



ELFOGADOTT SZÖVEGEK

P8_TA(2019)0340

Napi és heti vezetési idő, minimum szünetek és pihenőidők, valamint a menetíró készülékekkel történő helymeghatározás *I**

Az Európai Parlament 2019. április 4-i jogalkotási állásfoglalása 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 készülékekkel 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 véleményére¹,
 - tekintettel a Régiók Bizottságának 2018. február 1-jei véleményére²,
 - 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.

¹ HL C 197., 2018.6.8., 45. o.

² HL C 176., 2018.5.23., 57. o.

P8_TC1-COD(2017)0122

Az Európai Parlament állásponjtja, amely első olvasatban 2019. április 4-én került elfogadásra az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó követelményei tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló (EU) .../... európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében³,

¹ HL C 197., 2015.6.8., 45. o.

² HL C 176., 2018.5.23., 57. o.

³ Az Európai Parlament 2019. április 4-i állásponjtja.

mivel:

- (1) A járművezetők számára biztosított megfelelő munkakörülmények és a közúti szállítási vállalkozások számára biztosított tisztességes üzleti feltételek kiemelt fontossággal bírnak a biztonságos, hatékony és társadalmilag felelős, **valamint 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 megfelelőek, könnyen alkalmazhatók és érvényesíthetők, valamint az Unióban hatékonyan és következetesen végrehajthatók legyenek. [Mód. 346]

- (2) A közúti szállításra vonatkozó jelenlegi uniós szociális szabályok, és különösen az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴ végrehajtásának hatékonyságát és eredményességét értékelve azonosítani lehetett a ~~meglévő~~ jogi keret **végrehajtásának** 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 **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 közlekedésbiztonság javításához, és ezért biztosítani kell ezek tiszteletben tartását. [Mód. 347]**

⁴ 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.).

- (2a) *A közúti közlekedésbiztonság és a végrehajtás érdeke megkívánja, 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. [Mód. 348]*
- (2b) *A közúti közlekedésbiztonság érdeke megkívánja a szállítási vállalkozások arra való ösztönzését, 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. [Mód. 349]*
- (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, *valamint* a tagállamok közötti elégtelen igazgatási együttműködésre vezethető vissza, *ily módon növelve az európai belső piac széttagolódását.* [Mód. 350]

- (4) A világos, megfelelő és azonos módon érvényesített szabályok elengedhetetlenek a járművezetők munkakörülményeinek javítására, a vállalkozók **gazdasági szereplők** közötti torzításmentes **és tisztességes** verseny biztosítására, és **valamint** a minden úthasználó közúti közlekedésbiztonságának elősegítésére vonatkozó szakpolitikai célok elérése szempontjából is. [Mód. 351]
- (4a) *A közúti szállításra alkalmazott minden nemzeti szabálynak arányosnak és indokoltnak kell lennie, továbbá az Európai Unió versenyképességének megőrzése, sőt, növelése érdekében nem akadályozhatja vagy nem teheti kevésbé vonzóvá a Szerződésben biztosított alapvető szabadságok – például az áruk szabad mozgása és a szolgáltatásnyújtás szabadsága – gyakorlását.* [Mód. 352]
- (4b) *Annak érdekében, hogy a közúti szállítás területén Európa-szerte biztosítani lehessen az egyenlő versenyfeltételeket, ez a rendelet a nemzetközi szállítás területén használt valamennyi, 2,4 tonnánál nagyobb tömegű járműre alkalmazandó.* [Mód. 353/rev]
- (5) A szünetekre vonatkozó jelenlegi szabályok a több fős személyzet tagjaiként dolgozó járművezetők esetében kivitelezhetetlenek. Ennek megfelelően a szünetek rögzítésére vonatkozó követelményeket hozzá kell igazítani a több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezetők által végzett szállítási műveletek sajátosságaihoz.

- (5a) *Az áruszállítás alapvetően különbözik a személyszállítástól. Az autóbuszok járművezetői szoros kapcsolatban állnak az utasaikkal, és nagyobb mozgástérrel kell rendelkezniük, hogy – a vezetési idő meghosszabbítása vagy a pihenőidő és a szünetek megrövidítése nélkül – szüneteket iktassanak be. [Mód. 354]*
- (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 eltölteni, a szállítási vállalkozásnak biztosítania kell a járművezető számára a hazatéréshez szükséges eszközöket. [Mód. 355]*

- (6a)** *Amennyiben a járművezető munkája előreláthatólag a munkaadó számára végzendő 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. [Mód. 356]*
- (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. [Mód. 357]*

(6c) *A gyors technológiai fejlődés egyre kifinomultabb önműködő vezetési rendszerek kifejlesztését eredményezi. 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 is – 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 javaslattal együtt. 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. [Mód. 358]*

- (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 munkaadó által fizetett egyéb szálláslehetőséget kínáljon. A tagállamoknak biztosítaniuk kell a járművezetők igényeinek megfelelő, elegendő számú és biztonságos parkolóhely kiépítését.*** [Mód. 359]
- (7a) ***A kijelölt parkolóhelyeknek rendelkezniük kell a megfelelő pihenési körülményekhez szükséges valamennyi – higiéniai, gasztronómiai, biztonsági és egyéb – létesítménnyel.*** [Mód. 360]
- (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 járműükben töltsék el, amennyiben az megfelelő hálóllyel rendelkezik. Ezért a tagállamoknak nem szabad aránytalanul hátráltatniuk vagy akadályozniuk a kijelölt parkolóhelyek létrehozását.*** [Mód. 361]

- (7c) *Az átdolgozott TEN-T iránymutatások az autópályákon körülbelül 100 kilométerenként parkolóterületek kialakítását irányozzák elő, hogy megfelelő szintű biztonságot és védelmet nyújtó parkolóhelyet biztosítsanak a kereskedelmi úthasználók számára, és ezért a tagállamokat ösztönözni kell, hogy hajtsák végre a TEN-T iránymutatásokat, és végezzenek kellő mértékű beruházást biztonságos és megfelelően kiépített parkolóhelyek létrehozásába, valamint támogassák azt. [Mód. 362]*
- (7d) *A jó minőségű, megfizethető pihenőhelyek biztosítása érdekében a Bizottságnak és a tagállamoknak szociális, kereskedelmi, állami és egyéb típusú vállalkozások létrehozását kell ösztönözniük, amelyek működtetik a kijelölt parkolóterületeket. [Mód. 363]*
- (8) A járművezetők gyakran kerülnek olyan előre nem látható helyzetekbe, amelyek miatt képtelenek az uniós szabályok megsértése nélkül eljutni a heti pihenőidejük megtartásának helyszínére. Kívánatos tehát az ilyen helyzetek kezelésének megkönnyítése a járművezetők számára, valamint annak lehetővé tétele, hogy a maximális vezetési időre vonatkozó követelmények megsértése nélkül eljuthassanak a heti pihenőidejük helyszínére.
- (8a) *Az út megtétele sok Unión belüli közúti szállítási művelet esetében részben komppal vagy vasúton történik. Ezért egyértelmű, megfelelő szabályozást kell kidolgozni az ilyen műveletek során a pihenőidők és a szünetek vonatkozásában. [Mód. 364]*

- (9) Az eltérő végrehajtási gyakorlatok megelőzése és visszaszorítása, valamint a határon átnyúló érvényesítés hatékonyságának és eredményességének növelése érdekében elengedhetetlen a tagállamok közötti rendszeres igazgatási együttműködésre vonatkozó világos szabályok megalkotása.
- (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. [Mód. 365]*
- (9b) *Annak biztosítása érdekében, hogy a szabályok világosak, könnyen érthetők és végrehajthatók legyenek, az információkat hozzáférhetővé kell tenni a járművezetők számára. Ezt a Bizottság általi koordinációval 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. [Mód. 366]*

(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 rendeletet 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.*
[Mód. 367]

(10) Az 561/2006/EK rendelet végrehajtásának egységes feltételeit biztosítandó a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni, hogy egyértelművé tegye a rendelet rendelkezéseit, valamint az alkalmazásukra és az érvényesítésükre vonatkozó közös megközelítést dolgozzon ki. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek⁵ megfelelően kell gyakorolni.

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

- (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 tegyenek lehetővé. [Mód. 368]
- (11a) *Az Unió gazdaságában az új technológiák és a digitalizáció gyors fejlődése miatt, valamint amiatt, hogy a vállalkozások számára egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítani a nemzetközi közúti szállítás területén, szükségessé vált az intelligens menetíró készülékek nyilvántartásba vett járművekbe történő beszerelésére rendelkezésre álló átmeneti időszak lerövidítése. Az intelligens menetíró készülékek hozzá fognak járulni az ellenőrzések egyszerűsítéséhez, és így elő fogják segíteni a nemzeti hatóságok munkáját.* [Mód. 369]
- (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.* [Mód. 370]

- (11c) *A járművezetők számára 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. [Mód. 371]*
- (12) Az 561/2006/EK és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet⁶ ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (12a) *Elismeri, hogy az áruszállítás különbözik a személyszállítástól. Az autóbuszok járművezetői szoros kapcsolatban állnak az utasaikkal, és e rendelet keretében megfelelőbb feltételeket kell biztosítani számukra, a vezetési idő meghosszabbítása vagy a pihenőidő és a szünetek lerövidítése nélkül. Ezért a Bizottságnak értékelnie kell, hogy el lehet-e fogadni speciális szabályokat erre az ágazatra vonatkozóan, különösen az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikke (1) bekezdésének 4. pontjában meghatározott különjáratok tekintetében, [Mód. 372]*

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

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

1. cikk

Az 561/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

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

„-aa) nemzetközi áruszállítás esetében, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 2,4 tonnát; vagy” [Mód. 373]

-1a. A 3. cikk aa) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„aa) az olyan legfeljebb 7,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművek, vagy járműszerelvények, amelyeket olyan anyagok, felszerelések vagy gépek szállítására használnak, amelyekre a járművezetőnek munkája során szüksége van, vagy amelyeket olyan áruk szállítására használnak, amelyeket a járművezető alkalmazó üzemben, kézműipari eljárással gyártottak, illetve amelyeket kizárólag a szállítási vállalkozás telephelyétől számított ~~100~~ 150 km-es sugarú körben használnak, azzal a feltétellel, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;” [Mód. 374]

1. A 3. cikk h) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„h) a nem kereskedelmi áruszállításhoz használt járművek és járműszerelvények;”

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;” [Mód. 375]

2. A 4. cikk az alábbi r) ponttal egészül ki:

„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 **vagy árbevétel.**” [Mód. 376]

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

„ra) „otthon”: a járművezető valamely tagállamban bejelentett tartózkodási helye.”
[Mód. 377]

2b. *A 5. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:*

„(1) ~~Kalauz~~ **Járművezető** a 18. életévét betöltött személy lehet.” [Mód. 378]

3. A 6. cikk (5) bekezdésének első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A járművezetőnek egyéb munkaként kell bejegyeznie minden, a 4. cikk e) pontjában meghatározott módon töltött időt, valamint minden, az ezen rendelet hatálya alá nem tartozó kereskedelmi célú jármű vezetésével töltött időt, továbbá be kell jegyeznie minden, a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének b) pontjában meghatározott készenléti időt a 165/2014/EU rendelet 34. cikke (5) bekezdése b) pontjának iii. alpontja szerint. Ezt a bejegyzést kézzel kell megtenni az adatrögzítő lapon, a kinyomaton, vagy azt kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.”

4. A 7. cikk a következő harmadik bekezdéssel egészül ki:

„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 segít a járművezetésben.”

5. A 8. cikk a következőképpen módosul:

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

„(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.” [Mód. 379]

b) a (7) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(7) A csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőnek egy legalább 45 órás rendszeres heti pihenőidőt *pihenőidőhöz* kell közvetlenül megelőznie vagy követnie *kötni*.” [Mód. 381]

c) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(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 **minőségi és a nemi sajátosságokat is figyelembe vevő, a vezetőfülkén kívüli, erre alkalmas a járművezető számára megfelelő higiéniai és alvási feltételeket nyújtó** szálláson kell megtartani **Olyan szállásnak kell rendelkezésre állnia;**
[Mód. 382]

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

(8b) A szállítási vállalkozás oly módon szervezi meg a járművezetők munkáját, hogy azok ~~három~~ **ez utóbbiak minden négy** egymást követő héten belül **hétből álló időszak vége előtt** legalább egy alkalommal otthon **vagy az általuk 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. A vállalkozásnak dokumentálnia kell, hogy miként tesz eleget ennek a kötelezettségnek, és a dokumentációt a telephelyén kell őriznie azért, hogy kérésre be tudja azokat mutatni az ellenőrző hatóságoknak.**

[Mód. 385]

A járművezető nyilatkozik arról, hogy a rendszeres heti pihenőidőt vagy a csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként kapott, 45 óránál hosszabb heti pihenőidőt az általa választott helyszínen igénybe vette. A nyilatkozatot a vállalkozás telephelyén kell megőrizni.” [Mód. 386]

ca) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(9a) A Bizottság legkésőbb [két évvel e módosító rendelet hatálybalépését követően] értékelést és jelentést készít a Parlament és a Tanács részére arról, hogy el lehet-e fogadni ennél pontosabb szabályokat az alkalmi utasszállítással foglalkozó vezetőkre nézve az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i európai parlamenti és tanácsi 1073/2009/EK rendelet 2. cikke (1) bekezdésének 4. pontjában meghatározottak szerint.”
[Mód. 380]

5a. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„8a. cikk

(1) A tagállamok ... [e rendelet hatálybalépése után hat hónappal]-ig tájékoztatják a Bizottságot a területükön rendelkezésre álló kijelölt parkolóterületek elhelyezkedéséről, a későbbiekben pedig ezen információk bármilyen változásáról. A Bizottság minden nyilvánosan hozzáférhető kijelölt parkolóterület listáját egy hivatalos, rendszeresen aktualizált weboldalon teszi közzé.

- (2) Valamennyi olyan parkolóterület, amely legalább az I. mellékletben meghatározott létesítményekkel és funkciókkal rendelkezik, és amelyeket a Bizottság a (2) bekezdésnek megfelelően közzétett, jelezheti bejáratánál, hogy »kijelölt parkolóterület«.**
- (3) A tagállamok biztosítják a rendszeres, szűrőpróbaszerű ellenőrzések elvégzését annak igazolására, hogy a parkolási jellemzők megfelelnek-e a kijelölt parkolóterületekre vonatkozó, a mellékletben meghatározott kritériumoknak.**
- (4) A tagállamok ellenőrzést végeznek azokkal a tanúsítással rendelkező kijelölt parkolóterületekkel kapcsolatos panaszok nyomán, amelyek nem felelnek meg a mellékletben meghatározott kritériumoknak.**
- (5) A tagállamok ösztönzik a kijelölt parkolóterületek létrehozását az 1315/2013/EU rendelet 39. cikke (2) bekezdésének c) pontjában foglalt rendelkezésekkel összhangban.**

A Bizottság legkésőbb 2020. december 31-ig jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a járművezetők rendelkezésére álló megfelelő pihenőhelyekről és őrzött parkolókról. E jelentéshez mellékelni kell az e cikk (4) bekezdésében említett kijelölt parkolóterületek tanúsítására vonatkozó normákat és eljárásokat megállapító rendelettervezetet. 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.” [Mód. 387]

6. A 9. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) 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, illetve*** háló- vagy fekvőhelynek kell rendelkezésre állnia.”
[Mód. 388]

6a. *A 9. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:*

„(1a) 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.” [Mód. 389]

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

*„(1) A szállítási vállalkozás nem adhat az alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett úthosszhoz, **a kiszállítás gyorsasága** és/vagy a szállított áru mennyiségéhez kapcsolódó **külön** fizetést – jutalom vagy bérpótlék formájában sem –, ha az a kifizetés veszélyezteti a közlekedés biztonságát és/vagy ezen rendelet megsértésére ösztönöz.” [Mód. 390]*

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

„Amennyiben az a közlekedés biztonságát nem veszélyezteti, annak érdekében, hogy a 8. cikk (8a) bekezdésében említett megfelelő szállásra **a járművezető két órán belül az általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központba** érjen, **ahol a rendszeres heti pihenőideje megkezdődik**, a járművezető **egy 30 perces pihenő után kivételes esetben** eltérhet a 8. cikk (2) bekezdésétől és a 8. cikk (6) bekezdésének második albekezdésétől **6. cikk (1) és (2) bekezdésétől**. 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~~. **Ezt a legfeljebb kétórás időtartamot kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt, bármely másik pihenővel egyben megtartott, ezen időtartamnak megfelelő pihenővel.**” [Mód. 391]

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

„d) olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek megengedett legnagyobb össztömege 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 **a 97/67/EK irányelv 2. cikkének (6) bekezdésében meghatározott postai küldemények közé** tartozó **küldemények** szállítására használnak.” [Mód. 392]

7b. A 13. cikk (1) bekezdése e) pontjának 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 kapcsolódó-kapcsolódnak és 2 300 négyzetkilométer alapterület alatti szigeteken használt járművek-alattiak;**” [Mód. 393]

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 nem a járművek vezetése a járművezető fő tevékenysége;” [Mód. 394]

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

„(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 weboldalon.” [Mód. 395]

9. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

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 ***járművezetők megfelelő munkakörülményeinek biztosítása, valamint a közúti közlekedésbiztonság és a végrehajtás érdekében a tagállamok – a téli időszakban hó- és jégmentes – parkoló és pihenőhelyeket biztosítanak, különösen az Európai Unió legkülső régióiban és/vagy peremterületein.***” [Mód. 396]

9a. A 17. cikk a következő 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 kísélnie e rendelet módosítása céljából, beleértve ezen adatoknak a járművezető általi, az intelligens menetíró készülékbe való rögzítésére vonatkozó szükséges követelményeket.*”** [Mód. 397]

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

„(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 hatékonynak, a jogsértéseknek a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁷ III. melléklete szerinti súlyával arányosnak, ~~visszatartónak~~ **visszatartó erejűnek** 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~~ **a szabályokról** és a szankciókra **intézkedésekről, valamint az arányosságukra** vonatkozó ~~szabályokról~~ **legkésőbb értékelésre szolgáló, nemzeti szinten kiválasztott módszerről és kritériumokról** a 29. cikk második albekezdésében meghatározott időpontig. A tagállamok az e rendelkezéseket ~~ezeket~~ érintő minden későbbi módosításról is haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság ~~ennek megfelelően~~ tájékoztatja a tagállamokat **az említett szabályokról és intézkedésekről, valamint azok esetleges módosításáról.**

⁷ A Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

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. [Mód. 398]

11. A 22. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) „A 2006/22/EK irányelv 8. cikkében meghatározott követelményeknek megfelelően a tagállamok ezen rendelet következetes alkalmazásának és hatékony végrehajtásának elősegítése érdekében egymással szoros együttműködésben dolgoznak, és egymás számára haladéktalanul biztosítják a kölcsönös segítségnyújtást.”;

b) a (2) bekezdés a következő c) ponttal egészül ki:

„c) egyéb specifikus információk, például azon vállalkozások kockázatértékelése, amelyek következményekkel járhatnak az e rendelet intézkedéseinek való megfelelésre.”

c) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3a) Az e rendelet keretében szabályozott információcsere megvalósítása érdekében a tagállamok a 2006/22/EK irányelv 7. cikkének megfelelően az Unión belüli kapcsolattartásra kijelölt szerveket veszik igénybe.

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

12. A 25. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(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.” [Mód. 399]

12a. Az irányelv a következő melléklettel egészül ki:

„A parkolóterületekre vonatkozó minimális követelmények

A. rész: Kiszolgáló létesítmények

1) Vízcsapval 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) *Különbéféle 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) *Dedikált wifi-szolgáltatás;*

- 11) *Készpénzmentes foglalási, fizetési és számlázási rendszer;*
- 12) *A szabad helyeket a helyszínen és online jelző rendszer;*
- 13) *A létesítményeknek figyelembe kell venniük a nemi szempontokat is.*

B. rész: Biztonsági jellemzők

- 1) *A parkolóterület és az azt övező terület megszakítástól mentes elkülönítése 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) *A kerítést teljes hosszában CCTV-rendszerrel kell figyelni, biztosítva, hogy a kerítésnél vagy annak környékén történő valamennyi cselekményt jól láthatóan rögzíteni lehessen (CCTV-rögzítő nézet);*

- 5) *A helyszín járőrzéssel vagy egyéb módon biztosított felügyelete;*
- 6) *Minden bűncselekményt jelenteni kell a tehergépjármű-parkoló személyzetének és a rendőrségnek. Ha lehetséges, a járművet álló helyzetben 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).” [Mód. 400]*

2. cikk

Az 165/2014/EU rendelet a következőképpen módosul:

-1. Az 1. cikk (1) bekezdése a következő szöveg lép:

„(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 irányelvnek⁸, és a 92/6/EGK tanácsi irányelvnek⁹, ***az 1072/2009/EK rendeletnek***, a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek¹⁰, ***a 96/71/EK irányelvnek és a 2014/67/EU irányelvnek*** való megfelelés ellenőrzése céljából, ~~meghatározza a közúti közlekedésben használt menetíró készülékek kialakítására, beépítésére, használatára, tesztelésére és ellenőrzésére~~ ***továbbá a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére*** vonatkozó kötelezettségeket és követelményeket ***különös szabályok meghatározásáról szóló irányelvnek való megfelelés ellenőrzése céljából.***”

[Mód. 401]

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve (2002. március 11.) a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).

⁹ A Tanács 92/6/EGK irányelve (1992. február 10.) a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról (HL L 57., 1992.3.2., 27. o.).

¹⁰ ***A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).***

-1a. 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;” [Mód. 402]

-1b. A 3. cikk (4) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(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. Legkésőbb¹¹ ... [a módosító rendelet hatálybalépését követő 3 évvel]-ig a következő járműveket intelligens menetíró készülékkel kell felszerelni:

- a) a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett olyan járművek, amelyek analóg menetíró készülékkel vannak 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**

¹¹ **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.**

c) *a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett olyan járművek, amelyek a 3821/85/EGK tanácsi rendelet IB. mellékletében foglalt, 2011. október 1-től érvényes előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékekkel vannak felszerelve.*” [Mód. 403]

-1c. *A 3. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:*

„(4a) ... [e módosító rendelet hatálybalépését követő 4 évvel]-ig 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 készülékekkel vannak felszerelve, intelligens menetíró készülékekkel kell felszerelni.” [Mód. 404]

-1d. *A 3. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:*

„(4b) ... [e módosító rendelet hatálybalépését követő 5 évvel]-ig a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett olyan járműveket, amelyek a Bizottság (EU) 2016/799 végrehajtási rendelete¹² IC. mellékletének megfelelő intelligens menetíró készülékekkel vannak felszerelve, intelligens menetíró készülékekkel kell felszerelni.” [Mód. 405]

¹²

A Bizottság (EU) 2016/799 végrehajtási rendelete (2016. március 18.) a menetíró készülékek és alkatrészeik kialakítására, tesztelésére, beépítésére, működtetésére és javítására vonatkozó követelményeket meghatározó 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 139., 2016.5.26., 1. o.).

-1e. A 4. cikk (2) bekezdése a harmadik franciabekezdés után a következő franciabekezdéssel egészül ki:

„– elegendő memóriakapacitással kell rendelkeznie az e rendelet szerint szükséges valamennyi adat tárolásához;” [Mód. 406]

-1f. A 7. cikk (1) bekezdésének 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 ~~95/46~~ 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 a ~~95/46/EK irányelv~~ az (EU) 2016/679 rendelet 28-51. cikkében említett tagállami felügyelő hatóság felügyelete alatt történjen.” [Mód. 407]

-1g. A 7. cikkben a bevezető rész helyére 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.” **[Mód. 408]**

1. A 8. cikk (1) bekezdésének második francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

- „– a halmozott vezetési idő minden harmadik órájában és minden alkalommal, amikor a jármű ~~országhatáron~~ **valamely tagállam országhatárán** halad át; **[Mód. 409]**
- **minden alkalommal, amikor a jármű be- vagy kirakodási műveletet végez;**” **[Mód. 410]**

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

„Az ellenőrző hatóságok által végzett megfelelőség-ellenőrzés megkönnyítése érdekében az intelligens menetíró készülék az 561/2006/EK rendeletben előírtak szerint azt is rögzíti, hogy a járművet áru- vagy személyszállításra használják-e.” [Mód. 411]

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

„Az először ... [e módosító rendelet hatálybalépését követő 24 hónappal] után 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.” [Mód. 412]

1c. A 9. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(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, ... [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.” [Mód. 413/rev]

1d. 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~~ **a 7. cikk (1) bekezdésében meghatározott 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.”

[Mód. 414]



1e. A 11. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„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.

... [a 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 a 8. cikk (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.” [Mód. 415]

1f. *A 34. cikk (5) bekezdésének b) pontjában a iv. alpont helyébe a következő szöveg lép:*

„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.” [Mód. 416]*

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

„(7) *Amennyiben a menetíró készülék nem képes automatikusan rögzíteni a határátlépést, a járművezető a digitális menetíró készülékbe az első lehetséges és rendelkezésre álló megállóhelyen beírja a készülékbe 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. 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.*” [Mód. 417]

2a. A 34. cikk a következő 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.*” [Mód. 418]

2b. A 34. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(7b) A menetíró készülék helyes leolvasására és ellenőrzésére vonatkozó képzést a lehető legtöbb ellenőrző hatóság számára biztosítani kell.” [Mód. 419]

2c. A 36. cikk (1) bekezdése i. pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„i. az adott napon és az azt megelőző 28 56 napon a járművezető által használt adatrögzítő lapok,” [Mód. 420]

2d. 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 28 56 napon készített az e rendeletben és az 561/2006/EK rendeletben előírtaknak megfelelően.” [Mód. 421]

2e. A 36. cikk (2) bekezdésének ii. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„ii. bármely kézi feljegyzés és kinyomtatott lap, amelyet az adott napon és az azt megelőző 28 56 napon készített az e rendeletben és az 561/2006/EK rendeletben előírtaknak megfelelően;” [Mód. 422]

3. cikk

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

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

Kelt ..., -án/-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

a Tanács részéről

az elnök