



7.6.2018

**\*\*\*I**  
**JELENTÉS**

az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról  
(COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Wim van de Camp

A vélemény előadója (\*):  
Georges Bach, Foglalkoztatási és Szociális Bizottság

(\*): Társbizottsági eljárás – (az eljárási szabályzat 54. cikke)

### ***Az eljárások jelölései***

- \* Konzultációs eljárás
- \*\*\* Egyetértési eljárás
- \*\*\*I Rendes jogalkotási eljárás (első olvasat)
- \*\*\*II Rendes jogalkotási eljárás (második olvasat)
- \*\*\*III Rendes jogalkotási eljárás (harmadik olvasat)

(Az eljárás típusa a jogi aktus tervezetében javasolt jogalaptól függ.)

### ***A jogi aktus tervezetének módosításai***

#### **A Parlament kéthasábos módosításai**

A törlést *félkövér dőlt* betűk jelzik a baloldali hasáb szövegében. A szövegváltoztatást *félkövér dőlt* betűk jelzik mindkét hasáb szövegében. Az új szöveget *félkövér dőlt* betűk jelzik a jobb oldali hasáb szövegében.

A módosítások fejlécének első és második sora a vizsgált jogi aktus tervezetének érintett szakaszára utal. Ha a módosítás már létező – a jogi aktus tervezetével módosítani kívánt – jogi aktusra vonatkozik, a fejléc egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyek a létező jogi aktusra és annak érintett rendelkezésére utalnak.

#### **A Parlament módosításai konszolidált szöveg formájában**

Az új szövegrészeket *félkövér dőlt* betűk jelzik. A törölt szövegrészeket a **█** jel jelzi vagy azok át vannak húzva. A szövegváltoztatást a helyettesítendő szöveg törlésével vagy áthúzásával és a helyébe lépő új szöveg *félkövér dőlt* szedésével jelzik.

Ettől eltérően a szolgálatok által a végleges szöveg kialakítása érdekében bevezetett, kimondottan technikai jellegű módosításokat nem kell jelölni.

## TARTALOM

	<b>Oldal</b>
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE.....	5
INDOKOLÁS.....	49
MELLÉKLET: AZON SZERVEZETEK ÉS SZEMÉLYEK FELSOROLÁSA, AMELYEKTŐL AZ ELŐADÓ ÉSZREVÉTELEKET KAPOTT .....	52
VÉLEMÉNY A FOGLALKOZTATÁSI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL .....	53
ELJÁRÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN.....	74
NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN .....	75



## AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról  
(COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

**(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2017)0277),
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikkének (1) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C8-0167/2017),
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
  - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2018. január 18-i véleményére<sup>1</sup>,
  - a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,
  - tekintettel eljárási szabályzata 59. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság véleményére (A8-0205/2018),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
  2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslata helyébe másik szöveget szándékozik léptetni, azt lényegesen módosítja vagy lényegesen módosítani kívánja;
  3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

### **Módosítás 1**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 1 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(1) A járművezetők számára biztosított megfelelő munkakörülmények és a közúti

(1) A járművezetők számára biztosított megfelelő munkakörülmények és a közúti

---

<sup>1</sup> A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

szállítási vállalkozások számára biztosított tisztességes üzleti feltételek kiemelt fontossággal bírnak a biztonságos, hatékony és társadalmilag felelős közúti szállítási ágazat megteremtése szempontjából. E folyamat elősegítése szempontjából elengedhetetlen, hogy a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok világosak, a célnak megfelelők, könnyen alkalmazhatók és érvényesíthetők, valamint az Unióban hatékonyan és következetesen végrehajthatók legyenek.

szállítási vállalkozások számára biztosított tisztességes üzleti feltételek kiemelt fontossággal bírnak a biztonságos, hatékony és társadalmilag felelős és **megkülönböztetésmentes** közúti szállítási ágazat megteremtése szempontjából, **amely képes arra, hogy szakképzett munkaerőt vonzzon az ágazatba**. E folyamat elősegítése szempontjából elengedhetetlen, hogy a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok világosak, **arányosak**, a célnak megfelelők, könnyen alkalmazhatók és érvényesíthetők, valamint az Unióban hatékonyan és következetesen végrehajthatók legyenek.

## Módosítás 2

### Rendeletre irányuló javaslat 2 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(2) A közúti szállításra vonatkozó jelenlegi uniós szociális szabályok, és különösen az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>9</sup> végrehajtásának hatékonyságát és eredményességét értékelve **azonosítani lehetett a meglévő** jogi keret **bizonyos hiányosságait**. A heti pihenőidőre, a pihenési feltételekre, a több fős személyzet tagjait megillető szünetekre vonatkozó homályos **és nem megfelelő** szabályok, valamint a járművezetők hazatérésére vonatkozó szabályok hiánya eltérő értelmezésekhez és érvényesítési gyakorlatokhoz vezetett a tagállamokban. A közelmúltban számos tagállam fogadott el egyoldalú intézkedéseket, tovább növelve ezzel a jogbizonytalanságot, valamint a járművezetőkkel és a gazdasági szereplőkkel szembeni bánásmód egyenlőtlenségét.

*Módosítás*

(2) A közúti szállításra vonatkozó jelenlegi uniós szociális szabályok, és különösen az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>9</sup> végrehajtásának hatékonyságát és eredményességét értékelve **bizonyos hiányosságokat azonosítottak a** jogi keret **végrehajtásában**. A heti pihenőidőre, a pihenési feltételekre, a több fős személyzet tagjait megillető szünetekre vonatkozó homályos szabályok, valamint a járművezetők hazatérésére **vagy a választásuk szerinti egyéb helyre való visszatérésére** vonatkozó szabályok hiánya eltérő értelmezésekhez és érvényesítési gyakorlatokhoz vezetett a tagállamokban. A közelmúltban számos tagállam fogadott el egyoldalú intézkedéseket, tovább növelve ezzel a jogbizonytalanságot, valamint a járművezetőkkel és a gazdasági szereplőkkel szembeni bánásmód egyenlőtlenségét.

**Ezzel szemben az**

**561/2006/EK rendeletben meghatározott napi és heti időszakra vonatkozó maximális vezetési idők hatékonyan hozzájárulnak a közúti járművezetők szociális körülményei és általában véve a közúti biztonság javításához, ezért biztosítani kell ezek tiszteletben tartását.**

---

<sup>9</sup> 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.).

---

<sup>9</sup> 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.).

### **Módosítás 3**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 2 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(2a) A közúti közlekedésbiztonság és a végrehajtás érdekében kívánatos, hogy az összes járművezető teljes mértékben tisztában legyen mind a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó szabályokkal, mind a pihenőhelyek rendelkezésre állásával. Ezért célszerű, ha a tagállamok olyan útmutatást dolgoznak ki, amely világosan és egyszerűen ismerteti e rendeletet, hasznos információkkal szolgál a parkoló- és pihenőhelyekre vonatkozóan, és hangsúlyozza a fáradtság leküzdésének fontosságát.**

### **Módosítás 4**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 2 b preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(2b) A közúti közlekedésbiztonság érdekében kívánatos arra ösztönözni a fuvarozási vállalkozásokat, hogy alakítsanak ki olyan biztonsági kultúrát, amely magában foglalja a felső vezetés által kiadott biztonsági politikákat és eljárásokat, a vonalbeli vezetés kötelezettségvállalását a biztonsági politika végrehajtására, valamint a munkavállalók hajlandóságát a biztonsági szabályok betartására. Egyértelműen a középpontba kell állítani a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos olyan kérdéseket, mint a fáradtság, a felelősség, az útvonaltervezés, a munkabeosztás, a teljesítményalapú fizetés és a „just-in-time” (éppen időben) irányítás.*

## Módosítás 5

### Rendeletre irányuló javaslat 3 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) Az 561/2006/EK rendelet utólagos értékelése megerősítette, hogy az uniós szociális szabályok összehangolatlan és nem hatékony végrehajtása elsősorban a nem egyértelmű szabályokra, az ellenőrzési eszközök nem hatékony használatára és a tagállamok közötti elégtelen igazgatási együttműködésre vezethető vissza.

*Módosítás*

(3) Az 561/2006/EK rendelet utólagos értékelése megerősítette, hogy az uniós szociális szabályok összehangolatlan és nem hatékony végrehajtása elsősorban a nem egyértelmű szabályokra, az ellenőrzési eszközök nem hatékony **és egyenlőtlen** használatára és a tagállamok közötti elégtelen igazgatási együttműködésre vezethető vissza, **ily módon növelve az európai belső piac széttagolódását.**

## Módosítás 6

### Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) A világos, megfelelő és azonos módon érvényesített szabályok elengedhetetlenek a járművezetők munkakörülményeinek javítására, a

*Módosítás*

(4) A világos, megfelelő és azonos módon érvényesített szabályok elengedhetetlenek a járművezetők munkakörülményeinek javítására, a



vállalkozók közötti torzításmentes verseny biztosítására és a minden úthasználó közötti közlekedésbiztonságának elősegítésére vonatkozó szakpolitikai célok elérése szempontjából.

vállalkozók közötti torzításmentes és **tisztességes** verseny biztosítására és a minden úthasználó közötti közlekedésbiztonságának elősegítésére vonatkozó szakpolitikai célok elérése szempontjából.

## Módosítás 7

### Rendeletre irányuló javaslat 4 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(4a) Az Európai Unió versenyképességének megőrzése, sőt, növelése érdekében a közúti közlekedésre alkalmazott minden nemzeti szabálynak arányosnak és indokoltnak kell lennie, és nem akadályozhatja és nem teheti kevésbé vonzóvá a Szerződés által garantált alapvető szabadságok – például az áruk szabad mozgása és a szolgáltatásnyújtás szabadsága – gyakorlását.**

## Módosítás 8

### Rendeletre irányuló javaslat 4 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(4a) Annak érdekében, hogy a közúti szállítás területén Európa-szerte biztosítani lehessen az egyenlő versenyfeltételeket, ez a rendeletet a nemzetközi szállítás területén használt valamennyi, 2,4 tonnánál nagyobb tömegű járműre alkalmazandó.**

## Módosítás 9

### Rendeletre irányuló javaslat 5 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(5a) Az áruszállítás alapvetően különbözik a személyszállítástól. Az autóbuszok járművezetői szoros kapcsolatban állnak az utasaikkal, és képesnek kell lenniük arra, hogy rugalmas szüneteket illesszenek be a vezetési idő meghosszabbítása vagy a pihenőidő és a szünetek megrövidítése nélkül.*

## Módosítás 10

### Rendeletre irányuló javaslat 6 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(6) A nemzetközi távolsági szállítási műveletekben részt vevő járművezetők hosszú időszakokat töltenek az otthonuktól távol. A rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó jelenlegi követelmények feleslegesen hosszabbítják meg ezeket az időszakokat. Ezért kívánatos a rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó rendelkezések oly módon történő kiigazítása, ami megkönnyíti a járművezetők számára a szállítási műveletek szabályoknak megfelelő végrehajtását és az otthonukba történő visszatérést a rendszeres heti pihenő idejére, úgy, hogy közben minden csökkentett heti pihenőidőért teljes kompenzációban részesülnek. Szükség van továbbá arra is, hogy a gazdasági szereplők oly módon szervezzék a járművezetők munkáját, hogy ezek az otthontól távol töltött időszakok ne legyenek túlságosan hosszúak.

*Módosítás*

(6) A nemzetközi távolsági szállítási műveletekben részt vevő járművezetők hosszú időszakokat töltenek az otthonuktól távol. A rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó jelenlegi követelmények feleslegesen hosszabbítják meg ezeket az időszakokat. Ezért kívánatos a rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó rendelkezések oly módon történő kiigazítása, ami megkönnyíti a járművezetők számára a szállítási műveletek szabályoknak megfelelő végrehajtását és az otthonukba **vagy az általuk választott helyre** történő visszatérést a rendszeres heti pihenő idejére, úgy, hogy közben minden csökkentett heti pihenőidőért teljes kompenzációban részesülnek. Szükség van továbbá arra is, hogy a gazdasági szereplők oly módon szervezzék a járművezetők munkáját, hogy ezek az otthontól távol töltött időszakok ne legyenek túlságosan hosszúak. **Amennyiben a járművezető pihenőidejét saját otthonában kívánja tölteni, a szállítási vállalkozásnak biztosítania kell a járművezető számára a hazatéréshez szükséges eszközöket.**

## Módosítás 11

### Rendeletre irányuló javaslat 6 a preambulumbekkezdés (új)

**(6a)** Amennyiben a járművezető munkája előreláthatólag olyan tevékenységeket is magában foglal, amelyek kívül esnek szakmai, vezetési feladatain, például berakodást/kirakodást, parkolóhely keresését, a jármű karbantartását, útvonal-előkészítést stb., a szóban forgó feladatok végrehajtásához szükséges időt a munkaadónak figyelembe kell vennie a járművezető munkaidejének, valamint megfelelő pihenési lehetőségeinek és fizetésének megállapításakor.

## Módosítás 12

### Rendeletre irányuló javaslat 6 b preambulumbekzdés (új)

**(6b)** A járművezetők munkakörülményeinek a fel- és lerakodóhelyeken való biztosítása érdekében a fel- és lerakodó-létesítmények tulajdonosainak és üzemeltetőinek biztosítaniuk kell a járművezetők számára a higiéniai létesítményekhez való hozzáférés lehetőségét.

## Módosítás 13

### Rendeletre irányuló javaslat 6 c preambulumbekzdés (új)

**(6c)** A gyors technológiai fejlődésnek köszönhetően önműködő vezetési rendszereket fejlesztenek ki, amelyek egyre kifinomultabbakká válnak. A jövőben ezek a rendszerek lehetővé tehetik önvezető járművek differenciált használatát. Ez olyan, új működési lehetőségeknek nyithat utat, mint például a konvojban haladás. Ennek

*következtében a meglévő jogszabályokat, így a vezető- és pihenőidőre vonatkozó szabályokat ki kell igazítani, ehhez azonban kulcsfontosságú, hogy előrelépés történjen az ENSZ EGB munkacsoport szintjén. A Bizottságnak értékelő jelentést kell előterjesztenie az önműködő vezetési rendszerek tagállami használatáról, adott esetben az önvezetési technológiák előnyeinek figyelembevételét célzó jogalkotási javaslat kíséretében. E jogszabály célja a közúti közlekedésbiztonság, az egyenlő versenyfeltételek és a megfelelő munkakörülmények garantálása, lehetővé téve ugyanakkor az EU számára, hogy elsőként alkalmazzon új innovatív technológiákat és gyakorlatokat.*

#### **Módosítás 14**

##### **Rendeletre irányuló javaslat 7 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(7a) A kijelölt parkolóhelyeknek rendelkezniük kell a megfelelő pihenési körülményekhez szükséges valamennyi – higiéniai, gasztronómiai, biztonsági és egyéb – létesítménnyel.*

#### **Módosítás 15**

##### **Rendeletre irányuló javaslat 7 b preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(7b) A megfelelő pihenőhelyek rendkívül fontosak az ágazatban dolgozó járművezetők munkakörülményeinek javításához és a közúti közlekedésbiztonság fenntartásához. Mivel a vezetőfülkében való pihenés a közlekedési ágazat sajátossága, és egyes esetekben kényelmi és megfelelőségi*

*szempontokból kívánatos, meg kell engedni a járművezetők számára, hogy a pihenőidőt járművükben töltsék el, amennyiben az megfelelő hálóhellyel rendelkezik. Ezért a tagállamoknak nem szabad aránytalanul hátráltatniuk vagy akadályozniuk a kijelölt parkolóhelyek létrehozását.*

## **Módosítás 16**

### **Rendeletre irányuló javaslat 7 c preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(7c) Az átdolgozott TEN-T iránymutatások az autópályákon körülbelül 100 kilométerenként parkolóterületek kialakítását irányozzák elő, hogy megfelelő biztonságot és védelmet nyújtó parkolóhelyet biztosítsanak a kereskedelmi úthasználók számára, és ezért a tagállamokat ösztönözni kell, hogy hajtsák végre a TEN-T iránymutatásokat, és kellőképpen ruházzanak be biztonságos és megfelelően kiépített parkolóhelyek létrehozásába, illetve támogassák azt.*

## **Módosítás 17**

### **Rendeletre irányuló javaslat 7 d preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(7d) A jó minőségű, megfizethető pihenőhelyek biztosítása érdekében a Bizottságnak és a tagállamoknak szociális, kereskedelmi, állami és egyéb típusú vállalkozások létrehozását kell ösztönözniük a kijelölt parkolóterületek működtetése érdekében.*

## Módosítás 18

### Rendeletre irányuló javaslat 8 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(8a) Számos, a Közösségen belüli közúti szállítási művelet esetében az út egy részének megtétele komppal vagy vasúton történik. Ezért az ilyen műveletek tekintetében a pihenőidők és a szünetek egyértelmű, megfelelő szabályozására van szükség.**

## Módosítás 19

### Rendeletre irányuló javaslat 9 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(9a) Az eredményes végrehajtás biztosítása érdekében alapvető fontosságú, hogy az illetékes hatóságok a közúti ellenőrzés során meg tudjanak győződni arról, hogy a vezetési és a pihenőidőt az ellenőrzés napján és az azt megelőző 56 napon megfelelően betartották.**

## Módosítás 20

### Rendeletre irányuló javaslat 9 b preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(9b) Annak biztosítása érdekében, hogy a szabályok világosak, könnyen érthetőek és végrehajthatók legyenek, információkat kell a járművezetők számára hozzáférhetővé tenni. Ezt a Bizottság összehangoló munkája révén kell megvalósítani. A járművezetők számára tájékoztatást kell nyújtani a pihenőhelyekről és a biztonságos parkolóhelyekről is, hogy jobban meg**

*tudják tervezni utazásaikat. Továbbá a Bizottság koordinálásával ingyenes telefonos forródrótot kell létrehozni, hogy riasztani lehessen az ellenőrző szerveket, ha a járművezetőkre indokolatlan nyomás nehezedik, illetve csalás vagy jogellenes magatartás esetén.*

## Módosítás 21

### Rendeletre irányuló javaslat 9 c preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(9c) Az 1071/2009/EK rendelet 6. cikke alapján a tagállamok a jó hírnév értékelése során kötelesek közös jogsértési besorolást alkalmazni. A tagállamoknak valamennyi szükséges intézkedést meg kell tenniük annak érdekében, hogy az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeleteket érintő jogsértések esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó nemzeti szabályok végrehajtása hatékony, arányos és visszatartó erejű legyen. További lépésekre van szükség annak biztosítása céljából, hogy a tagállamok által alkalmazott valamennyi szankció megkülönböztetésmentes, valamint a jogsértés súlyával arányos legyen.*

## Módosítás 22

### Rendeletre irányuló javaslat 11 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(11) A szociális szabályok érvényesítésének költséghatékonyabbá tétele érdekében a jelenlegi és *a jövőbeni* menetíró *rendszerekben rejlő lehetőségeket maximálisan ki kell aknázni*. Ennek megfelelően a menetíró készülékek funkcióit fejleszteni kell, hogy pontosabb helymeghatározást tegyenek

(11) A szociális szabályok érvényesítésének költséghatékonyabbá tétele érdekében a jelenlegi és *az intelligens* menetíró *rendszereknek kötelezőnek kell lenniük a nemzetközi közlekedésben*. Ennek megfelelően a menetíró készülékek funkcióit fejleszteni kell, hogy pontosabb helymeghatározást

lehetővé, *elsősorban a nemzetközi szállítási műveletek során.*

Módosítás 23

**Rendeletre irányuló javaslat  
11 a preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

tegyenek lehetővé.

*Módosítás*

**(11a) Az Unió gazdaságában az új technológiák és a digitalizáció gyors fejlődése miatt, valamint annak következtében, hogy a vállalkozások számára egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítani a nemzetközi közúti szállításon belül, szükségessé vált, hogy lerövidüljön az intelligens menetíró készülékek nyilvántartásba vett járművekbe történő beszerelésére rendelkezésre álló átmeneti időszak. Az intelligens menetíró készülékek hozzá fognak járulni az ellenőrzések egyszerűsítéséhez, és így elő fogják segíteni a nemzeti hatóságok munkáját.**

**Módosítás 24**

**Rendeletre irányuló javaslat  
11 b preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(11b) Tekintettel az okostelefonok széles körű használatára és funkcióik folyamatos fejlődésére, valamint tekintettel a Galileo üzembe helyezésére, amely egyre növekvő lehetőségeket kínál a valós idejű helymeghatározásra, amit számos okostelefon már most is alkalmaz, a Bizottságnak fel kell térképeznie egy olyan mobilalkalmazás kifejlesztésének és tanúsításának lehetőségét, amely azonos járulékos költségek mellett ugyanazokat az előnyöket kínálja, mint az intelligens menetíró készülékek.”**



## Módosítás 25

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – -1 pont (új)**

561/2006/EK rendelet

2 cikk – 1 bekezdés – a a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**-1. a 2. cikk (1) bekezdése a következő  
aa) ponttal egészül ki:**

**„aa) nemzetközi áruszállítás esetében,  
ha a jármű megengedett legnagyobb  
össztömege pótkocsival vagy  
félpótkocsival meghaladja a 2,4 tonnát,  
vagy”**

## Módosítás 26

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 1 a pont (új)**

561/2006/EK rendelet

3 cikk – h a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**1a. a 3. cikk az alábbi ponttal egészül  
ki:**

**„ha) olyan könnyű haszongépjárművek,  
amelyeket áruszállításra használnak, és  
ahol a szállítás nem ellenszolgáltatás  
fejében történik, hanem a járművet a  
vállalat vagy a járművezető saját célra  
használja, és ahol a jármű vezetése nem a  
járművet vezető személy fő tevékenysége;”**

## Módosítás 27

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont**

561/2006/EK rendelet

4 cikk – 1 bekezdés – r pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

r) **»nem kereskedelmi szállítás«:** az ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlára végzett szállítástól eltérő bármely

r) **„nem kereskedelmi szállítás”:** az ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlára végzett szállítástól eltérő bármely

közúti szállítás, amelyért nem jár javadalmazás és nem keletkezik belőle jövedelem.”

közúti szállítás, amelyért nem jár javadalmazás és nem keletkezik belőle jövedelem *vagy árbevétel.*

## Módosítás 28

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont (új)**

561/2006/EK rendelet

4 cikk – 1 bekezdés – r a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**A 4. cikk az alábbi új ra) ponttal egészül ki:**

**ra) „»otthon«: a járművezetőnek valamely tagállamban bejelentett tartózkodási helye.”**

## Módosítás 29

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 a pont (új)**

561/2006/EK rendelet

5 cikk – 1 bekezdés

*Hatályos szöveg*

*Módosítás*

**(A magyar változatot nem érinti.)**

(1) Járművezető a 18. életévét betöltött személy lehet.

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&from=HU>)*

## Módosítás 30

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 3 b pont (új)**

561/2006/EK rendelet

7 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

Ez a szünet felcserélhető egy legalább 15 perces szünettel, amelyet egy legalább 30 perces szünetnek kell követnie, elosztva

Ez a szünet felcserélhető legalább 15 perces szünetekkel, elosztva e szüneteket oly módon, hogy megfeleljenek

e szüneteket oly módon, hogy megfeleljenek az első bekezdés rendelkezéseinek.

az első bekezdés rendelkezéseinek.  
***Bármely így tartott szünet kevesebb mint 45 percnyi vezetési idő eltelte előtt nem felel meg az első bekezdés rendelkezéseinek.***

([https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0010.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0010.02/DOC_1&format=PDF))

### Módosítás 31

#### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – a pont (új)**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 6 bekezdés – b a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(5a) A 8. cikk (6) bekezdése a következő ponttal egészül ki:***

***ba) három legalább 45 órás rendszeres heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt.***

### Módosítás 32

#### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – a pont**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 6 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

A b) pont vonatkozásában a csökkentett heti pihenőidőket kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenővel.”

A b) és c) pont vonatkozásában a ***fent meghatározott*** csökkentett heti pihenőidőket kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenővel, ***a (8b) bekezdésnek megfelelően.***

### Módosítás 33

#### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – a a pont (új)**

561/2006/EK rendelet

*Hatályos szöveg*

(6a) A (6) bekezdéstől eltérve az autóbusszal végzett személyszállítás **nemzetközi** piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott alkalmi utasszállítással foglalkozó gépjárművezetők heti pihenőidejüket az azt megelőző rendes heti pihenőidőt követően legfeljebb 12 egymást követő 24 órás időszakkal elhalaszthatják, feltéve, hogy:

*Módosítás*

**aa) A 8. cikk (6a) bekezdése bevezető részének helyébe a következő szöveg lép:**

„(6a) A (6) bekezdéstől eltérve az autóbusszal végzett személyszállítás piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott alkalmi utasszállítással foglalkozó gépjárművezetők heti pihenőidejüket az azt megelőző rendes heti pihenőidőt követően legfeljebb 12 egymást követő 24 órás időszakkal elhalaszthatják, feltéve, hogy:”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=CELEX:32006R0561>)

*Indokolás*

*Ezt az eltérést a belföldi utasszállításra is alkalmazni kell, és különösen a nagyobb tagállamoknak kell élniük ezzel a lehetőséggel.*

**Módosítás 34**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – a b pont (új)**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 6 a bekezdés – a pont

*Hatályos szöveg*

**a) a szolgáltatás legalább 24 egymást követő órán keresztül olyan tagállamban vagy harmadik országban zajlik, amelyben ez a rendelet alkalmazandó, és amely nem a szolgáltatás kiindulópontja;**

*Módosítás*

**ab) A 8. cikk (6a) bekezdésének a) pontját el kell hagyni:**

""

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=CELEX:32006R0561>)

**Módosítás 35**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – a c pont (új)**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 6 a a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*ac) A 8. cikk új bekezdéssel egészül ki:*

*„(6aa) A 8. cikk (2) bekezdésétől, valamint a 8. cikk (6) bekezdésének második albekezdésétől eltérve, az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti, ideiglenesen nyújtott belföldi közúti személyszállítási tevékenységet végző járművezető a napi pihenőidejét hetente legfeljebb két alkalommal egy órával későbbre halaszthatja, amennyiben a kivétel érvényesítését követően igénybe vett napi pihenőidő legalább 9 óra, amennyiben az a közlekedés biztonságát nem veszélyezteti.”*

**Módosítás 36**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – a d pont (új)**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 6 a b bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*ad) A 8. cikk új bekezdéssel egészül ki:*

*„(6ab) Amennyiben az a közlekedés biztonságát nem veszélyezteti, az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti, ideiglenesen nyújtott közúti személyszállítási tevékenységet végző járművezető rendszeres napi pihenőidőt tarthat, három*

*időszakra osztva, amely tartalmazza legalább a következőket: szünet nélkül legalább 1 óra, szünet nélkül legalább 2 óra, valamint szünet nélkül legalább 9 óra. Ezek az időszakok tetszőleges sorrendben lehetnek elosztva, kivéve két egymást követő szünet nélküli 9 órát két egymást követő napon."*

## Módosítás 37

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b pont**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 7 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) A csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott **pihenőnek** egy legalább 45 órás rendszeres heti **pihenőidőt** kell **közvetlenül megelőznie vagy követnie**.

Módosítás

**38**

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b a pont (új)**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 8 bekezdés

*Hatályos szöveg*

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

Módosítás

**39**

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – c pont**

PE615.412v02-00

22/75

RR\1155524HU.docx

*Módosítás*

(7) A csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott **pihenőt** egy legalább 45 órás rendszeres heti **pihenőidőhöz** kell **kapcsolni**.

*Módosítás*

**ba) A 8. cikk (8) bekezdése a következőképpen módosul:**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(8a) A rendszeres heti pihenőidők és bármely, korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott 45 óránál hosszabb heti pihenőidők a járműben nem tarthatók. Ezeket megfelelő alvási és tisztálkodási feltételekkel rendelkező, erre alkalmas szálláson kell megtartani;

*Módosítás*

(8a) A rendszeres heti pihenőidők, **a csökkentett heti pihenőidők** és bármely, korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott 45 óránál hosszabb heti pihenőidők a járműben nem tarthatók. Ezeket **ehelyett** megfelelő alvási és tisztálkodási feltételekkel rendelkező, erre alkalmas szálláson kell megtartani. **Olyan szállásnak kell rendelkezésre állnia:**

Módosítás **40**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – c pont**  
561/2006/EK rendelet  
8 cikk – 8 a bekezdés – a pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

a) amit biztosíthat vagy fizethet a munkáltató; vagy

*Módosítás*

a) amit biztosíthat vagy fizethet a munkáltató; vagy

Módosítás **41**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – c pont**  
561/2006/EK rendelet  
8 cikk – 8 a bekezdés – b pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

b) lehet a járművezető otthona vagy az általa választott privát helyszín.

*Módosítás*

*(A magyar változatot nem érinti.)*

Módosítás **42**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – c pont**  
561/2006/EK rendelet  
8 cikk – 8 a a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*A 8. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:*

*„(8aa) E cikk (8a) bekezdése nem alkalmazandó, ha a heti pihenőidőket és a csökkentett heti pihenőidőket a 8a. cikk követelményeinek megfelelő tanúsítvánnyal rendelkező helyeken tölti el a járművezető, amennyiben a jármű álló helyzetben van, és valamennyi járművezető részére megfelelő hálóhellyel rendelkezik.”*

#### **Módosítás 43**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – c pont**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 8 b bekezdés – 1 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(8b) A szállítási vállalkozás oly módon szervezi meg a járművezetők munkáját, hogy azok három egymást követő héten belül legalább egy alkalommal otthon tarthassák meg a rendszeres heti pihenőidőt vagy a csökkentett pihenőidő kompenzációjaként tartott 45 óránál hosszabb heti pihenőidőt.

*Módosítás*

(8b) A szállítási vállalkozás oly módon szervezi meg a járművezetők munkáját, hogy azok három egymást követő héten belül legalább egy alkalommal otthon **vagy a járművezető által választott helyszínen** tarthassák meg a rendszeres heti pihenőidőt vagy a csökkentett pihenőidő kompenzációjaként tartott 45 óránál hosszabb heti pihenőidőt. **Amennyiben a járművezető otthonától távol tölti pihenőidejét, legkésőbb két héttel a pihenőidő előtt írásban tájékoztatja erről a szállítási vállalkozást. Amennyiben a járművezető otthonában tölti pihenőidejét, a szállítási vállalkozás biztosítja számára az otthonába történő visszatéréshez szükséges eszközöket.**

#### **Módosítás 44**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – c pont**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 8 b bekezdés – 2 albekezdés



**A 8. cikk (8b) bekezdése a következő albekezdéssel egészül ki:**

**„A járművezető nyilatkozik arról, hogy a rendszeres heti pihenőidőt vagy a csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott 45 óránál hosszabb heti pihenőidőt az általa választott helyszínen tartotta. A nyilatkozatot a vállalkozás telephelyén kell megőrizni.”**

## Módosítás 45

**Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 a pont (új)**

561/2006/EK rendelet

8 a cikk (új)

**5a. A szöveg a következő cikkel egészül ki:**

**„8a. cikk**

**(1) A 8. cikk 8a. bekezdésétől eltérve, a járművezető a rendszeres heti pihenőidőket és a csökkentett heti pihenőidőket bármely öntanúsított célzott parkolóterületen eltöltheti.**

**(2) Valamennyi olyan parkolóterület, amely legalább az 1. mellékletben meghatározott létesítményekkel és funkciókkal rendelkezik, jelezheti bejáratánál, hogy célzott parkolóterületként öntanúsított.**

**(3) A tagállamok biztosítják a rendszeres, szűrőpróbaszerű ellenőrzések elvégzését annak igazolására, hogy a parkolási jellemzők megfelelnek-e a célzott parkolóterületekre az 1. mellékletben meghatározott kritériumoknak.**

**(4) A tagállamok ellenőrzést végeznek**

*azokkal az öntanúsított célzott parkolóterületekkel kapcsolatos panaszok nyomán, amelyek nem felelnek meg az 1. mellékletben meghatározott kritériumoknak.*

*(5) A tagállamok a 885/2013/EU rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett nemzeti vagy nemzetközi hozzáférési ponton keresztül rendelkezésre bocsátják azon célzott parkolóterületekre vonatkozó információkat, amelyek úgy tekintendők, hogy már nem felelnek meg az 1. mellékletben meghatározott kritériumoknak.*

*(6) E rendelet alkalmazásában a célzott parkolási területre vonatkozóan az 1. mellékletben meghatározott kritériumokat teljesítő parkolóterület megfelel a napi pihenőidő, a heti pihenőidő, a kompenzált pihenőidő és a csökkentett heti pihenőidő eltöltésére, az (5) bekezdés szerinti ellenkező rendelkezés hiányában.*

*(7) A tagállamok e rendelet hatálybalépésének napjától évente jelentést küldenek az Európai Bizottságnak az országuk területén található célzott parkolóterületek elérhetőségéről.*

*(8) A tagállamok ösztönzik a célzott parkolóterületek létrehozását az 1315/2013/EU rendelet 39. cikke (2) bekezdésének c) pontjában foglalt rendelkezésekkel összhangban.*

*A Bizottság legkésőbb 2020. december 31-ig átfogó jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a járművezetők rendelkezésére álló megfelelő pihenőhelyekről és őrzött parkolókról. Ezt a jelentést évente aktualizálni kell a Bizottság által az (5) bekezdés szerint összegyűjtött információk alapján, és a jelentésnek tartalmaznia kell azon javasolt intézkedések listáját, amelyek a járművezetők rendelkezésére álló megfelelő pihenőhelyek és őrzött parkolók*

*számának növelésére és minőségének javítására irányulnak.*

## Módosítás 46

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

561/2006/EK rendelet

9 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

9. A 8. cikktől eltérve, amennyiben a komppal vagy vonattal szállított járművet kísérő járművezető rendszeres napi pihenőidőt vagy csökkentett heti pihenőidőt tart, ezt a pihenőidőt – legfeljebb kétszer – meg lehet szakítani egyéb tevékenységekkel, melyek együtt számított időtartama nem haladhatja meg az 1 órát. E rendszeres napi pihenőidő vagy csökkentett heti pihenőidő során a járművezető számára ***háló- vagy fekvőhelynek*** kell rendelkezésre állnia.

*Módosítás*

9. A 8. cikktől eltérve, amennyiben a komppal vagy vonattal szállított járművet kísérő járművezető rendszeres napi pihenőidőt vagy csökkentett heti pihenőidőt tart, ezt a pihenőidőt – legfeljebb kétszer – meg lehet szakítani egyéb tevékenységekkel, melyek együtt számított időtartama nem haladhatja meg az 1 órát. E rendszeres napi pihenőidő vagy csökkentett heti pihenőidő során a járművezető számára ***hálókabinnak*** kell rendelkezésre állnia.

## Módosítás 47

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont (új)**

561/2006/EK rendelet

9 cikk – 1 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***A 9. cikk a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:***

***„Az (1) bekezdésben foglalt eltérést ki lehet terjeszteni a rendszeres heti pihenőidőkre, ha a komppal történő szállítás időtartama 12 óra vagy annál hosszabb. E heti pihenőidő során a járművezető számára hálókabinnak kell rendelkezésre állnia.”***

## Módosítás 48

### Rendeletre irányuló javaslat

#### 1 cikk – 1 bekezdés – 6 a pont (új)

561/2006/EK rendelet

10 cikk – 1 bekezdés

#### *Hatályos szöveg*

(1) A szállítási vállalkozás nem adhat az alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett úthosszhoz és/vagy a szállított áru mennyiségéhez kapcsolódó fizetést – jutalom vagy bérpótlék formájában sem –, ha az a kifizetés **veszélyezteti a közlekedés biztonságát és/vagy** ezen rendelet megsértésére ösztönöz.

## Módosítás 49

### Rendeletre irányuló javaslat

#### 1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

561/2004/EK rendelet

12 cikk – 2 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

**„Amennyiben** az a közlekedés biztonságát nem veszélyezteti, annak érdekében, hogy a **8. cikk (8a) bekezdésében említett megfelelő szállásra** érjen, a járművezető **eltérhet a 8. cikk (2) bekezdésétől és a 8. cikk (6) bekezdésének második albekezdésétől. Ez az eltérés nem okozhatja a napi vagy heti vezetési idő túllépését, vagy a napi vagy heti pihenőidő csökkentését. A járművezetőnek a menetíró készülék adatrögzítő lapján vagy a menetíróból kinyomtatott lapon, vagy a munkalapon kézi bejegyzéssel meg kell jelölnie az ilyen eltérés okát, legkésőbb egy megfelelő szálláshelyre érkezéskor.**”

#### *Módosítás*

#### **6a. A 10. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:**

„(1) A szállítási vállalkozás nem adhat az alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett úthosszhoz, **a kiszállítás gyorsaságához** és/vagy a szállított áru mennyiségéhez kapcsolódó fizetést – jutalom vagy bérpótlék formájában sem –, ha az a kifizetés ezen rendelet megsértésére ösztönöz.

#### *Módosítás*

**Amennyiben** az a közlekedés biztonságát nem veszélyezteti, annak érdekében, hogy **két órán belül a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központba** érjen, a járművezető **egy 30 perces pihenő után kivételes esetben eltérhet a 6. cikk (1) bekezdésétől. A járművezetőnek a menetíróból kinyomtatott lapon kézi bejegyzéssel meg kell jelölnie az ilyen eltérés okát. Ezt a legfeljebb két órás időtartamot kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, ezen időtartamnak megfelelő pihenővel.**

## Módosítás 50

### Rendeletre irányuló javaslat

#### 1 cikk – 1 bekezdés – 7 a pont (új)

561/2006/EK rendelet

13 cikk – 1 bekezdés – d pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

d) legnagyobb összömege nem haladja meg a 7,5 tonnát és amelyeket a közösségi postai szolgáltatások belső piacának fejlesztésére és a szolgáltatás minőségének javítására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1997. december 15-i 97/67/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikkének 13. pontjában meghatározott egyetemes szolgáltatók **az egyetemes szolgáltatás** keretében tartozó szállításra használnak.

*Módosítás*

#### **7a. A 13. cikk (1) bekezdésének d) pontja helyébe a következő szöveg lép:**

d) legnagyobb összömege nem haladja meg a 7,5 tonnát és amelyeket a közösségi postai szolgáltatások belső piacának fejlesztésére és a szolgáltatás minőségének javítására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1997. december 15-i 97/67/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikkének 13. pontjában meghatározott egyetemes szolgáltatók **a 97/67/EK irányelv 2. cikkének (6) bekezdésében meghatározott postai küldemények közé** tartozó küldemények szállításra használnak.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=HU>)

## Módosítás 51

### Rendeletre irányuló javaslat

#### 1 cikk – 1 bekezdés – 7 b pont (új)

561/2006/EK rendelet

13 cikk – 1 bekezdés – e pont

*Hatályos szöveg*

e) **kizárólagosan** az ország területéhez gépjármű-használat számára nyitott híddal, gázlóval vagy alagúttal nem **kapcsolódó**, 2 300 négyzetkilométer alapterület **alatti szigeteken használt járművek**;

*Módosítás*

#### **7b. A 13. cikk (1) bekezdésének e) pontja helyébe a következő szöveg lép:**

„e) **kizárólagosan az olyan szigeteken vagy az ország területének többi részétől izolált és más tagállamokkal nem határos olyan régiókban használt járművek, amelyek** az ország területéhez gépjármű-használat számára nyitott híddal, gázlóval vagy alagúttal nem **kapcsolódnak és** 2 300 négyzetkilométer alapterület **alattiak**;”

## Módosítás 52

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 c pont (új)**

561/2006/EK rendelet

13 cikk – 1 bekezdés – p a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**7c. A 13. cikk (1) bekezdése a következő ponttal egészül ki:**

**„pa) az olyan legfeljebb 44 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművek vagy járműszerelvények, amelyeket valamely építőipari vállalkozás kizárólag a telephelyétől számított 100 km-es sugarú körben használ, azzal a feltétellel, hogy a járművek vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;”**

## Módosítás 53

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont**

561/2006/EK rendelet

14 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

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

***Ezt az információt közzé kell tenni a Bizottság által az EU valamennyi nyelvén fenntartott, e célra létrehozott nyilvános honlapon.***

## Módosítás 54

### Rendeletre irányuló javaslat

## **1 cikk – 1 bekezdés – 9 pont**

561/2006/EK rendelet

15 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a 3. cikk a) pontjában szereplő járművek vezetőire olyan nemzeti szabályozás vonatkozzon, mely megfelelő védelmet nyújt a megengedett vezetési idők és kötelező szünetek, illetve pihenőidők tekintetében. **A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az e járművezetőkre alkalmazandó vonatkozó nemzeti szabályozásról.**

*Módosítás*

A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a 3. cikk a) pontjában szereplő járművek vezetőire olyan nemzeti szabályozás vonatkozzon, mely megfelelő védelmet nyújt a megengedett vezetési idők és kötelező szünetek, illetve pihenőidők tekintetében. **A járművezetők megfelelő munkakörülményeinek biztosítása, valamint a közúti közlekedésbiztonság és a végrehajtás érdekében a tagállamoknak – a téli időszakban hó- és jégmentes – parkoló és pihenőhelyeket kell biztosítaniuk, különösen az Európai Unió legkülső régióiban és/vagy peremterületein.**

## **Módosítás 55**

### **Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 9 a pont (új)**

561/2006/EK rendelet

17 cikk – 3 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**9a. A 17. cikk a következő (3 a) bekezdéssel egészül ki:**

**„(3a) A jelentésnek tartalmaznia kell egy értékelést az önműködő vezetési rendszerek tagállamokban történő használatáról és annak lehetőségéről, hogy a járművezető rögzíthesse az önműködő vezetési rendszer működésének időtartamát; ezt a jelentést adott esetben jogalkotási javaslatnak kell kísérsnie e rendelet módosítása céljából, beleértve ezen adatoknak a járművezető általi, az intelligens menetíró készülékbe való rögzítésére vonatkozó szükséges követelményeket.”**

**Rendeletre irányuló javaslat****1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**

561/2006/EK rendelet

19 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) A tagállamoknak az e rendelettel és a 165/2014/EU rendelettel kapcsolatos jogsértésekre vonatkozó szankciókra vonatkozó szabályokat kell lefektetniük, és meg kell tenniük minden olyan intézkedést, mely azok végrehajtásához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonyak, **a jogsértéseknek** a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>12</sup> III. melléklete **szerinti** súlyával arányosnak, visszatartónak és diszkriminációmentesnek kell lenniük. E rendelet és a 165/2014/EU rendelet semmilyen megszegése nem vonhat maga után több mint egy szankciót vagy eljárást. A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot ezekről **az intézkedésekről** és **a szankciókra** vonatkozó **szabályokról legkésőbb** a 29. cikk második albekezdésében meghatározott időpontig. A tagállamok az **e rendelkezéseket** érintő minden későbbi módosításról is haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság **ennek megfelelően** tájékoztatja a tagállamokat.”

---

<sup>12</sup> 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

*Módosítás*

(1) A tagállamoknak az e rendelettel és a 165/2014/EU rendelettel kapcsolatos jogsértésekre vonatkozó szankciókra vonatkozó szabályokat kell lefektetniük, és meg kell tenniük minden olyan intézkedést, mely azok végrehajtásához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonyak, **valamint** a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>12</sup> III. melléklete **szerint a jogsértések** súlyával arányosnak, visszatartónak és diszkriminációmentesnek kell lenniük. E rendelet és a 165/2014/EU rendelet semmilyen megszegése nem vonhat maga után több mint egy szankciót vagy eljárást. A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot ezekről **a szabályokról** és **intézkedésekről, valamint az arányosságukra** vonatkozó **értékelésre szolgáló, nemzeti szinten kiválasztott módszerről és kritériumokról** a 29. cikk második albekezdésében meghatározott időpontig. A tagállamok az **ezeket** érintő minden későbbi módosításról is haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság tájékoztatja a tagállamokat **az említett szabályokról és intézkedésekről, valamint azok esetleges módosításáról.**

**Ezt az információt közzé kell tenni a Bizottság által az EU valamennyi nyelvén fenntartott, e célra létrehozott nyilvános honlapon, amely részletes információkat tartalmaz az uniós tagállamokban kiszabható ilyen szankciókról.**

---

<sup>12</sup> 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.).

rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

## Módosítás 57

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont**  
561/2006/EK rendelet  
25 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(2) Az (1) bekezdésben említett sajátos esetekben a Bizottság **a** közös megközelítést meghatározó végrehajtási jogi aktusokat fogad el a 24. cikk (2) bekezdésében szereplő tanácsadási eljárásnak megfelelően.”

*Módosítás*

(2) Az (1) bekezdésben említett sajátos esetekben a Bizottság **az e rendelet végrehajtására vonatkozó** közös megközelítést meghatározó végrehajtási jogi aktusokat fogad el a 24. cikk (2) bekezdésében szereplő tanácsadási eljárásnak megfelelően.

Módosítás **58**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 12 a pont (új)**  
561/2006/EK rendelet  
Melléklet (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***A szöveg a következő melléklettel egészül ki:***

***„A parkolóterületekre vonatkozó minimális követelmények***

***A. rész: Kiszolgáló létesítmények***

***1. Vízcappal ellátott mosdók, tiszta és működőképes állapotban, rendszeresen ellenőrizve:***

***– 10 férőhelyig legalább egy mosdóblokk négy WC-vel,***

***– 10-25 férőhelyig legalább egy mosdóblokk nyolc WC-vel,***

***– 25-50 férőhelyig legalább két mosdóblokk egyenként tíz WC-vel,***

– 50-75 férőhelyig legalább két mosdóblokk egyenként tizenöt WC-vel,

– 75-125 férőhelyig legalább négy mosdóblokk egyenként tizenöt WC-vel,

– 125 férőhely felett legalább hat mosdóblokk egyenként tizenöt WC-vel.

2. *Zuhanyzók, tiszta és működőképes állapotban, rendszeresen ellenőrizve:*

– 10 férőhelyig legalább egy zuhanyzóblokk két zuhanyzóval,

– 25-50 férőhelyig legalább két zuhanyzóblokk egyenként öt zuhanyzóval,

– 50-75 férőhelyig legalább két zuhanyzóblokk egyenként tíz zuhanyzóval,

– 75-125 férőhelyig legalább négy zuhanyzóblokk egyenként tizenkét zuhanyzóval,

– 125 férőhely felett legalább hat zuhanyzóblokk egyenként tizenöt zuhanyzóval.

3. *Ivóvízhez való megfelelő hozzáférés;*

4. *Megfelelő főzési lehetőség, gyorsétkeзде vagy étterem;*

5. *Különbéle élelmiszereket, italokat stb. kínáló üzlet a helyszínen vagy a közelben;*

6. *Megfelelő mennyiségű és kapacitású hulladékgyűjtő;*

7. *Eső vagy napfény ellen védelmet nyújtó fedett beálló a parkolóterület közelében;*

8. *A személyzet által ismert vészhelyzeti terv / elérhető vezetőség / vészhelyzet esetén hívható telefonszám;*

9. *Piknikasztalok észszerű mennyiségű paddal vagy más ülőalkalmatossággal;*

10. *Kijelölt wifi-szolgáltatás;*

11. *Készpénzmentes foglalási, fizetési és számlázási rendszer;*

**12. A szabad helyeket jelző rendszer a helyszínen és online;**

**13. A létesítményeknek figyelembe kell venniük a nemi szempontokat is.**

**B. rész: Biztonsági jellemzők**

**1. A parkolóterület és az azt övező terület megszakítástól mentes elzárása például kerítés vagy más határoló eszköz révén, amely megakadályozza az óvatlan vagy a szándékos jogellenes behatolást, illetve megnehezíti a behatolást;**

**2. A parkoló területére kizárólag a tehergépjármű-parkoló használói és a tehergépjármű-parkoló személyzete léphet be;**

**3. Digitális rögzítési lehetőség (legalább 25 fps) biztosítása. A rendszernek vagy folyamatosan, vagy mozgásérzékelő üzemmódban kell rögzítenie;**

**4. Az egész kerítést CCTV-rendszerrel kell figyelni, biztosítva, hogy a kerítésnél vagy annak környékén történő valamennyi cselekményt jól láthatóan rögzíteni lehessen (CCTV-rögzítő nézet);**

**5. A helyszín járőrözéssel vagy egyéb módon biztosított felügyelete;**

**6. Minden bűncselekményt jelenteni kell a tehergépjármű-parkoló személyzetének és a rendőrségnek. Ha lehetséges, a járművet vissza kell tartani a rendőrség utasításáig;**

**7. Állandóan kivilágított gépjármű- és gyalogossávok;**

**8. Gyalogosbiztonság a kijelölt parkolóterületeken;**

**9. A parkolóterület felügyelete megfelelő és arányos biztonsági ellenőrzések útján;**

**10. Jól láthatóan feltüntetett segélyhívó szám(ok).”**

## Módosítás 59

### Rendeletre irányuló javaslat

#### 1 cikk – 1 bekezdés – -1 a pont (új)

165/2014/EU rendelet

1 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) Ez a rendelet az 561/2006/EK rendeletnek, a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek<sup>14</sup> és a 92/6/EGK tanácsi irányelvnek<sup>15</sup> való megfelelés ellenőrzése céljából **meghatározza a közúti közlekedésben használt menetíró készülékek kialakítására, beépítésére, használatára, tesztelésére és ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségeket és követelményeket.**

---

<sup>14</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2002. március 11-i 2002/15/EK irányelve a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).

<sup>15</sup> A Tanács 1992. február 10-i 92/6/EGK irányelve a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról (HL L 57., 1992.3.2., 27. o.).

*Módosítás*

#### **-1a. Az 1. cikk (1) bekezdése a következőképpen módosul:**

(1) Ez a rendelet **meghatározza a közúti közlekedésben használt menetíró készülékek kialakítására, beépítésére, használatára, tesztelésére és ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségeket és követelményeket a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetését illetően** az 561/2006/EK rendeletnek, a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek<sup>14</sup>, **a 92/6/EGK tanácsi irányelvnek<sup>15</sup>, az 1072/2009/EK rendeletnek**, a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek<sup>15a</sup>, **a 96/71/EK irányelvnek és a 2014/67/EU irányelvnek** való megfelelés ellenőrzése céljából, **továbbá a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról szóló irányelvnek való megfelelés ellenőrzése céljából.**

---

<sup>14</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2002. március 11-i 2002/15/EK irányelve a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).

<sup>15</sup> A Tanács 1992. február 10-i 92/6/EGK irányelve a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról (HL L 57., 1992.3.2., 27. o.).

<sup>15a</sup> **A Tanács 1992. december 7-i 92/106/EGK irányelve a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes**

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)*

## **Módosítás 60**

### **Rendeletre irányuló javaslat**

#### **2 cikk – 1 bekezdés – -1 b pont (új)**

165/2014/EU rendelet

#### **2 cikk – 2 bekezdés – h a pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**-1b.** *A 2. cikk (2) bekezdése a következő ponttal egészül ki:*

**„ha) „intelligens menetíró készülék”:**  
*olyan, műholdas navigációs rendszeren alapuló helymeghatározó szolgáltatást használó digitális menetíró készülék, amely e rendeletnek megfelelően automatikusan meghatározza saját helyzetét;”*

## **Módosítás 61**

### **Rendeletre irányuló javaslat**

#### **2 cikk – 1 bekezdés – -1 c pont (új)**

165/2014/EU rendelet

#### **3 cikk – 4 bekezdés**

*Hatályos szöveg*

*Módosítás*

**(4)** Tizenöt évvel azt követően, hogy hatályba lépett az újonnan nyilvántartásba vett járműveknek a 8., 9. és 10. cikke szerinti menetíró készülékkel való felszerelésére vonatkozó követelmény, a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett járműveket fel kell szerelni ilyen menetíró készülékkel.

**-1c.** *A 3. cikk (4) bekezdése a következőképpen módosul:*

**(4)** *Legkésőbb<sup>1</sup>...-ig [HL: e módosító rendelet hatálybalépését követő 3 évvel] a következő járműveket intelligens menetíró készülékkel kell felszerelni:*

**a)** *a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban*

*üzemeltetett olyan járművek, amelyek analóg menetíró készülékkel van felszerelve,*

*b) a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett olyan járművek, amelyek a 3821/85/EGK tanácsi rendelet IB. mellékletében foglalt, 2011. szeptember 30-ig érvényes előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel vannak felszerelve; vagy*

*c) a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett olyan járművek, amelyek a 3821/85/EGK tanácsi rendelet IB. mellékletében foglalt, 2011. október 1-jétől érvényes előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel vannak felszerelve,*

---

<sup>1</sup> *Feltételezve, hogy a közúti szállításra vonatkozó jogalkotási csomag 2019-ben, a Bizottság intelligens menetíró készülékekre vonatkozó végrehajtási jogi aktusának 2. változata pedig 2019/2020-ig hatályba lép (lásd az alábbi 11. cikket), ezután pedig az utólagos átalakításra vonatkozó lépcsőzetes megközelítés lép érvénybe.*

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=HU>)*

## **Módosítás 62**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**2 cikk – 1 bekezdés – -1 d pont (új)**

165/2014/EU rendelet

3 cikk – 4 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*-1d. A 3. cikk a következő (4a) bekezdéssel egészül ki.*

*(4a) ..-ig [HL: e módosító rendelet hatálybalépését követő 4 évvel] a*

*nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett olyan járműveket, amelyek a 3821/85/EGK tanácsi rendelet IB. mellékletében foglalt, 2012. október 1-jétől érvényes előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel vannak felszerelve, intelligens menetíró készülékkel kell felszerelni.*

## Módosítás 63

### Rendeletre irányuló javaslat

**2 cikk – 1 bekezdés – 1 -e pont (új)**

165/2014/EU rendelet

3 cikk – 4 b bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*-1e. A 3. cikk a következő (4b) bekezdéssel egészül ki.*

*(4b) ...ig [HL: e módosító rendelet hatálybalépését követő 5 évvel] a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett olyan járműveket, amelyek az (EU) 2016/799 rendelet IC. mellékletének megfelelő intelligens menetíró készülékkel vannak felszerelve, intelligens menetíró készülékkel kell felszerelni.*

## Módosítás 64

### Rendeletre irányuló javaslat

**2 cikk – 1 bekezdés – -1 f pont (új)**

165/2014/EU rendelet

4 cikk – 2 bekezdés – 3 a franciabekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*-1f. A 4. cikk (2) bekezdése a következő franciabekezdéssel egészül ki:*

*– elegendő memóriakapacitással kell rendelkeznie az e rendelet szerint szükséges valamennyi adat tárolásához;*

## Módosítás 65

### Rendeletre irányuló javaslat

#### 2 cikk – 1 bekezdés – -1 g pont (új)

165/2014/EU rendelet

7 cikk – 1 bekezdés

#### *Hatályos szöveg*

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a személyes adatok feldolgozása ezen rendelet vonatkozásában kizárólag az e rendeletnek és az 561/2006/EK rendeletnek való megfelelés ellenőrzése céljából, a **95/46/EK** és a **2002/58/EK irányelvvel** összhangban, és **a 95/46/EK irányelv 28.** cikkében említett tagállami felügyelő hatóság felügyelete alatt történjen.

#### *Módosítás*

**-1g. A 7. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:**

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

”

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060EN.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060EN.01000101-E0015))

## Módosítás 66

### Rendeletre irányuló javaslat

#### 2 cikk – 1 bekezdés – -1 h pont (új)

165/2014/EU rendelet

7 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész



(2) A tagállamok különösen gondoskodnak arról, hogy a személyes adatokat csak az e rendelethez és az 561/2006/EK rendelethez szorosan kapcsolódó célra, az (1) bekezdéssel összhangban és az alábbiak vonatkozásában lehessen felhasználni:

**-1h. A 7. cikk (2) bekezdése bevezető szövegrészének helyébe a következő szöveg lép:**

„(2) A tagállamok különösen gondoskodnak arról, hogy a személyes adatokat csak az e rendelethez és az 561/2006/EK rendelethez, **a 2002/15/EK irányelvhez, a 92/6/EGK tanácsi irányelvhez, a 92/106/EGK tanácsi irányelvhez, az 1072/2009/EK rendelethez, a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetését illetően** szorosan kapcsolódó célra, **valamint a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról szóló irányelvhez szorosan kapcsolódó célra** az (1) bekezdéssel összhangban és az alábbiak vonatkozásában lehessen felhasználni:

”

([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060EN.01000101-E0015](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060EN.01000101-E0015))

## Módosítás 67

### Rendeletre irányuló javaslat

**2 cikk – 1 bekezdés – 1 pont**

165/2014/EU rendelet

8 cikk – 1 bekezdés – 2 franciabekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

– a halmozott vezetési idő minden **harmadik órájában,**

*Módosítás*

a halmozott vezetési idő minden **percében és minden alkalommal, amikor a jármű valamely tagállam országhatárán halad át;**

## Módosítás 68

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**2 cikk – 1 bekezdés – 1 a pont (új)**  
165/2014/EU rendelet  
8 cikk – 1 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**1a.** *A 8. cikk (1) bekezdése a következő albekezdéssel egészül ki:*

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

## **Módosítás 69**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**2 cikk – 1 bekezdés – 1 b pont (új)**  
165/2014/EU rendelet  
8 cikk – 1 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**1b.** *A 8. cikk (1) bekezdése a következő albekezdéssel egészül ki:*

*Az először ... [e módosító rendelet hatálybalépését követő 24 hónappal]-tól/-től nyilvántartásba vett járműveket e rendelet 8. cikke (1) bekezdése első albekezdése második franciabekezdésének, illetve 8. cikke (1) bekezdése második albekezdésének megfelelő menetíró készülékkel kell felszerelni.*

## **Módosítás 70**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**2 cikk – 1 bekezdés – 1 c pont (új)**  
165/2014/EU rendelet  
9 cikk – 2 bekezdés

(2) **Tizenöt évvel azt követően, hogy hatályba lépett az újonnan nyilvántartásba vett járműveknek az e cikk és a 8. és 10. cikk szerinti menetíró készülékkel való felszerelésére vonatkozó követelmény, a tagállamok a megfelelő mértékben ellátják ellenőrző hatóságaikat az e cikkben említett adatkommunikáció lehetővé tételéhez szükséges, korai távészlelést biztosító berendezéssel, figyelmet fordítva konkrét végrehajtási követelményeikre és stratégiáikra. Az említett időpontig a tagállamok maguk határozhatnak arról, hogy ellátják-e ellenőrzési hatóságaikat ilyen korai távészlelést biztosító berendezéssel. Az említett időpontig a tagállamok maguk határozhatnak arról, hogy ellátják-e ellenőrzési hatóságaikat ilyen korai távészlelést biztosító berendezéssel.**

**Ic. A 9. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:**

„(2) [HL: e módosító rendelet hatálybalépését követő 1 évvel]-ig a tagállamok a megfelelő mértékben ellátják ellenőrző hatóságaikat az e cikkben említett adatkommunikáció lehetővé tételéhez szükséges, korai távészlelést biztosító berendezéssel, figyelmet fordítva konkrét végrehajtási követelményeikre és stratégiáikra. Az említett időpontig a tagállamok maguk határozhatnak arról, hogy ellátják-e ellenőrzési hatóságaikat ilyen korai távészlelést biztosító berendezéssel.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=HU>)

## Módosítás 71

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**2 cikk – 1 bekezdés – 1 d pont (új)**  
 165/2014/EU rendelet  
 9 cikk – 3 bekezdés

(3) Az (1) bekezdésben említett kommunikáció csak akkor jön létre a menetíró készülékkel, ha az ellenőrző hatóságok berendezései erre utaló kérést küldenek. Az adatok integritásának és az adatrögzítő és ellenőrző készülékek hitelességének érdekében a kommunikációnak biztonságosnak kell

**Id. A 9. cikk (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:**

„(3) Az (1) bekezdésben említett kommunikáció csak akkor jön létre a menetíró készülékkel, ha az ellenőrző hatóságok berendezései erre utaló kérést küldenek. Az adatok integritásának és az adatrögzítő és ellenőrző készülékek hitelességének érdekében a kommunikációnak biztonságosnak kell

lennie. A továbbított adatokhoz csak az **561/2006/EK rendelet** és az e rendelet megsértésének ellenőrzésére felhatalmazott ellenőrző hatóságok, valamint a műhelyek férhetnek hozzá, de utóbbiak csak annyiban, amennyiben ez a menetíró készülék helyes működésének ellenőrzéséhez szükséges.

lennie. A továbbított adatokhoz csak a **7. cikk (1) bekezdésében megállapított uniós jogi aktusok** és az e rendelet megsértésének ellenőrzésére felhatalmazott ellenőrző hatóságok, valamint a műhelyek férhetnek hozzá, de utóbbiak csak annyiban, amennyiben ez a menetíró készülék helyes működésének ellenőrzéséhez szükséges.”

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060EN.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060EN.01000101-E0015))

## Módosítás 72

### Rendeletre irányuló javaslat

#### 2 cikk – 1 bekezdés – 1 e pont (új)

165/2014/EU rendelet

11 cikk – 1 bekezdés

#### Hatályos szöveg

**Annak** biztosítása céljából, hogy az intelligens menetíró **készülék megfeleljen** az e rendeletben meghatározott elveknek és követelményeknek, a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján elfogadja a 8., 9. és 10. cikk egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezéseket, kivéve az olyan rendelkezéseket, amelyek további adatoknak a menetíró készülék általi rögzítését írják elő. **Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 42. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.**

#### Módosítás

#### 1e. A 11. cikk (1) bekezdése a következőképpen módosul:

„**Annak** biztosítása céljából, hogy az intelligens menetíró **készülékek megfeleljenek** az e rendeletben meghatározott elveknek és követelményeknek, a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján elfogadja a 8., 9. és 10. cikk egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezéseket, kivéve az olyan rendelkezéseket, amelyek további adatoknak a menetíró készülék általi rögzítését írják elő.

**[HL: e módosító rendelet hatálybalépését követő 12 hónappal]-ig a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdése második franciabekezdésében, illetve 8. cikke (1) bekezdése második albekezdésében említett jármű határátlépéseinek rögzítésére vonatkozó részletes**

szabályokat.

**Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 42. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”**

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060EN.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060EN.01000101-E0015))

## Módosítás 73


**Rendeletre irányuló javaslat**

**2 cikk – 1 bekezdés – 1 f pont (új)**

165/2014/EU rendelet


34 cikk – 5 bekezdés – b pont – iv. pont


*A Bizottság által javasolt szöveg*

iv. a  jel alatt:: megszakítás vagy **pihenőidő.**

*Módosítás*

**If. A 34. cikk (5) bekezdésének b) pontja a következőképpen módosul:**

„iv. a  jel alatt:: megszakítás, **pihenőidő, éves szabadság** vagy **betegszabadság,**

a „komp/vonat” jel alatt: A  jelen kívül: a kompon vagy vonaton töltött **pihenőidő az 561/2006/EK rendelet 9. cikkében előírtak szerint.”**

## Módosítás 74

**Rendeletre irányuló javaslat**

**2 cikk – 1 bekezdés – 2 pont**

165/2014/EU rendelet

34 cikk – 7 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) A járművezető **a digitális menetíró készülékbe** beírja azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdi és befejezi, valamint, **a megfelelő megállóhelyre érve** azt, hogy hol és mikor haladt át

*Módosítás*

(7) **Amennyiben a menetíró készülék nem képes automatikusan rögzíteni a határátlépést, a járművezető az első lehetséges és rendelkezésre álló megállóhelyen** beírja a készülékbe azoknak az országoknak a betűjeleit,

országhatáron a járművel. A tagállamok előírhatják, hogy az olyan járművezetők, akik az adott tagállam határain belül folytatnak szállításokat, az ország betűjele mellett részletesebb földrajzi leírásokat is adjanak meg, feltéve, hogy az adott tagállam e részletes földrajzi leírásokról még 1998. április 1. előtt értesítette a Bizottságot.

amelyekben a napi munkaidejét megkezdi és befejezi, valamint azt, hogy hol és mikor haladt át országhatáron a járművel. ***Az új országba való belépés után az adott ország kódját a BEGIN (kezdés) címszó alatt kell bevinni a menetíró készülékbe.*** A tagállamok előírhatják, hogy az olyan járművezetők, akik az adott tagállam határain belül folytatnak szállításokat, az ország betűjele mellett részletesebb földrajzi leírásokat is adjanak meg, feltéve, hogy az adott tagállam e részletes földrajzi leírásokról még 1998. április 1. előtt értesítette a Bizottságot.”

## Módosítás 75

### Rendeletre irányuló javaslat

**2 cikk – 1 bekezdés – 2 a pont (új)**

165/2014/EU rendelet

34 cikk – 7 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**2a. A 34. cikk a következő új (7a) bekezdéssel egészül ki:**

***„(7a) A járművezetők számára képzést kell tartani a menetíró készülék helyes használatáról annak érdekében, hogy a készülék által kínált lehetőségeket teljes mértékben kihasználják. A járművezetőtől nem várható el, hogy megtérítse képzése költségeit, amelyet a munkáltatójának kell biztosítania.”***

## Módosítás 76

### Rendeletre irányuló javaslat

**2 cikk – 1 bekezdés – 2 b pont (új)**

165/2014/EU rendelet

34 cikk – 7 b bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**2b. A 34. cikk a következő új (7b) bekezdéssel egészül ki:**

**„(7b) A menetíró készülék helyes leolvasására és ellenőrzésére vonatkozó képzést a lehető legtöbb ellenőrző hatóság számára biztosítani kell.”**

## **Módosítás 77**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**2 cikk – 1 bekezdés – 2 c pont (új)**  
165/2014/EU rendelet  
36 cikk – 1 bekezdés – i pont

*Hatályos szöveg*

*i.* az adott napon és az azt megelőző **28** napon a járművezető által használt adatrögzítő lapok;

*Módosítás*

**2c. A 36. cikk (1) bekezdésének i) pontja a következőképpen módosul:**

**„i.** az adott napon és az azt megelőző **56** napon a járművezető által használt adatrögzítő lapok;”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

## **Módosítás 78**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**2 cikk – 1 bekezdés – 2 d pont (új)**  
165/2014/EU rendelet  
36 cikk – 1 bekezdés – iii pont

*Hatályos szöveg*

*iii.* bármely kézi feljegyzés és kinyomtatott lap, amelyet az adott napon és az azt megelőző **28** napon készített az e rendeletben és az 561/2006/EK rendeletben előírtaknak megfelelően.

*Módosítás*

**2d. A 36. cikk (1) bekezdésének iii. pontja a következőképpen módosul:**

**„iii.** bármely kézi feljegyzés és kinyomtatott lap, amelyet az adott napon és az azt megelőző **56** napon készített az e rendeletben és az 561/2006/EK rendeletben előírtaknak megfelelően.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

## **Módosítás 79**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**2 cikk – 1 bekezdés – 2 e pont (új)**

*Hatályos szöveg*

**ii.** bármely kézi feljegyzés és kinyomtatott lap, amelyet az adott napon és az azt megelőző **28** napon készített az e rendeletben és az 561/2006/EK rendeletben előírtaknak megfelelően;

*Módosítás*

**2e.** *A 36. cikk (2) bekezdésének ii) pontja a következőképpen módosul:*

**„ii.** bármely kézi feljegyzés és kinyomtatott lap, amelyet az adott napon és az azt megelőző **56** napon készített az e rendeletben és az 561/2006/EK rendeletben előírtaknak megfelelően.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=HU>)



# INDOKOLÁS

## Bevezetés

Az EU számos piaci és szociális szabályt alkotott annak érdekében, hogy a közúti szállítás tisztességes, jól működő, biztonságos és szociálisan fenntartható ágazat legyen. A vezetési időre vonatkozó 561/2006/EK és a menetíró készülékekről szóló 165/2014/EU jelenlegi rendeletek abból a célból jöttek létre, hogy a közúti biztonság és a járművezetők munkakörülményei területén előrelépés történjen, valamint ösztönözzék a szabályok betartását és a fuvarozók közötti tisztességes versenyt.

A kiértékelő elemzésekből azonban az derül ki, hogy a jelenlegi szabályok hiányosságai – a nem megfelelő végrehajtással együtt – azt eredményezték, hogy a kitűzött célokat még nem sikerült teljes mértékben elérni. A heti pihenőidőkre, a pihenőlétesítményekre és a többfős személyzet tagjait megillető szünetekre vonatkozó homályos és/vagy nem megfelelő szabályok, valamint a járművezetők hazatérésére vonatkozó szabályok hiánya eltérő értelmezésekhez és érvényesítési gyakorlatokhoz vezetett a különböző tagállamokban. A közelmúltban számos tagállam fogadott el egyoldalú intézkedéseket, tovább növelve ezzel a jogilag szürke területek, valamint a járművezetőkkel és a vállalkozókkal szembeni egyenlőtlen és következtelen bánásmód mértékét. A leggyakrabban a pihenőidőkre (25%), a szünetekre (23%), a vezetési idő rögzítésére (17%) és a vezetési időre (16%) vonatkozó szabályok sérültek.

A kiértékelés az ellenőrző eszközök és az adatcsere-rendszerek – többek között a menetíró készülékek – elégtelen használatára is rávilágított.

## A Bizottság javaslata

A Bizottság 2017. május 31-én a tisztességes verseny, a hatályos szabályok egyszerűsítése, a belső piac megóvása és az ágazatban tevékenykedő munkavállalók jogainak biztosítása érdekében („Európa mozgásban” címmel a tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás programját tartalmazó csomagban) 8 jogalkotási javaslatot fogadott el.

Az 561/2006/EK (vezetési időre vonatkozó) rendeletet és a 165/2014/EU (a menetíró készülékekre vonatkozó) rendeletet módosító jelenlegi javaslatnak az a célja, hogy a jelenlegi jogszabályok hiányosságait – többek között az egyértelműség hiányának, a nem egységes végrehajtásnak és az elégtelen érvényesítésnek a problémáját – orvosolja, valamint megkönnyítse a tagállamok és az érintett hatóságok közötti szoros együttműködést.

## Az előadó álláspontja

Az előadó támogatja a Bizottság „Európa mozgásban” című jogalkotási csomagját, valamint ezt a javaslatot, mivel az az ágazaton belüli egyenlő versenyfeltételek és tisztességes verseny elősegítését és ezzel egyidejűleg a felesleges adminisztratív terhek csökkentését, a szállítási dokumentumok digitalizációjának felgyorsítását és a végrehajtás támogatását célozza. Úgy véli, hogy a konzisztens jogszabályok elfogadása érdekében kiemelten fontos, hogy az összes javaslattal egymással való összefüggésükben foglalkozzanak.

Az előadó a „Kevesebb szabályozás és jobb digitalizáció” vezérelv szem előtt tartásával a következő kulcsfontosságú területeken kívánja tovább javítani a Bizottság javaslatát:

### *1. A járművezetők munkakörülményei és rugalmassága*

A közúti szállítás területén – különösen a távolsági és nemzetközi viszonylatban – az összes tagállamban járművezető-hiány fenyeget. Ez a tény részben a járművezetők munka- és életkörülményeinek tudható be. Ide sorolandó, hogy hosszú időszakokat kell az otthonuktól távol eltölteniük, és rendszerszinten hiányoznak a megfelelő szálláslehetőségek.

- A vezetési és pihenőidők alkalmazásával kapcsolatos nagyobb rugalmasság

A nemzetközi távolsági szállítási műveletekben részt vevő járművezetők hosszú időszakokat töltenek az otthonuktól távol. A rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó jelenlegi követelmények feleslegesen hosszabbítják meg ezeket az időszakokat. Az előadó támogatja az arra irányuló javaslatot, hogy a rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó uniós szabályozás kiigazításra kerüljön annak érdekében, hogy a járművezetők számára könnyebb legyen a szállítási műveletek szabályoknak megfelelő végrehajtása és az otthonukba történő visszatérés a rendszeres heti pihenő idejére, úgy, hogy közben minden csökkentett heti pihenőidőért teljes kompenzációban részesülnek.

- A járművezető otthonába való visszatérés

Az előadó biztosítani szeretné, hogy a vállalkozók az otthoni pihenőidő aránytalan csökkentése nélkül tegyék lehetővé a járművezetőknek a havi egyszeri hazatérés lehetőségét, valamint bocsássák rendelkezésre az ehhez szükséges eszközöket. Ezen túlmenően az előadó a pontatlan használat elkerülése érdekében javasolja az „otthon” fogalmának tisztázását.

- A rendszeres heti pihenőidőhöz kapcsolódó követelmények:

Az előadó egyetért azzal, hogy a heti pihenőidő eltöltésének helyét illetően tisztázni kell a heti pihenőidőkre vonatkozó követelményeket, mivel a tagállamok jelenleg különbözőképpen értelmezik és hajtják végre őket.

Az előadó támogatja a Bizottság azon javaslatát, hogy tilalmat vezessenek be az összességében legalább 45 órás heti pihenőidők járműben való eltöltésére, valamint támogatja ennek a csökkentett heti pihenőidőkre való kiterjesztését is. Az előadó egyetért azzal, hogy amennyiben a járművezetők nem tudják a saját választásuk szerinti privát helyen eltölteni a heti pihenőidejüket, a munkáltatóknak megfelelő alvási és tisztálkodási lehetőséget kínáló szállást kelljen biztosítaniuk a számukra.

Mindazonáltal az előadó felhívja a figyelmet arra, hogy biztonsági és biztosítási szempontból a járművezetőket nem szabad elválasztani a járművüktől, és ezért a szállítási ágazatban gyakran előfordul, hogy a járművezetők a vezetőfülkében töltik pihenőidejüket.

- A célzott parkolóterületekre vonatkozó előírások:

Ezért az előadó azt javasolja, hogy vezessenek be mentességet azon általános szabály alól, miszerint nem szabad a heti pihenőidőt a vezetőfülkében eltölteni, feltéve, hogy azt a célzott tanúsított parkolóhelyeken töltik el.

A célzott parkolási tanúsítványokban kell megállapítani a célzott parkolóterületek különböző fajtáira vonatkozó előírásokat, lehetővé téve a járművezetők számára, hogy pihenőidejüket a járműben töltsék el. Ezeknek az előírásoknak biztosítaniuk kell, hogy a megfelelő pihenési körülmények biztosításához szükséges valamennyi – higiéniai, étkezési és egyéb – létesítmény rendelkezésre áll, ideértve az előrefizetéses rendszereket is. Az előadó biztosítani kívánja, hogy a járművezetők napidíjukat rendeltetés szerint parkolásra és napi szükségleteik ellátására használják fel.

Az előadó úgy véli, hogy ösztönözni kell a sokféle szervezetet, önkormányzatot és egyéb szervezeteket arra, hogy vegyenek részt az ilyen parkolók építésében, amelyeket ezt követően a tagállami illetékes hatóságnak kell tanúsítania. A parkolók vagy kereskedelmi modellként, vagy szociális vállalkozásokként működhetnének, feltéve, hogy teljesítik az előírásokat.

#### - A tényleges vezetési időkre vonatkozó előírások

A járművezetők gyakran kerülnek olyan előre nem látható helyzetekbe, amelyek miatt képtelenek az uniós szabályok megsértése nélkül eljutni célpontjukhoz, ahol heti pihenőidejüket kívánják eltölteni. Az előadó egyetért a javaslattal, miszerint meg kell könnyíteni a járművezetők számára az ilyen helyzetek kezelését, és lehetővé kell tenni számukra, hogy a maximális vezetési időre vonatkozó követelmények megsértése nélkül eljuthassanak heti pihenőidejük helyszínére. Ugyanakkor az előadó oly módon módosítja a javaslatot, hogy az csak akkor legyen alkalmazandó, ha a járművezető azért kísérli meg elérni műveleti bázisát, hogy pihenőidejét otthon töltsse el.

#### 2. „Intelligens” végrehajtás:

##### - Intelligens menetíró készülék

Az előadó úgy véli, hogy a végrehajtás megerősítése kulcsfontosságú a javaslat céljainak elérése szempontjából. A végrehajtási gyakorlatok egységesítése és a határon átnyúló érvényesítés hatékonyságának és eredményességének további növelése érdekében kulcsfontosságú a tagállamok közti rendszeres adminisztratív együttműködésre vonatkozó egyértelmű szabályok kialakítása. Jelenleg az ellenőrzési eszközöket eltérően használják, és hiányzik a tagállamok közti adminisztratív együttműködés, ami gyengíti a határokon átnyúló érvényesítést. Az előadó úgy véli, hogy a digitális eszközök jobb felhasználása az érvényesítés számos aspektusa tekintetében kevésbé szigorú szabályozást eredményezhet.

E tekintetben az előadónak az a meggyőződése, hogy az intelligens menetíró készülékeknek a nemzetközi fuvarozásban való kötelező használatát a jelenlegi szabályozás által előírt időpontnál korábban kell bevezetni. Ez lehetővé tenné az új eszköz előnyeinek korábbi kihasználását, fokozva a szabályok hatékonyságát és érvényesítését.

A jogalkalmazó hatóságokat megfelelő eszközökkel kell ellátni, hogy hasznosíthassák az intelligens menetíró készülékek által biztosított lényeges információkat.

## MELLÉKLET: AZON SZERVEZETEK ÉS SZEMÉLYEK FELSOROLÁSA, AMELYEKTŐL AZ ELŐADÓ ÉSZREVÉTELEKET KAPOTT

A következő felsorolás tisztán önkéntes alapon, az előadó kizárólagos felelősségi körében készült. Az előadóhoz a következő szervezetektől vagy személyektől érkezett be vélemény a jelentéstervezet elkészítése során annak bizottsági ülésen történő elfogadásáig.

Szervezet és/vagy személy
Euro Control Route
Federatie Nederlandse Vakbeweging
Christelijk Nationaal Vakbond
Nemzetközi Távolságibusz-turizmus Szövetség
Discordia
Fuvarozás és Logisztika, Lengyelország
Bundesverband der Deutschen Industrie
Nemzetközi Közúti Fuvarozási Unió
Európai Gépjárműgyártók Szövetsége
DHL csoport
Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung
Osztrák Szövetségi Gazdasági Kamara (WKÖ)
Lengyelországi Nemzetközi Közúti Fuvarozók Szövetsége
Árufuvarozási Szövetség
CEGROBB
Transport en Logistiek Nederland
Kiwa Register B.V.
Fédération Française des Transports Routiers
Fuvarozók Európai Tanácsa
Amazone
Dán Logisztikai Szövetség
Számos tagállam kormányának képviselői
Az Európai Bizottság képviselői

## VÉLEMÉNY A FOGLALKOZTATÁSI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

A vélemény előadója (\*): Georges Bach

(\*) Társbizottsági eljárás – az eljárási szabályzat 54. cikke

### RÖVID INDOKOLÁS

A közlekedési ágazat óriási kihívások előtt álló, rendkívül versenyképes ágazat. A képzített járművezetők hiánya jelenti az egyik fő nehézséget. Az ágazat csak akkor lesz képes munkaerőt vonzani, ha javulnak a munkakörülmények. A vándorló életmód, heteken át a vezetőfülkében való alvás, a nyomás és stressz alatt való munkavégzés a legfőbb okai annak, hogy a munkavállalóknak gyakran kedvezőtlen elképzelése van a nemzetközi közlekedési ágazatról.

A vezetési és pihenőidőkről szóló rendelet célja, hogy javítsa a járművezetők munkakörülményeit és az általános közúti közlekedésbiztonságot egyaránt. A vezetési és pihenőidőkre vonatkozó jelenlegi szabályozás – helyes alkalmazás és végrehajtás esetén – teljesíti ezt a célkitűzést. Az előadó ezért javasolja a vezetési és pihenőidőre vonatkozó, jelenlegi rendelet szerinti szabályok fenntartását.

A hatályos szabályozás tagállamonként eltérő értelmezése azonban problémát jelent a határokon átnyúló tevékenységet folytató vállalkozások és járművezetők számára, és a hatóságok számára tovább nehezíti az eredményes ellenőrzés megvalósításának lehetőségét.

Az egyes tagállamok nemzeti hatóságainak és ellenőrző testületeinek szorosabban együtt kell működniük a szabályok helyes alkalmazása és végrehajtása érdekében, valamint azért, hogy a vállalkozások és járművezetők számára jogbiztonságot teremtsenek. A digitális menetíró készülék 2019-es bevezetésével a nemzeti hatóságok, valamint a vállalkozások és a vezetők számára egyaránt egyszerűsödnek az ellenőrzések. A digitális technológia gyors fejlődése miatt szükség van arra, hogy lerövidítsük a digitális menetíró készülékek beszerelésére rendelkezésre álló átmeneti időszakot, hogy a rendelet hatálya alá tartozó valamennyi jármű

rendelkezzen ilyen készülékkel 2024-ig.

A közúti közlekedésbiztonság biztosítása és a járművezetők munkakörülményeinek javítása érdekében az előadó a rendelet hatályának kibővítését javasolja a vállalkozás telephelyének 100 kilométeres körzetén kívül, 3,5 tonna alatti, könnyű haszongépjárművekkel végzett áruszállításra.

A járművezetők a vezetőfülkében tölthetik a szüneteket, napi pihenőket, és a rövidített heti pihenőidőt. Következésképp az előadó teljes mértékben támogatja azt az elképzelést, hogy a vezetők számára ne legyen megengedett a vezetőfülkében való alvás a 45 vagy több órás rendszeres heti pihenőidő alatt.

Mindazonáltal egyelőre az európai közutakon nincs megfelelő infrastruktúra a járművezetők elszállásolására. További erőfeszítésekre van szükség ahhoz, hogy biztosítható legyen a biztonságos parkolóhelyek, a megfelelő higiéniai létesítmények és szálláslehetőségek kialakításának és/vagy korszerűsítésének finanszírozása.

Az előadó támogatja a Bizottság azon javaslatát, amely kimondja, hogy a rövidített heti pihenőidő kompenzációját a legalább 45 órás rendszeres heti pihenőidővel kombinálva kell kivenni. Továbbá a vállalkozásoknak oly módon kell szervezniük a járművezetők munkáját, hogy a rövidített heti pihenőidő kompenzációjaként a vezetők visszatérhessenek a lakóhelyükre vagy a választásuk szerinti egyéb helyre, hogy legalább 45 órás heti pihenőt tartsanak.

Az előadó azon a véleményen van, hogy ezek az intézkedések javítanák a járművezetők munkakörülményeit és a közúti közlekedésbiztonságot, valamint ebből adódóan fokoznák az ágazat munkaerővonzó erejét.

## MÓDOSÍTÁS:

A Foglalkoztatási és Szociális Bizottság felkéri a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy vegye figyelembe az alábbi módosításokat:

### Módosítás 1

#### Rendeletre irányuló javaslat 1 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) A járművezetők számára biztosított megfelelő munkakörülmények és a közúti szállítási vállalkozások számára biztosított tisztességes üzleti feltételek kiemelt fontossággal bírnak a biztonságos, hatékony és társadalmilag felelős közúti szállítási ágazat megteremtése szempontjából. E folyamat elősegítése szempontjából elengedhetetlen, hogy a

*Módosítás*

(1) A járművezetők számára biztosított megfelelő munkakörülmények és a közúti szállítási vállalkozások számára biztosított tisztességes üzleti feltételek kiemelt fontossággal bírnak a biztonságos, hatékony és társadalmilag felelős közúti szállítási ágazat megteremtése szempontjából, **és alkalmasak arra, hogy szakképzett munkaerőt vonzzanak az**

közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok világosak, a célnak megfelelők, könnyen alkalmazhatók és érvényesíthetők, valamint az Unióban hatékonyan és következetesen végrehajthatók legyenek.

*ágazatba*. E folyamat elősegítése szempontjából elengedhetetlen, hogy a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok világosak, **arányosak**, a célnak megfelelők, könnyen alkalmazhatók és érvényesíthetők, valamint az Unióban hatékonyan és következetesen végrehajthatók legyenek.

## Módosítás 2

### Rendeletre irányuló javaslat 1 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(1a) Az Európai Munkaiügyi Hatóság létrehozása fontos szerepet játszhatna az e rendeletben meghatározott szabályok érvényesítésében, különösen azáltal, hogy segíti a nemzeti hatóságokat az ellenőrzések koordinálásában, az információk és a bevált gyakorlatok cseréjében, valamint az ellenőrök képzésében.*

## Módosítás 3

### Rendeletre irányuló javaslat 2 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(2) A közúti szállításra vonatkozó jelenlegi uniós szociális szabályok, és különösen az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>9</sup> végrehajtásának hatékonyságát és eredményességét értékelve azonosítani lehetett a **meglévő** jogi keret bizonyos hiányosságait. A heti pihenőidőre, a pihenési feltételekre, a több fős személyzet tagjait megillető szünetekre vonatkozó homályos **és nem megfelelő** szabályok, valamint a járművezetők hazatérésére vonatkozó szabályok hiánya eltérő értelmezésekhez és érvényesítési

(2) A közúti szállításra vonatkozó jelenlegi uniós szociális szabályok, és különösen az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>9</sup> végrehajtásának hatékonyságát és eredményességét értékelve azonosítani lehetett a jogi keret **végrehajtásának** bizonyos hiányosságait. A heti pihenőidőre, a pihenési feltételekre, a több fős személyzet tagjait megillető szünetekre vonatkozó homályos szabályok, valamint a járművezetők hazatérésére **vagy a választásuk szerinti egyéb helyre való visszatérésére** vonatkozó szabályok hiánya

gyakorlatokhoz vezetett a tagállamokban. A közelmúltban számos tagállam fogadott el egyoldalú intézkedéseket, tovább növelve ezzel a jogbizonytalanságot, valamint a járművezetőkkel és a gazdasági szereplőkkel szembeni bánásmód egyenlőtlenségét.

---

<sup>9</sup> 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.).

#### Módosítás 4

##### Rendeletre irányuló javaslat 3 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) Az 561/2006/EK rendelet utólagos értékelése megerősítette, hogy az uniós szociális szabályok összehangolatlan és nem hatékony végrehajtása elsősorban a nem egyértelmű szabályokra, az ellenőrzési eszközök nem hatékony használatára és a tagállamok közötti elégtelen igazgatási együttműködésre vezethető vissza.

#### Módosítás 5

##### Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) A világos, megfelelő és azonos módon érvényesített szabályok elengedhetetlenek a járművezetők

eltérő értelmezésekhez és érvényesítési gyakorlatokhoz vezetett a tagállamokban. A közelmúltban számos tagállam fogadott el egyoldalú intézkedéseket, tovább növelve ezzel a jogbizonytalanságot, valamint a járművezetőkkel és a gazdasági szereplőkkel szembeni bánásmód egyenlőtlenségét.

---

<sup>9</sup> 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.).

*Módosítás*

(3) Az 561/2006/EK rendelet utólagos értékelése megerősítette, hogy az uniós szociális szabályok összehangolatlan és nem hatékony végrehajtása elsősorban a nem egyértelmű szabályokra, az ellenőrzési eszközök nem hatékony **és egyenlőtlen** használatára és a tagállamok közötti elégtelen igazgatási együttműködésre vezethető vissza.

*Módosítás*

(4) A világos, megfelelő és azonos módon érvényesített szabályok elengedhetetlenek a járművezetők



munkakörülményeinek javítására, a vállalkozók közötti torzításmentes verseny biztosítására és a minden úthasználó közötti közlekedésbiztonságának elősegítésére vonatkozó szakpolitikai célok elérése szempontjából.

munkakörülményeinek javítására, a vállalkozók közötti torzításmentes és **tisztességes** verseny biztosítására és a minden úthasználó közötti közlekedésbiztonságának elősegítésére vonatkozó szakpolitikai célok elérése szempontjából.

## Módosítás 6

### Rendeletre irányuló javaslat 5 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(5a) Az áruszállítás jelentős mértékben különbözik a személyszállítástól. A buszvezetők közvetlen kapcsolatban vannak az utasokkal, és nagyobb fokú rugalmasságot kell tanúsítaniuk a szünetek beiktatása terén, ugyanakkor nem vezethetnek hosszabb ideig, illetve nem pihenhetnek kevesebbet és nem tarthatnak kevesebb szünetet.**

## Módosítás 7

### Rendeletre irányuló javaslat 6 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(6) A nemzetközi távolsági szállítási műveletekben részt vevő járművezetők hosszú időszakokat töltenek az otthonuktól távol. **A rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó jelenlegi követelmények feleslegesen hosszabbítják meg ezeket az időszakokat.** Ezért kívánatos a rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó rendelkezések oly módon történő **kiigazítása**, ami megkönnyíti a járművezetők számára a szállítási műveletek szabályoknak megfelelő végrehajtását és az otthonukba történő visszatérést a rendszeres heti pihenő idejére, úgy, hogy közben minden csökkentett heti pihenőidőért teljes

(6) A nemzetközi távolsági szállítási műveletekben részt vevő járművezetők hosszú időszakokat töltenek az otthonuktól távol. Ezért kívánatos a rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó rendelkezések **alkalmazásának** oly módon történő **érvényesítése**, ami megkönnyíti a járművezetők számára a szállítási műveletek szabályoknak megfelelő végrehajtását és az otthonukba történő visszatérést a rendszeres heti pihenő idejére, úgy, hogy közben minden csökkentett heti pihenőidőért teljes kompenzációban részesülnek. A biztonságos és tisztességes

kompenzációban részesülnek. Szükség van **továbbá** arra **is**, hogy a gazdasági szereplők oly módon szervezzék a járművezetők munkáját, hogy ezek az otthonuktól távol töltött időszakok ne legyenek túlságosan hosszúak.

munkakörülmények biztosításához elő kell írni a gazdasági szereplők számára, hogy oly módon szervezzék a járművezetők munkáját, hogy az otthonuktól távol töltött időszakok ne legyenek túlságosan hosszúak, **a járművezetőknek legyen lehetőségük arra, hogy rendszeresen visszatérjenek a lakóhelyükre, és lehetőség nyíljon arra, hogy minőségi szálláshelyen, megfelelő pihenési feltételekben részesüljenek. Amennyiben a járművezető pihenőidejét saját lakóhelyén kívánja tölteni, a szállítási vállalkozásnak biztosítani kell a hazatéréshez szükséges pénzügyi vagy gyakorlati eszközöket. Ezen túlmenően a visszatérés idejét nem lehet figyelembe venni a pihenőidő kiszámításakor. Amennyiben a járművezető úgy dönt, hogy a pihenőidőt a saját lakhelyétől eltérő helyen tölti, ezt nem lehet figyelembe venni a járművezető utazási támogatásra való jogosultságának kiszámításakor.**

## Módosítás 8

### Rendeletre irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) Azon kérdés tekintetében, hogy hol kell a heti pihenőidőt eltölteni, a tagállamok különbözőképpen értelmezik és hajtják végre a heti pihenőidőre vonatkozó követelményeket. Ezért tisztázni kell ezeket a követelményeket annak biztosítása érdekében, hogy a heti rendszeres pihenőidejüket az otthonuktól távol töltő járművezetők számára a **munkáltatójuk megfelelő** szállást **kínál**.

*Módosítás*

(7) Azon kérdés tekintetében, hogy hol kell a heti pihenőidőt eltölteni, a tagállamok különbözőképpen értelmezik és hajtják végre a heti pihenőidőre vonatkozó követelményeket. **A járművezetők megfelelő munkakörülményeinek és biztonságának biztosításához** ezért tisztázni kell ezeket a követelményeket annak biztosítása érdekében, hogy a heti rendszeres pihenőidejüket az otthonuktól távol töltő járművezetők számára **minőségi és a nemi sajátosságokat is figyelembe vevő szállást vagy a járművezető által kiválasztott és a munkáltató által fizetett egyéb szálláslehetőséget kínáljon. A tagállamoknak biztosítaniuk kell a járművezetők igényeinek megfelelő,**

*elegendő számú és biztonságos  
parkolóhely kiépítését.*

## **Módosítás 9**

### **Rendeletre irányuló javaslat 7 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(7a) Az út megtétele sok Unión belüli közúti szállítási művelet esetében részben komppal vagy vasúton történik. Ezért az ilyen műveletek tekintetében a pihenőidők és a szünetek egyértelmű, megfelelő szabályozására van szükség.*

*Indokolás*

*Célszerű kivételeket tenni a komppal vagy vonaton történő hosszú távú szállítás esetén, különösen az EU peremterületeinek tekintetében.*

## **Módosítás 10**

### **Rendeletre irányuló javaslat 8 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(8a) A járművezetők munkakörülményeinek a fel- és lerakodóhelyeken való biztosítása érdekében a fel- és lerakodó létesítmények tulajdonosainak és üzemeltetőinek biztosítaniuk kell a járművezetők számára a higiéniai létesítményekhez való hozzáférés lehetőségét.*

## **Módosítás 11**

### **Rendeletre irányuló javaslat 11 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(11) A szociális szabályok

(11) A szociális szabályok

érvényesítésének költséghatékonyabbá tétele érdekében a jelenlegi és a jövőbeni menetíró rendszerekben rejlő lehetőségeket maximálisan ki kell aknázni. Ennek megfelelően a menetíró készülékek funkcióit fejleszteni kell, hogy pontosabb helymeghatározást tegyenek lehetővé, elsősorban a nemzetközi szállítási műveletek során.

érvényesítésének költséghatékonyabbá tétele **és egyszerűsítése** érdekében a jelenlegi és a jövőbeni menetíró rendszerekben rejlő lehetőségeket maximálisan ki kell aknázni. Ennek megfelelően a menetíró készülékek funkcióit fejleszteni kell, hogy pontosabb helymeghatározást tegyenek lehetővé, elsősorban a nemzetközi szállítási műveletek során. ***A Bizottságnak meg kell vizsgálnia a GNSS-éhez hasonló közúti közlekedési portál létrehozásának lehetőségét, ami lehetővé tenné a nemzeti hatóságok számára, hogy teljes mértékben kihasználják az intelligens menetíró készülék nyújtotta lehetőségeket.***

## Módosítás 12

### Rendeletre irányuló javaslat 11 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(11a) Az Unió gazdaságában az új technológiák és a digitalizáció gyors fejlődése miatt, valamint annak következtében, hogy a vállalkozások számára egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítani a nemzetközi közúti szállításon belül, szükségessé vált, hogy lerövidüljön az intelligens menetíró készülékek nyilvántartásba vett járművekbe történő beszerelésére rendelkezésre álló átmeneti időszak. Az intelligens menetíró készülék hozzá fog járulni a közúti szállítási ágazatban az uniós jog alkalmazásának jobb nyomon követéséhez és az ellenőrzések egyszerűsítéséhez, és ezáltal elő fogja segíteni a nemzeti hatóságok munkáját. Az intelligens menetíró készülékek nyilvántartásba vett járművekbe való beszerelését a lehető leghamarabb, de legkésőbb 2021 januárjáig kötelezővé kell tenni.***

## Módosítás 13

### Rendeletre irányuló javaslat 11 b preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(11b) Egyre több könnyű haszongépjármű végez áruszállítást, ami tisztességtelen verseny kialakulását és az 561/2006/EK rendelet eltérő alkalmazását eredményezi, a munkakörülmények egyenlőtlenségeihez és a közúti biztonság veszélyeztetéséhez vezet. A közúti közlekedésbiztonság és a járművezetők munkakörülményeinek javítása érdekében az 561/2006/EK rendelet hatályát ki kell terjeszteni az áruszállításra használt könnyű haszongépjárművekre, kivéve ha a járművet a vállalat vagy a járművezető saját célra használja vagy a jármű vezetése nem a járművet vezető személy fő tevékenysége.**

## Módosítás 14

### Rendeletre irányuló javaslat 11 c preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(11c) A megfelelő egészségügyi és biztonsági normák biztosítása érdekében szükség van a biztonságos parkolóhelyek, a megfelelő higiéniai létesítmények és a minőségi szálláslehetőségek kialakítására vagy korszerűsítésére. Az Unión belül ki kell alakítani a parkolóhelyek megfelelő hálózatát.**

## Módosítás 15

### Rendeletre irányuló javaslat 11 d preambulumbekkezdés (új)

*(11d) „A közlekedésről szóló 2011. évi fehér könyv végrehajtásáról: számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út” című 2015. szeptember 9-i állásfoglalásában az Európai Parlament szorgalmazta egy uniós szintű közúti ügynökség létrehozását, amelynek célja az uniós jog megfelelő érvényesítésének biztosítása, valamint az összes tagállamra kiterjedő szabványosítás előmozdítása.*

### Módosítás 16

#### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – -1 pont (új)**

561/2006/EK rendelet

2 cikk – 1 bekezdés – a pont

*Hatályos szöveg*

a) áruszállítás esetében, **ha a jármű megengedett legnagyobb összömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 3,5 tonnát, vagy**

### Módosítás 17

#### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont**

561/2006/EK rendelet

3 cikk – h pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

h) a nem kereskedelmi áruszállításhoz használt járművek és járműszerelvények;

*Módosítás*

**-1. A 2. cikk (1) bekezdésének a) pontja helyébe a következő szöveg lép:**

„a) áruszállítás esetében; **vagy**”

*Módosítás*

h) a nem kereskedelmi áruszállításhoz használt járművek és járműszerelvények, **amelyek megengedett legnagyobb összömege nem haladja meg a 7,5 tonnát;**

## Módosítás 18

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 1 a pont (új)**

561/2006/EK rendelet

3 cikk – h a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*Ia. A 3. cikk a következő ponttal egészül ki:*

*„ha) olyan könnyű haszongépjárművek, amelyeket áruszállításra használnak, és ahol a szállítás nem ellenszolgáltatás fejében történik, hanem a járművet a vállalat vagy a járművezető saját célra használja, és ahol a jármű vezetése nem a járművet vezető személy fő tevékenysége;”*

## Módosítás 19

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont**

561/2006/EK rendelet

4 cikk – r pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

r) „nem kereskedelmi szállítás”: az ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlára végzett szállítástól eltérő bármely közúti *szállitás*, amelyért nem jár javadalmazás és nem keletkezik belőle jövedelem.

r) „nem kereskedelmi szállítás”: az ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlára végzett szállítástól eltérő bármely közúti *személy- vagy áruszállítás*, amelyért nem jár *közvetlen vagy közvetett* javadalmazás és *sem közvetlenül, sem közvetve* nem keletkezik belőle jövedelem.

### *Indokolás*

*A módosítás célja a fogalommeghatározás további egyértelműsítése az új üzleti modellek figyelembe vételével.*

## Módosítás 20

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 a pont (új)**

561/2006/EK rendelet

4 cikk – r a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**2a.** *A 4. cikk az alábbi ponttal egészül ki:*

*„ra) »otthon«: a járművezetőnek az egyik tagállam bejelentett tartózkodási helye;”*

## **Módosítás 21**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 b pont (új)**

561/2006/EK rendelet

4 cikk – r b pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**2b.** *A 4. cikk az alábbi ponttal egészül ki:*

*„rb) »könnyű haszongépjármű«: olyan jármű, amelyet áruszállítás céljára használnak, és amelynek a megengedett legnagyobb összömege pótkocsival vagy félpótkocsival együtt nem haladja meg a 7,5 tonnát;”*

## **Módosítás 22**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont**

561/2006/EK rendelet

7 cikk – 3 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

A több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezető a 45 perces szünetét egy másik járművezető által vezetett járműben is megtarthatja, feltéve, hogy a szünetet tartó járművezető nem segítkezik a járművezetésben.

A több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezető a 45 perces szünetét egy másik járművezető által vezetett járműben is megtarthatja, feltéve, hogy a szünetet tartó járművezető nem segítkezik a járművezetésben.

***Közúti személyszállítás esetén a járművezető tarthat egy legalább 30 perces szünetet, amelyet egy legalább 15 perces szünetnek kell követnie, elosztva***



*e szüneteket oly módon, hogy  
megfeleljenek az első bekezdésnek.*

### *Indokolás*

*Az utasokat fuvarozó járművezetőknek a szünetek beiktatása terén nagyobb fokú rugalmasságot kell tanúsítaniuk, mert igazodniuk kell az utasok igényeihez, ugyanakkor nem növelhetik a vezetéssel töltött időt, és nem csökkenthetik a pihenőidőt, valamint a szünetek idejét.*

### **Módosítás 23**

#### **Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – a pont**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 6 bekezdés – 1 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*a) A (6) bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:*

*törölve*

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

*a) négy rendszeres heti pihenőidőt, vagy*

*b) két legalább 45 órás rendszeres heti pihenőidőt és két legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt.*

*A b) pont vonatkozásában a csökkentett heti pihenőidőket kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenővel.”*

### **Módosítás 24**

#### **Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b pont**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 7 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(7) A csökkentett heti pihenőidő*

*(7) A csökkentett heti pihenőidő*

kompenzációjaként tartott **pihenőnek** egy legalább 45 órás rendszeres heti pihenőidőt **kell közvetlenül megelőznie vagy követnie.**

kompenzációjaként tartott **pihenőt** egy legalább 45 órás rendszeres heti pihenőidőt **megelőzően vagy annak meghosszabbításaként egyetlen folyamatos pihenőidőként kell igénybe venni.**

## Módosítás 25

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – c pont**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 8 a bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(8a) A rendszeres heti pihenőidők és bármely, korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott 45 óránál hosszabb heti pihenőidők a járműben nem tarthatók. Ezeket **megfelelő alvási és tisztálkodási feltételekkel rendelkező, erre alkalmas** szálláson kell megtartani;

- a) amit biztosíthat vagy fizethet a munkáltató; vagy
- b) lehet a járművezető otthona vagy az általa választott **privát** helyszín.

## Módosítás 26

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – c pont**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 8 b bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(8b) A szállítási vállalkozás oly módon szervezi meg a járművezetők munkáját, hogy azok három egymást követő héten belül legalább egy alkalommal otthon tarthassák meg a rendszeres heti pihenőidőt vagy a csökkentett pihenőidőt

*Módosítás*

(8a) A rendszeres heti pihenőidők és bármely, korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott 45 óránál hosszabb heti pihenőidők a járműben nem tarthatók. Ezeket **minőségi és a nemi sajátosságokat is figyelembe vevő, a vezetőfülkén kívüli, a járművezetőnek megfelelő higiéniai és alvási feltételeket biztosító** szálláson kell megtartani:

- a) amit biztosíthat vagy fizethet a munkáltató; vagy
- b) lehet a járművezető otthona vagy az általa választott **egyéb** helyszín.

kompenzációjaként tartott 45 óránál hosszabb heti pihenőidőt.

vagy a csökkentett pihenőidő kompenzációjaként tartott 45 óránál hosszabb heti pihenőidőt. *A járművezető az ilyen pihenőidő előtt írásban tájékoztatja a szállítási vállalkozást arról, hogy a pihenőidőt nem az otthonában tölti el. Amennyiben a járművezető otthonában tölti pihenőidejét, a szállítási vállalkozásnak biztosítania kell számára az otthonába történő visszatéréshez szükséges pénzügyi vagy gyakorlati eszközöket. A visszatérés idejét nem lehet figyelembe venni a pihenőidő hosszának kiszámításakor. Amennyiben a járművezető úgy dönt, hogy a pihenőidőt az otthonától eltérő helyen tölti, a vállalkozás nem vonhatja le az utazási költségeket a járművezető utazási támogatásra való jogosultságaiból.*

## Módosítás 27

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – c a pont (új)**

561/2006/EK rendelet

8 cikk – 8 c bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*ca) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:*

*(8c) A tagállamok [e rendelet hatályba lépésének napja]-ig évente, majd azt követően két évente jelentést küldenek a Bizottságnak az országuk területén a járművezetők rendelkezésére álló megfelelő pihenőhelyekről és őrzött parkolókról. A Bizottság a tagállamok két éves jelentéseinek egységes formátumát meghatározó végrehajtási jogi aktusokat fogad el a 24. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően.*

## Módosítás 28

### Rendeletre irányuló javaslat

#### 1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

561/2006/EK rendelet

9 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

9. A 8. cikktől eltérve, amennyiben a komppal vagy vonattal szállított járművet kísérő járművezető rendszeres napi pihenőidőt vagy **csökkentett** heti pihenőidőt tart, ezt a pihenőidőt – legfeljebb kétszer – meg lehet szakítani egyéb tevékenységekkel, melyek együtt számított időtartama nem haladhatja meg az 1 órát. E rendszeres napi pihenőidő vagy **csökkentett** heti pihenőidő során a járművezető számára háló- vagy fekvőhelynek kell rendelkezésre állnia.

*Módosítás*

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

### *Indokolás*

*A 8. cikktől eltérve, amennyiben a komppal vagy vonattal szállított járművet kísérő járművezető rendszeres napi pihenőidőt vagy heti pihenőidőt tart, ezt a pihenőidőt – legfeljebb kétszer – meg lehet szakítani egyéb tevékenységekkel, melyek együtt számított időtartama nem haladhatja meg az 1 órát. E rendszeres napi pihenőidő vagy heti pihenőidő során a járművezető számára háló- vagy fekvőhelynek kell rendelkezésre állnia.*

## Módosítás 29

### Rendeletre irányuló javaslat

#### 1 cikk – 1 bekezdés – 6 a pont (új)

561/2006/EK rendelet

10 cikk – 1 bekezdés

*Hatályos szöveg*

(1) A szállítási vállalkozás nem adhat az alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett úthosszhoz és/vagy a szállított áru mennyiségéhez kapcsolódó fizetést – jutalom vagy bérpótlék formájában sem –, ha az a kifizetés **veszélyezteteti a közlekedés**

*Módosítás*

**6a. A 10. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:**

„(1) A szállítási vállalkozás nem adhat az alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett úthosszhoz, **a kiszállítás gyorsaságához** és/vagy a szállított áru mennyiségéhez kapcsolódó fizetést – jutalom vagy bérpótlék formájában sem –, ha az

*biztonságát és/vagy* ezen rendelet megsértésére ösztönöz.

a kifizetés ezen rendelet megsértésére ösztönöz.”

### Módosítás 30

#### Rendeletre irányuló javaslat

**2 cikk – 1 bekezdés – -1 pont (új)**

165/2014/EU rendelet

3 cikk – 4 bekezdés

#### *Hatályos szöveg*

(4) *Tizenöt évvel* azt követően, hogy hatályba lépett az újonnan nyilvántartásba vett járműveknek a 8., 9. és 10. *cikke* szerinti menetíró készülékkel való felszerelésére vonatkozó követelmény, a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett járműveket fel kell szerelni ilyen menetíró készülékkel.

#### *Módosítás*

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

„(4) **18 hónappal** azt követően, hogy hatályba lépett az újonnan nyilvántartásba vett járműveknek a 8., 9. és 10. *cikk* szerinti menetíró készülékkel való felszerelésére vonatkozó követelmény, a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett járműveket fel kell szerelni ilyen menetíró készülékkel.”

### Módosítás 31

#### Rendeletre irányuló javaslat

**2 cikk – 1 bekezdés – 2 pont**

165/2014/EU rendelet

34 cikk – 7 bekezdés – 1 albekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

„A járművezető a digitális menetíró készülékbe beírja azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdi és befejezi, valamint, *a* megfelelő megállóhelyre érve azt, hogy hol és mikor haladt át országhatáron a járművel. A tagállamok előírhatják, hogy az olyan járművezetők, akik az adott tagállam határain belül folytatnak szállításokat, az ország betűjele mellett részletesebb földrajzi leírásokat is adjanak meg, feltéve, hogy az adott tagállam e részletes földrajzi leírásokról

#### *Módosítás*

„A járművezető a digitális menetíró készülékbe beírja azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdi és befejezi, valamint, **az első** megfelelő megállóhelyre érve azt, hogy hol és mikor haladt át országhatáron a járművel. A tagállamok előírhatják, hogy az olyan járművezetők, akik az adott tagállam határain belül folytatnak szállításokat, az ország betűjele mellett részletesebb földrajzi leírásokat is adjanak meg, feltéve, hogy az adott tagállam e részletes földrajzi leírásokról

még 1998. április 1. előtt értesítette a Bizottságot.”

még 1998. április 1. előtt értesítette a Bizottságot.

### Módosítás 32

#### Rendeletre irányuló javaslat

#### 2 cikk – 1 bekezdés – 2 a pont (új)

165/2014/EU rendelet

36 cikk – 1 bekezdés – i alpont

#### *Hatályos szöveg*

i. az adott napon és az azt megelőző **28** napon a járművezető által használt adatrögzítő lapok;

#### *Módosítás*

#### **2a. a 36. cikk (1) bekezdése**

#### ***i. pontjának helyébe a következő szöveg lép:***

„i. az adott napon és az azt megelőző **56** napon a járművezető által használt adatrögzítő lapok;”

### Módosítás 33

#### Rendeletre irányuló javaslat

#### 2 cikk – 1 bekezdés – 2 b pont (új)

165/2014/EU rendelet

36 cikk – 1 bekezdés – iii alpont

#### *Hatályos szöveg*

iii. bármely kézi feljegyzés és kinyomtatott lap, amelyet az adott napon és az azt megelőző **28** napon készített az e rendeletben és az 561/2006/EK rendeletben előírtaknak megfelelően.

#### *Módosítás*

#### **2b. a 36. cikk (1) bekezdése**

#### ***iii. pontjának helyébe a következő szöveg lép:***

„iii. bármely kézi feljegyzés és kinyomtatott lap, amelyet az adott napon és az azt megelőző **56** napon készített az e rendeletben és az 561/2006/EK rendeletben előírtaknak megfelelően.”

### Módosítás 34

#### Rendeletre irányuló javaslat

#### 2 cikk – 1 bekezdés – 2 c pont (új)

165/2014/EU rendelet

36 cikk – 2 bekezdés – ii alpont

ii. bármely kézi feljegyzés és kinyomtatott lap, amelyet az adott napon és az azt megelőző **28** napon készített az e rendeletben és az 561/2006/EK rendeletben előírtaknak megfelelően.

**2c. a 36. cikk (2) bekezdése**  
**ii. pontjának helyébe a következő szöveg lép:**

**„ii. bármely kézi feljegyzés és kinyomtatott lap, amelyet az adott napon és az azt megelőző **56** napon készített az e rendeletben és az 561/2006/EK rendeletben előírtaknak megfelelően.”**

**ELJÁRÁS A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA  
FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN**

<b>Cím</b>	Az 561/2006/EK rendelet módosítása a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó követelményei tekintetében és a 165/2014/EU rendelet módosítása a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében	
<b>Hivatkozások</b>	COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD)	
<b>Illetékes bizottság</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 15.6.2017	
<b>Véleményt nyilvánított</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	EMPL 15.6.2017	
<b>Társbizottságok - a plenáris ülésen való bejelentés dátuma</b>	14.12.2017	
<b>A vélemény előadója</b> A kijelölés dátuma	Georges Bach 3.10.2017	
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	23.1.2018	26.2.2018
<b>Az elfogadás dátuma</b>	25.4.2018	
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+: –: 0:	32 14 7
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská	
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttagok</b>	Georges Bach, Heinz K. Becker, Rosa D'Amato, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Michaela Šojdrová, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Złotowski	
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)</b>	Dominique Bilde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz	



**NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁS  
A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN**

<b>32</b>	<b>+</b>
ALDE	Robert Rochefort
EFDD	Laura Agea, Rosa D'Amato
GUE/NGL	Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Heinz K. Becker, Jérôme Lavrilleux, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander
S&D	Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Michael Detjen, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Georgi Pirinski, Evelyn Regner, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato
VERTS/ALE	Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke

<b>14</b>	<b>-</b>
ECR	Czesław Hoc, Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
PPE	Danuta Jazłowiecka, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Michaela Šojdrová, Romana Tomc

<b>7</b>	<b>0</b>
ALDE	Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
PPE	Verónica Lope Fontagné

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodik

## ELJÁRÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN

<b>Cím</b>	Az 561/2006/EK rendelet módosítása a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó követelményei tekintetében és a 165/2014/EU rendelet módosítása a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében		
<b>Hivatkozások</b>	COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD)		
<b>Az Európai Parlamentnek történő benyújtás dátuma</b>	31.5.2017		
<b>Illetékes bizottság</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 15.6.2017		
<b>Véleménynyilvánításra felkért bizottságok</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	EMPL 15.6.2017		
<b>Társbizottságok</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	EMPL 14.12.2017		
<b>Előadók</b> A kijelölés dátuma	Wim van de Camp 30.6.2017		
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	23.1.2018	20.3.2018	15.5.2018
<b>Az elfogadás dátuma</b>	4.6.2018		
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+	33	
	-	14	
	0:	1	
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttagok</b>	Bas Eickhout, Michael Gahler, Maria Grapini, Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Marek Plura, Franck Proust, Dario Tamburrano		
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)</b>	Frank Engel, José Manuel Fernandes, Lampros Fountoulis, Barbara Kappel, Andrey Novakov, Marco Valli		
<b>Benyújtás dátuma</b>	7.6.2018		

## NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN

33	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Merja Kyllönen
PPE	Deirdre Clune, Andor Deli, Frank Engel, José Manuel Fernandes, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Andrej Novakov, Marek Plura, Claudia Schmidt, Wim van de Camp
S&D	Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Marita Ulvskog, Janusz Zemke

14	-
EFDD	Daniela Aiuto, Dario Tamburrano, Marco Valli
ENF	Marie-Christine Arnautu, Barbara Kappel
GUE/NGL	Marie-Pierre Vieu
NI	Lampros Fountoulis
EPP	Georges Bach, Franck Proust
S&D	Lucy Anderson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy
VERTS/ALE	Michael Cramer, Bas Eickhout, Keith Taylor

1	0
PPE	Massimiliano Salini

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodik