



Brüsszel, 2025. március 3.
(OR. en)

6684/25

Intézményközi referenciaszám:
2025/0033(NLE)

TRANS 46

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2025. február 28.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2025) 57 final
Tárgy:	Javaslat A TANÁCS HATÁROZATA az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR-megállapodás) foglalkozó szakértői csoportjában és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában az AETR-megállapodásnak az 561/2006/EK rendelet legutóbbi főbb módosításaival való összehangolására irányuló javaslattal kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2025) 57 final.

Melléklet: COM(2025) 57 final



Brüsszel, 2025.2.28.
COM(2025) 57 final

2025/0033 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR-megállapodás) foglalkozó szakértői csoportjában és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában az AETR-megállapodásnak az 561/2006/EK rendelet legutóbbi főbb módosításaival való összehangolására irányuló javaslattal kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az Unió által az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR-megállapodás) foglalkozó szakértői csoportjában és az ENSZ-EGB közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában (SC.1) az AETR-megállapodásnak az uniós jogszabályokkal való összehangolására irányuló módosítások tervezett elfogadásával kapcsolatban képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozat. Az összehangolásra azért van szükség, mert elfogadásra kerültek az 561/2006/EK rendeletbe¹ az (EU) 2020/1054² és az (EU) 2024/1258 rendelettel³, valamint az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel bevitt módosítások. Ez utóbbi rendelet kiegészíti az 561/2006/EK rendelet 8a. cikkének (2) bekezdését, amely az (EU) 2020/1054 rendelettel bevezetett rendelkezések egyike.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás (AETR-megállapodás)

Az AETR-megállapodás célja a megállapodás szerződő felei által a hivatásos gépjárművezetők vezetési és pihenőidejével, valamint a menetíró készülékek (más szóval: tachográfok) kialakítására és beépítésére vonatkozó műszaki követelményekkel kapcsolatban alkalmazott jogszabályi keret összehangolása. Az AETR-megállapodás 1976. január 5-én lépett hatályba. A megállapodást később módosították. A vezetési és pihenőidőre, illetve a menetíró készülékekre vonatkozó legutóbbi módosításokat 2010. szeptember 20-án fogadták el.

Valamennyi tagállam részes fele az AETR-megállapodásnak⁴.

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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>)

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1054 rendelete (2020. július 15.) 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 (HL L 249., 2020.7.31., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>)

³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1258 rendelete (2024. április 24.) az 561/2006/EK rendeletnek a különjáratú személyszállítási ágazatban alkalmazott minimumszünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőkre vonatkozó minimumkövetelmények, továbbá a 165/2014/EU rendeletnek másik tagállamban vagy valamely harmadik országban elkövetett megsértése miatti szankciók kiszabására irányuló tagállami hatáskör tekintetében történő módosításáról (HL L, 2024/1258, 2024.5.2., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>)

⁴ Ausztria (1975. június 11-én erősítette meg), Belgium (1977. december 30-án erősítette meg), Bulgária (1995. május 12-én erősítette meg), Ciprus (2003. szeptember 5-én erősítette meg), Csehország (1993. június 22-én erősítette meg), Dánia (1977. december 30-án erősítette meg), Észtország (1993. május 3-án erősítette meg), Finnország (1999. február 16-án erősítette meg), Franciaország (1978. január 9-én erősítette meg), Görögország (1974. január 11-én erősítette meg), Hollandia (1977. december 30-án erősítette meg), Horvátország (1992. augusztus 3-án erősítette meg), Írország (1979. augusztus 28-án erősítette meg), Lengyelország (1992. július 14-én erősítette meg), Lettország (1994. január 14-én erősítette meg), Litvánia (1998. június 3-án erősítette meg), Luxemburg (1977. december 30-án erősítette meg), Magyarország (1999. október 22-én erősítette meg), Málta (2004. szeptember 24-én erősítette meg)

2.2. Az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoport

Az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport egy műszaki szakértőkből álló csoport, amelyet az ENSZ-EGB Szárazföldi Szállítási Bizottsága hozott létre az AETR-megállapodásra vonatkozó módosítási javaslatok kidolgozása céljából. Az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport létrehozásáról szóló határozat értelmében az Európai Unió részt vehet a szakértői csoportban⁵. Az Uniót ezért ebben a szakértői csoportban a Bizottság képviseli.

A közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportot (SC.1) szintén a Szárazföldi Szállítási Bizottság hozta létre azzal a céllal, hogy előmozdítsa a nemzetközi közúti szállítás fejlesztését és megkönnyítését. Ez magában foglalja a közúti közlekedéssel kapcsolatos szabályok és követelmények összehangolását és egyszerűsítését. A közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportban csak az AETR-megállapodás szerződő felei vesznek részt tagként. Az Európai Unió megfigyelőként meghívást kap a munkacsoportba, így az Uniót a Bizottság vagy az Európai Unió az ENSZ és más genfi nemzetközi szervezetek melletti küldöttsége képviseli.

Az AETR-megállapodás módosítására irányuló javaslatokat általában először a szakértői csoportban terjesztik elő, vizsgálják meg és hagyják jóvá, majd jóváhagyásra benyújtják őket az ENSZ-EGB közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjának (SC.1). Ha az AETR-megállapodás egyes módosításairól mindkét csoport konszenzusra jut, az AETR-megállapodás valamely szerződő fele a megállapodás 21. cikkének megfelelően hivatalosan is az ENSZ főtitkára elé terjeszti a módosítást. Az ENSZ főtitkára az AETR-megállapodás módosítására irányuló beadványról értesíti a szerződő feleket, akiknek ezután hat hónap áll rendelkezésükre, hogy kifogást emeljenek a módosítással szemben. A módosítást elfogadottnak kell tekinteni, ha az említett határidőn belül egyik szerződő fél sem emel kifogást a szóban forgó módosítással szemben.

Az ENSZ-EGB keretében létrehozott szervek (vagyis az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoport) biztosítják a fórumot az AETR-megállapodás módosításainak előterjesztéséhez, megvizsgálásához és jóváhagyásához, hogy ezzel előkészítsék a módosítás AETR-megállapodás szerinti hivatalos benyújtását, és hogy elkerüljék a kifogásemeléseket, miután a módosítást hivatalosan is az ENSZ főtitkára elé terjesztik. Ezért helyénvaló uniós álláspontokat kialakítani a szakértői csoportban és az ENSZ-EGB közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában meghozandó határozatok tekintetében.

erősítette meg), Németország (1975. július 9-én erősítette meg), Olaszország (1978. december 28-án erősítette meg), Portugália (1973. szeptember 20-án erősítette meg), Románia (1994. december 8-án erősítette meg), Spanyolország (1993. január 3-án erősítette meg), Svédország (1973. augusztus 24-én erősítette meg), Szlovákia (1993. május 28-án erősítette meg) és Szlovénia (1993. augusztus 6-án erősítette meg).

⁵ Határozat a Szárazföldi Szállítási Bizottsággal kapcsolatos kérdésekről: A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (a továbbiakban: AETR-megállapodás) foglalkozó szakértői csoport létrehozása, ECE/EX/2011/L.16., 3. bekezdés: „Az iránymutatásokkal összhangban a szakértői csoportban való részvételre lehetősége van az ENSZ-EGB valamennyi tagállamának, az AETR-megállapodás valamennyi szerződő felének és az Európai Uniónak (...)”

2.3. Az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoport által véleményezendő tervezett jogi aktus

Az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport a 2025 júniusára tervezett 38. ülésén vagy későbbi ülésein az e javaslatához csatolt uniós javaslat alapján javaslatokat fog mérlegelni és kidolgozni annak érdekében, hogy az AETR-megállapodás az 561/2006/EK rendelet legutóbbi módosításaival összhangban módosuljon. Ezek a módosítások a megállapodás hatályára, az egymást követő csökkentett heti pihenőidők igénybevételének feltételeire, a rendszeres heti pihenőidő vezetőfülkében való eltöltésének tilalmára, a járművezetőnek a munkáltató telephelyére vagy a saját lakóhelyére való visszatérésére vonatkozó szabályokra, a kompon vagy vonaton töltött pihenőidők lehetséges feltételeire, a különjáratú személyszállítást végző járművezetőkre vonatkozó egyéb lehetséges eltérésekre, valamint a biztonságos és védett parkolóhelyekkel kapcsolatos elvekre és előírásokra vonatkozó új rendelkezésekre vonatkoznak (a továbbiakban: a tervezett jogi aktus).

A tervezett jogi aktus célja a járművezetők munkakörülményeinek javítása, a gazdasági szereplők közötti tisztességes verseny előmozdítása, valamint ezáltal a közúti biztonság javítása. A szakértői csoport feladata az lesz, hogy a javaslatot megvizsgálja a javasolt módosítások jóváhagyása céljából, valamint az, hogy jóváhagyásra előterjessze őket a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportnak. A közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoport szükség esetén iránymutatást és utasításokat is adhat a szakértői csoportnak. Amint a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoport nem hivatalosan jóváhagyta a javaslatokat, valamely szerződő félnek az ENSZ főtitkára elé kell terjesztenie a javaslatok szerinti módosításokat.

Elfogadása esetén a tervezett jogi aktus a megállapodás 21. cikkének (6) bekezdésével összhangban kötelező erejűvé válna a felekre nézve, amely bekezdés úgy rendelkezik, hogy „minden módosítás három hónappal azon időpontot követően lép hatályba, amikor azt elfogadottnak tekintik”.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

Az AETR-megállapodás legutóbb 2010-ben esett át jelentős módosításon, ezért általános aktualizálásra szorul. A szóban forgó módosítás óta az Unió saját jogrendjén belül a következő jogi aktusokat fogadta el a nemzetközi közúti fuvarozásra vonatkozó egyes szociális jogszabályok tagállamokon belüli harmonizációja tárgyában: 165/2014/EU rendelet⁶, (EU) 2020/1054 rendelet és (EU) 2024/1258 rendelet.

A 165/2014/EU rendelet fő – különösen az intelligens menetíró készülék bevezetésére vonatkozó – rendelkezéseinek átültetéséhez szükséges módosításokat az Unió már a fent említett fórumok elé terjesztette⁷, de ebben a tárgyban egyelőre nem sikerült egyhangú megállapodásra jutni.

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.).

⁷ Legutóbb a következő által: a Tanács (EU) 2021/366 határozata (2021. február 22.) az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR) foglalkozó szakértői csoportjában és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában az Európai Unió által képviselendő

Az Európai Bíróság a C-541/20–C-555/20. sz. egyesített ügyekben 2024. október 4-én hozott ítéletében⁸ megerősítette az (EU) 2020/1054 rendelet rendelkezéseit.

Következésképpen ahhoz, hogy az Unió megfeleljen az 561/2006/EK rendelet 2. cikke (3) bekezdésének, az Uniónak javaslatot kell tennie az AETR-megállapodás rendelkezéseinek az Unióban elfogadott legújabb előírások szerinti aktualizálására.

A javasolt álláspont összhangban van az Uniónak a közúti szállításra vonatkozó szociális jogszabályok területén meglévő kizárólagos külső hatáskörével, és megfelel különösen az 561/2006/EK rendelet 23. cikkének.

A 22/70 sz. AETR-ügyben hozott 1971. március 31-i ítéletében⁹ az Európai Unió Bírósága elismerte, hogy a közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájához kapcsolódó ügyek az Unió kizárólagos külső hatáskörébe tartoznak. Ezt a hatáskört azóta számos, az uniós társjogalkotók által elfogadott jogalkotási aktus, többek között az 561/2006/EK rendelet és a 165/2014/EU rendelet is gyakorolta. Mivel az AETR-megállapodás tárgya az 165/2014/EU rendelet hatálya alá tartozik, a megállapodással és annak módosításaival kapcsolatos tárgyalások és a megállapodás megkötése az Európai Unió működéséről szóló szerződés 3. cikkének (2) bekezdése értelmében az Unió kizárólagos hatáskörébe tartozik.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Általános elvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „*a megállapodásokkal létrehozott szervekben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat*”.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak¹⁰.

Amennyiben valamely jogterület az Unió hatáskörébe tartozik, az, hogy az Unió nem részese a szóban forgó nemzetközi megállapodásnak, nem akadályozza annak, hogy az Unió gyakorolja e hatáskörét azáltal, hogy intézményei közreműködésével kialakítja az e megállapodással létrehozott szervben az általa képviselendő álláspontot, különösen az említett megállapodásban részes, az Unió érdekében együttesen eljáró tagállamok révén¹¹.

A „*joghatással bíró jogi aktus*” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, melyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak

álláspontokról (HL L 70., 2021.3.1., 12. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/366/oj>), az ENSZ-EGB-nél az ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2021/2 dokumentum veszi át.

⁸ ECLI:EU:C:2024:818.

⁹ A Bíróság 1971. március 31-i ítélete, Bizottság kontra Tanács, ECLI:EU:C:1971:32.

¹⁰ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

¹¹ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 52. pont.

kötelező erővel, de „meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”¹².

4.1.2. *A jelen esetre történő alkalmazás*

Az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoport (SC.1) az ENSZ-EGB Szárazföldi Szállítási Bizottsága által létrehozott szervek.

A javasolt módosítások joghatással bíró jogi aktusok. Az AETR-megállapodás 21. cikke (6) bekezdésének megfelelően a tervezett módosítások – későbbi elfogadásuk esetén – a nemzetközi jog szerint kötelező érvényűek lesznek.

A tervezett jogi aktus nem egészíti ki és nem módosítja a megállapodás intézményi keretét.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

4.2. **Anyagi jogalap**

4.2.1. *Általános elvek*

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegűként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

4.2.2. *A jelen esetre történő alkalmazás*

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a közlekedéspolitikával kapcsolatos.

Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 91. cikke.

4.3. **Következtetés**

A javasolt határozat jogalapja az EUMSZ 91. cikke, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

¹² A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR-megállapodás) foglalkozó szakértői csoportjában és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában az AETR-megállapodásnak az 561/2006/EK rendelet legutóbbi főbb módosításaival való összehangolására irányuló javaslattal kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére, összefüggésben annak 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás¹³ (a továbbiakban: az AETR-megállapodás) 1976. január 5-én lépett hatályba. Az Unió kizárólagos hatáskörrel rendelkezik az AETR-megállapodás hatálya alá tartozó területen¹⁴.
- (2) Az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁵ 2. cikke (3) bekezdésének második albekezdése értelmében az AETR-megállapodás rendelkezéseit összhangba kell hozni az említett rendelet rendelkezéseivel. Az 561/2006/EK rendeletet az (EU) 2020/1054¹⁶ és az (EU) 2024/1258 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁷ is módosította. Emellett az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet kiegészíti az 561/2006/EK rendelet 8a. cikkének (2) bekezdését, amely az (EU) 2020/1054 rendelet által bevezetett rendelkezések egyike. Ezért az Uniónak javaslatot kell tennie az AETR-megállapodás annak érdekében történő módosítására, hogy a megállapodás tükrözze az (EU) 2020/1054 és az (EU) 2024/1258 rendelettel

¹³ [HL L 95., 1978.4.8., 1. o.](#)

¹⁴ A Bíróság 1971. március 31-i ítélete, *Bizottság kontra Tanács (AETR)*, 22/70, EU:C:1971:32, 30–31. pont.

¹⁵ 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.).

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1054 rendelete (2020. július 15.) 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 (HL L 249., 2020.7.31., 1. o.).

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1258 rendelete (2024. április 24.) az 561/2006/EK rendeletnek a különjáratú személyszállítási ágazatban alkalmazott minimumszünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőkre vonatkozó minimumkövetelmények, továbbá a 165/2014/EU rendeletnek másik tagállamban vagy valamely harmadik országban elkövetett megsértése miatti szankciók kiszabására irányuló tagállami hatáskör tekintetében történő módosításáról (HL L, 2024/1258, 2024.5.2., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

bevezetett, valamint az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendelettel kiegészített módosításokat. Ezek a módosítások a megállapodás hatályára, az egymást követő csökkentett heti pihenőidők igénybevételének feltételeire, a rendszeres heti pihenőidő vezetőfülkében való eltöltésének tilalmára, a járművezetőnek a munkáltató telephelyére vagy a saját lakóhelyére való visszatérésére vonatkozó szabályokra, a kompon vagy vonaton töltött pihenőidők lehetséges feltételeire, a különjáratú személyszállítást végző járművezetőkre vonatkozó egyéb lehetséges eltérésekre, valamint a biztonságos és védett parkolóhelyekkel kapcsolatos elvekre és előírásokra vonatkozó új rendelkezésekre vonatkoznak (a továbbiakban: a tervezett jogi aktus).

- (3) Az AETR-megállapodás 21. cikke értelmében az AETR-megállapodás módosításjavaslatait bármely szerződő fél benyújthatja az Egyesült Nemzetek Szervezetének (ENSZ) főtitkárához. E javaslatokat az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportján (SC.1) belül előterjesztik, megvizsgálják és jóváhagyják, mielőtt benyújtják őket az ENSZ főtitkárához. Az ENSZ-EGB az AETR-megállapodás keretében szakértői csoportot hozott létre. Az említett csoport hatáskörébe tartozik az AETR-megállapodás módosítására irányuló javaslatok kidolgozása és előterjesztése az ENSZ-EGB közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportja elé. Az Unió e határozat alapján javasolni fogja, hogy az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport a 2025 júniusára tervezett 38. ülésén és későbbi ülésein, valamint az ENSZ-EGB közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportja a 2025 októberére tervezett 120. ülésén és későbbi ülésein vitassa meg az AETR-megállapodásnak a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművezetők munkakörülményeinek javításával kapcsolatos módosításait, amelyek az 561/2006/EK rendeletnek az (EU) 2020/1054 és az (EU) 2024/1258 rendelettel, valamint az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendelettel bevezetett legutóbbi módosításaiból erednek.
- (4) Helyénvaló meghatározni az Unió által az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportban és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportban képviselendő álláspontot, mivel az általuk vizsgálandó és jóváhagyandó módosításjavaslatok az AETR-megállapodás 21. cikkének (6) bekezdésével összhangban a nemzetközi jog szerint kötelező erejű lennének.
- (5) Indokolt előírni, hogy a tagállamok ne emeljenek kifogást az Egyesült Nemzetek főtitkára által az e határozat mellékletében javasolt módosítások tárgyában, az AETR-megállapodás 21. cikkének (1) bekezdése értelmében küldendő értesítés ellen. Ha az Egyesült Nemzetek főtitkára által küldendő értesítés nem csak az e határozat mellékletében szereplő javasolt módosításokra szorítkozik, indokolt előírni, hogy a tagállamok ne emeljenek kifogást az e határozat mellékletében szereplő, javasolt módosítások ellen.
- (6) Az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportban képviselendő uniós álláspontot a Bizottságnak kell képviselnie, a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportban képviselendő uniós álláspontot pedig az Unió érdekében közösen eljáró tagállamoknak kell képviselniük,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR-megállapodás) foglalkozó ENSZ-EGB szakértői csoport és a közúti szállítási munkacsoport (SC.1) soron következő ülésein az AETR-megállapodásnak az

561/2006/EK rendeletbe az (EU) 2020/1054 és az (EU) 2024/1258 rendelettel, valamint az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendelettel bevezetett legutóbbi módosításokkal való összehangolására irányuló javaslattal kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspontot e határozat melléklete tartalmazza.

Az első bekezdésben említett álláspontot érintő alaki és kismértékű változtatások a Tanács újabb határozata nélkül is elfogadhatók.

2. cikk

Az 1. cikkben említett álláspontot a Bizottság képviseli az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportban, valamint az Unió érdekében közösen eljáró uniós tagállamok képviselik az ENSZ-EGB közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában.

3. cikk

Amennyiben az ENSZ-EGB közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportja jóváhagyja az e határozat mellékletében szereplő bármely javasolt módosítást, az Unió érdekében együttesen eljáró tagállamok az AETR-megállapodás 21. cikkének (1) bekezdésével összhangban benyújtják a módosítást az Egyesült Nemzetek főtitkárának.

A tagállamok nem emelnek kifogást az Egyesült Nemzetek főtitkára által az e határozat mellékletében javasolt módosítások tárgyában, az AETR-megállapodás 21. cikkének (1) bekezdése szerint küldendő értesítés ellen.

4. cikk

Ennek a határozatnak a Bizottság és a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*