelligens menetíró készülékeket pedig kötelezővé kell tenni az ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi szállításban részt vevő, bizonyos súlyt meghaladó könnyű haszongépjárművek esetében is. Ezért fejleszteni kell a menetíró készülékek funkcióit, hogy pontosabb helymeghatározást tegyenek lehetővé.
- (26) A szociális szabályok érvényesítésének költséghatékonyasága, az új technológiák gyors kifejlesztése, az uniós gazdaság digitalizációja és a nemzetközi közúti szállítási vállalkozások számára biztosítandó egyenlő versenyfeltételek szükségessége okán le kell rövidíteni az intelligens menetíró készülékeknek a nyilvántartásba vett járművekbe történő beszereléséhez szükséges átmeneti időszakot. Az intelligens menetíró készülékek hozzá fognak járulni az ellenőrzések egyszerűsítéséhez, és így megkönnyítik a nemzeti hatóságok munkáját.
- (27) 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 járműflottát a részletes műszaki előírások hatálybalépését követően megfelelő időn belül fel kell szerelni ilyen készülékekkel, elegendő időt biztosítva a felkészüléshez.
- (28) Azokban a járművekben, amelyekben nincs intelligens menetíró készülék, a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen rögzíteni kell a tagállam határán való átlépést a menetíró készülékben.
- (29) A járművezetők munkájának fontos részét képezi a tevékenységeknek a menetíró készülékben történő rögzítése. Ezért alapvető fontosságú, hogy a járművezetők megfelelő képzésben részesüljenek a piaci forgalomba kerülő menetíró készülékek új jellemzőinek használatáról. A képzéssel kapcsolatos költségeket a munkáltatóknak kell viselniük.

- (30) Azok az ellenőrző tisztviselők, akik ellenőrzik a vonatkozó uniós jognak a közúti szállítási ágazatban való megfelelést, kihívásokkal szembesülnek a használatos menetíró készülékek sokfélesége és a gyorsan fejlődő, kifinomult manipulációs technikák miatt. Ez különösen igaz közúti ellenőrzések esetén. Ezért alapvető fontosságú, hogy az ellenőrző tisztviselők megfelelő képzésben részesüljenek annak biztosítása érdekében, hogy naprakész ismeretekkel rendelkezzenek a legfrissebb technológiai fejleményekről és manipulációs technikákról.
- (31) A fuvarozókra és az ellenőrző hatóságokra háruló terhek csökkentése érdekében lehetővé kell tenni, hogy ha egy ellenőrző tisztviselő ellenőrzés céljából eltávolítja a menetíró készülék plombáját, bizonyos, kellően dokumentált körülmények között újraplombálhassa a készüléket.
- (32) Figyelembe véve a folyamatos technológiai fejlődést, a Bizottság tanulmányozza olyan új műszaki megoldások kifejlesztésének lehetőségét, amelyek ugyanolyan előnyöket és biztonságot kínálnak, mint az intelligens menetíró készülék által biztosított megoldások, ugyanolyan vagy alacsonyabb járulékos költségek mellett.
- (33) Fontos, hogy harmadik országokban letelepedett közúti fuvarozókra az Unió területén végzett közúti szállítási 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.
- (34) Az áruszállítás eltér a személyszállítástól. Ezért a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy javasolni kell-e megfelelőbb szabályokat a személyszállításra vonatkozóan, különösen az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikkének 4. pontjában meghatározott különjáratok tekintetében.
- (35) Az 561/2006/EK és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet⁶ ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

1. cikk

Az 561/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

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

„–aa) 2026. július 1-jétől nemzetközi fuvarozási vagy kabotázsműveletek keretében végzett közúti áru fuvarozás esetében, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 2,5 tonnát; vagy”.

–1a. A 3. cikkben az aa) pont helyébe a következő szöveg lép:

„aa) az olyan, legfeljebb 7,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművek vagy járművek kombinációja, amelyeket olyan anyagok, felszerelések vagy gépek szállítására használnak, amelyekre a járművezetőnek a munkája során szüksége van, vagy amelyeket nem ellenszolgáltatás fejében végzett szállítással olyan áruk célba juttatására használnak, amelyeket kézműipari eljárással gyártottak, és amelyeket kizárólag a vállalkozás telephelyétől számított 100 km-es sugarú körben juttatnak célba, azzal a feltétellel, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;”.

–1aa. A 3. cikk a következő ponttal egészül ki:

„ha) olyan, 2,5 és 3,5 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű járművek pótkocsival vagy félpótkocsival, amelyeket áruszállításra használnak, amennyiben a szállítást nem ellenszolgáltatás fejében végzik, hanem a vállalat vagy a járművezető saját számlájára, és amennyiben a vezetés nem a járművet vezető személy fő tevékenysége;”.

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

„r) »nem kereskedelmi célú 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 mások számára közvetlen vagy közvetett jövedelem, és amely nem áll összefüggésben szakmai vagy kereskedelmi tevékenységgel.”.

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

„(6) Bármely két, egymást követő héten a járművezetőnek tartania kell legalább:

két rendszeres heti pihenőidőt, vagy

egy rendszeres heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt.

A heti pihenőidőnek legkésőbb az előző, heti pihenőidő végétől számított hat, 24 órás időszak végén meg kell kezdődnie.

Az első albekezdéstől eltérve, nemzetközi áru fuvarozást végző járművezető a székhely szerinti tagállamon kívül két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tarthat, feltéve, hogy a járművezető bármely négy egymást követő héten legalább négy, heti pihenőidőt tart, amelyek közül legalább kettő rendszeres heti pihenőidő.

E bekezdés alkalmazásában a járművezetőt nemzetközi fuvarozást végzőnek kell tekinteni, ha két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt a munkáltató székhelye szerinti tagállamon és a járművezető tartózkodási helye szerinti országon kívül kezd meg.”;

b) A cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(6b) A heti pihenőidők csökkentését a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenővel kell kompenzálni.

Amennyiben a (6) bekezdés harmadik albekezdésének megfelelően két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartottak, az azt követő heti pihenőidőt az e két csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőidőnek kell megelőznie.”;

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

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

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

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

„(8a) A szállítási vállalkozásnak oly módon kell megszerveznie a járművezetők munkáját, hogy azok minden, négy egymást követő hétből álló időszakban vissza tudjanak térni a munkáltatónak a székhelye szerinti tagállamban található azon működési központjába, amely a járművezető szokásos állomáshelye és ahol a járművezető heti pihenőideje kezdetét veszi, vagy a járművezetők tartózkodási helyére annak érdekében, hogy legalább egy rendszeres heti pihenőidőt vagy egy 45 óránál hosszabb, a csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott heti pihenőidőt tarthassanak.

Mindazonáltal, ha a járművezető a 8. cikk (6) bekezdésével összhangban két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartott, a szállítási vállalkozásnak úgy kell megszerveznie a járművezető munkáját, hogy a járművezető már a kompenzációként tartott, 45 óránál hosszabb rendszeres heti pihenőidő kezdete előtt visszatérhessen. A vállalkozásnak dokumentálnia kell, hogy miként tesz eleget ennek a kötelezettségnek, és a dokumentációt a telephelyén kell őriznie azért, hogy kérésre be tudja azt mutatni az ellenőrző hatóságoknak.”;

da) A 8. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(9a) A Bizottság legkésőbb ... [két évvel e módosító rendelet hatálybalépését követően]-ig értékelést és jelentést készít a Parlament és a Tanács részére arról, hogy a személyszállítás vonatkozásában el lehet-e fogadni ennél megfelelőbb szabályokat az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i, 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikke 4. pontjában meghatározottak szerinti különjáratok vezetői tekintetében.”.

5. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

- (1) A Bizottság biztosítja, hogy a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetők számára könnyen hozzáférhetők legyenek a biztonságos és védett parkolókra vonatkozó információk. A Bizottság e célból jegyzéket tesz közzé a tanúsítvánnyal rendelkező összes parkolóról annak érdekében, hogy a járművezetők részére megfelelő szintű szolgáltatás álljon rendelkezésre a következő tekintetében:

- behatolásérzékelés és -védelem,
- megvilágítás és láthatóság,
- segélyhívási lehetőségek (kapcsolattartó pontok és eljárások),
- genderbarát tisztálkodási helyiségek,
- étel- és italvásárlási lehetőségek,
- kommunikációt lehetővé tevő összeköttetések,
- áramellátás.

Az ilyen parkolók jegyzékét egy rendszeresen frissített, központi hivatalos weboldalon kell hozzáférhetővé tenni.

- (2) A Bizottság a 23a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el az (1) bekezdésben felsorolt területeken nyújtandó szolgáltatási és biztonsági szintet részletesebben meghatározó előírások megállapítása céljából, valamint a parkolók tanúsítási eljárásaira vonatkozóan.
- (3) Minden olyan parkoló, amely tanúsítást szerzett, feltüntetheti, hogy az uniós szabványok és eljárások szerinti tanúsítással rendelkezik.

Az 1315/2013/EU rendelet 39. cikke (2) bekezdésének c) pontjával összhangban a tagállamoknak ösztönözniük kell a kereskedelmi úthasználóknak szánt parkolóhelyek létrehozását.

- (4) A Bizottság 2024. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a járművezetők által igénybe vehető megfelelő pihenőhelyek és a védett parkolók rendelkezésre állásáról, valamint a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok szerint tanúsított biztonságos és védett parkolók kiépüléséről. A jelentésben a Bizottság felsorolhat olyan intézkedéseket, amelyek a biztonságos és védett parkolók számának növelését és minőségének javítását szolgálják.”.

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

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

A rendszeres heti pihenőidők tekintetében ez az eltérés kizárólag abban az esetben alkalmazandó a kompon vagy vonaton történő utazásokra, ha: a) az utazás menetrend szerinti időtartama legalább 8 óra; és b) a járművezető számára hálókabin áll rendelkezésre a kompon, illetve a vonaton.”.

5a. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„9a. cikk

A Bizottság 2025. december 31-ig jelentést készít és nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli az önműködő vezetési rendszerek tagállami használatát, különös figyelmet fordítva a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályokra gyakorolt lehetséges hatásukra. A jelentést adott esetben az e rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslatnak kell kísérnie.”.

5b. A 10. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

- „(1) A szállítási vállalkozás nem adhat az általa alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett távolsághoz, a célba juttatás sebességéhez és/vagy a szállított áru mennyiségéhez kapcsolódó fizetséget – jutalom vagy bérpótlék formájában sem –, ha e fizetség olyan jellegű, hogy az veszélyezteti a közúti közlekedésbiztonságot és/vagy e rendelet megsértésére ösztönöz.”.

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

„Amennyiben ez nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a járművezető kivételes körülmények között eltérhet továbbá a 6. cikk (1) és (2) bekezdésétől, valamint a 8. cikk (2) bekezdésétől is azért, hogy a napi és a heti vezetési időt legfeljebb egy órával túllépve elérje a munkáltató működési központját vagy saját tartózkodási helyét, hogy ott heti pihenőt vegyen ki.

Ugyanezen feltételek mellett a járművezető legfeljebb két órával túllépheti a napi és heti vezetési időt, feltéve hogy 30 perces, megszakítás nélküli szünetet tartott közvetlenül az annak érdekében meghosszabbított vezetési idő előtt, hogy elérje a munkáltató működési központját vagy saját tartózkodási helyét, hogy ott heti pihenőt vegyen ki.

A járművezetőnek a menetíró készülék adatrögzítő lapján, a menetíró készülékből kinyomtatott lapon vagy a munkalapon legkésőbb az úticél elérésekor vagy egy megfelelő megállóhelyre történő megérkezéskor kézzel fel kell tüntetnie az ilyen jellegű eltérések okát.

A vezetési idő meghosszabbításának időtartamát kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt bármely másik pihenővel egyben megtartott, a vezetési idő meghosszabbításával egyenértékű pihenővel.”.

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

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

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

b) A bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„pa) olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek egy építési vállalkozás számára építőipari gépeket szállítanak a szállítási (az egyértelműség kedvéért: itt nem az építési vállalkozásról van szó) vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körön belül, azzal a feltétellel, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;”;

c) A bekezdés a következő q) ponttal egészül ki:

„q) előre kevert beton szállítására használt járművek.”.

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

„(2) Sürgős és kivételes esetben a tagállamok átmeneti kivételt engedélyezhetnek legfeljebb 30 napos időszakra, amelyről – megfelelő indoklással ellátva – haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság ezt az információt haladéktalanul közzéteszi egy nyilvános weboldalon.”.

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 releváns 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 összes adatot; ezeket az adatokat egy hónapot meg nem haladó rendszeres időközönként frissíteni kell;”.

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

„(1) A tagállamok szabályokat állapítanak meg az e rendelet és a 165/2014/EU rendelet megsértése esetén kiszabandó szankciókra vonatkozóan, és megtesznek minden olyan intézkedést, amely azok végrehajtásának biztosításához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonynak, a jogsértéseknek a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁷ III. melléklete szerinti súlyával arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetésmentesnek kell lenniük. E rendelet és a 165/2014/EU rendelet semmilyen megszegése nem vonhat maga után egynél több szankciót vagy eljárást. A tagállamok a 29. cikk második albekezdésében meghatározott időpontig értesítik a Bizottságot ezekről a szabályokról és intézkedésekről, valamint az arányosságuk értékelésére szolgáló, nemzeti szinten kiválasztott módszerről és kritériumokról. A tagállamok az ezeket érintő minden későbbi módosításról haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság tájékoztatja a tagállamokat az említett szabályokról és intézkedésekről, valamint azok esetleges módosításáról. A Bizottság gondoskodik arról, hogy ezek az információk az EU összes hivatalos nyelvén megjelenjenek egy kifejezetten erre a célra szolgáló nyilvános weboldalon, részletes tájékoztatást nyújtva az uniós tagállamokban alkalmazandó ilyen szankciókról.”.

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

⁷ A Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) 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 történő információcsere céljára a tagállamok a 2006/22/EK irányelv 7. cikkének megfelelően a Közösségen belüli kapcsolattartásra kijelölt szerveket veszik igénybe.

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

- 11a. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„23a. cikk

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak a 8a. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [e módosító rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/től kezdődő hatállyal.
A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 8a. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban* foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 8a. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

HL L 123., 2016.5.12., 1. o.”.

11b. 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) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdés b) pontjában említett esetekben a Bizottság a 24. cikk (2a) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően végrehajtási jogi aktusokat fogad el közös megközelítések meghatározására vonatkozóan.”.

2. cikk

A 165/2014/EU rendelet a következőképpen módosul:

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

„(1) (1) Ez a rendelet meghatározza a közúti közlekedésben használt menetíró készülékek kialakítására, beépítésére, használatára, tesztelésére és ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségeket és követelményeket az 561/2006/EK rendeletnek, az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek, az 1073/2009/EK rendeletnek, a 96/71/EK irányelvnek és a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek⁸, a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetése tekintetében a 2014/67/EU irányelvnek, a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról szóló irányelvnek, valamint a 92/6/EGK irányelvnek⁹ és a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek¹⁰ való megfelelés ellenőrzése céljából.”.

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

„(4) Legkésőbb három évvel a 11. cikk első bekezdésének második mondatában említett, a határátlépés és a további tevékenységek rögzítésére vonatkozó szabályokat megállapító részletes rendelkezések hatálybalépése évének végét követően a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett következő járműveket fel kell szerelni az e rendelet 8., 9. és 10. cikkében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel:

a) analóg menetíró készülékkel felszerelt járművek;

⁸ 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.).

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

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

- b) a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2011. szeptember 30-ig alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek;
 - c) a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2011. október 1-től alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek; és
 - d) a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2012. október 1-től alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek;
- (4a) Legkésőbb négy évvel a 11. cikk első bekezdésének második mondatában említett, a határátlépés és a további tevékenységek rögzítésére vonatkozó szabályokat megállapító részletes rendelkezések hatálybalépése évének végét követően a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett, az (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendelet I.C. mellékletében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel felszerelt járműveket fel kell szerelni az e rendelet 8., 9. és 10. cikkében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel.”.

–1b. A 4. cikk (2) bekezdése a következő franciabekezdéssel egészül ki:

- „– elegendő memóriával kell rendelkeznie az e rendelet szerint előírt valamennyi adat tárolásához,”.

–1c. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk
Adatvédelem

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a személyes adatok e rendelettel összefüggésben történő kezelése kizárólag az e rendeletnek és az 561/2006/EK rendeletnek, az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek, az 1073/2009/EK rendeletnek, a 96/71/EK irányelvnek, a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek, a közúti szállításban dolgozómunkavállalók kiküldetése tekintetében a 2014/67/EU irányelvnek, valamint a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról szóló irányelvnek, továbbá a 92/6/EGK tanácsi irányelvnek és a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek való megfelelés ellenőrzése céljából történjen.
- (2) A tagállamok gondoskodnak különösen a személyes adatok védelméről a tekintetben, hogy azokat kizárólag az (1) bekezdésben említett uniós jogi aktusokhoz szorosan kapcsolódó célokra és az alábbiak vonatkozásában lehessen felhasználni:
 - 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 célokból szükséges adatok kezelhetők.
- (4) A járművek tulajdonosainak, a szállítási vállalkozásoknak és minden más érintett szervezetnek adott esetben meg kell felelniük a személyes adatok védelmére vonatkozó releváns rendelkezéseknek.”.

1. A 8. cikk (1) bekezdése a következőképpen 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 eső olyan helyen, ahol fogható műholdas jel:

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

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 – azokra a járművekre alkalmazandó, amelyeket a 11. cikk első bekezdésének második mondatában említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően két évvel vettek első alkalommal nyilvántartásba egy tagállamban.”.

–1a. A szöveg a következő albekezdéssel egészül ki:

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

1a. A 9. cikk a következőképpen módosul:

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

„Három 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 megállapító részletes rendelkezések hatálybalépését követően a tagállamok a megfelelő mértékben ellátják ellenőrző hatóságaikat az e cikkben említett adatkommunikáció lehetővé tételéhez szükséges, korai távészlelést biztosító berendezésekkel, figyelembe véve a konkrét végrehajtási követelményeiket és stratégiáikat.”;

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

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

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

„– a maximális vezetési idő túllépése.”.

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

„(2) Azon járművek menetíró készülékeit, amelyeket 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 megállapító részletes rendelkezések hatálybalépését követően két évvel vettek első alkalommal nyilvántartásba egy tagállamban, el kell látni az (1) bekezdésben említett interfésszel.”.

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

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

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

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

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

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

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

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 járművezetőnek ezen túlmenően az adott tagállamban való első leállása megkezdésekor be kell írnia annak az országnak a betűjelét, amelybe a tagállami határ átlépését követően belép. Ezt az első leállást a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen kell megtenni. Amennyiben valamely tagállami határ átlépése komppal vagy vonattal történik, a járművezetőnek az érkezési kikötő vagy vasútállomás szerinti ország betűjelét kell beírnia.”.

1f. A 34. cikk (5) bekezdése b) pontjának iv. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„iv. a  jel alatt: megszakítás, pihenőidő, éves szabadság vagy betegszabadság, a »komp/vonat« jel alatt:

A  jelen túlmenően: a kompon vagy vonaton töltött pihenőidő az 561/2006/EK rendelet 9. cikkében előírtak szerint.”.

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

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

... [18 hónappal a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról szóló irányelv hatálybalépését követően]-ig a járművezetőnek annak az országnak a betűjelét is be kell írnia, amelybe tagállami határ átlépését követően lép be, mégpedig az adott tagállamban való első leállása megkezdésekor. Ezt az első leállást a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen kell megtenni. Amennyiben valamely tagállami határ átlépése komppal vagy vonattal történik, a járművezetőnek az érkezési kikötő vagy vasútállomás szerinti ország betűjelét kell beírnia.

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

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 napban 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 bejegyzés 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 bejegyzés és kinyomtatott lap.”.

3. cikk

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

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.

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

Kelt,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök