

12/2005/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2004. december 9-én elfogadva

a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, valamint a 3821/85/EGK tanácsi rendelet és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló, ...-i .../2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadása céljából

(2005/C 63 E/02)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával való konzultációt követően,

A Szerződés ⁽²⁾ 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően,

mivel:

- (1) A közúti szállítás területén a közúti fuvarozásra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 1985. december 20-i 3820/85/EGK tanácsi rendelet ⁽³⁾ azt a célt tűzte ki, hogy összehangolja a belföldi szállítási módok közötti verseny feltételeit, különös tekintettel a közúti szektorra, és a munkakörülmények és közúti biztonság javítására. Ezeken a területeken biztosítani és szélesíteni kell a haladást.
- (2) A közúti szállításban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló, 2002. március 11-i 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ előírja, hogy a tagállamok az utazó munkavállalók maximális heti munkaidejét korlátozó intézkedéseket állapítsanak meg.
- (3) A tág értelmű megfogalmazásnak köszönhetően nehézséget okozott a 3820/85/EGK rendelet egyes, a Közösségen belüli belföldi és nemzetközi közúti szállításban foglalkoztatott járművezetők vezetési idejére, megszakításaira és pihenőidejére vonatkozó rendelkezéseinek járművezető tagállamokon belüli egységes értelmezése, alkalmazása, végrehajtása és ellenőrzése.

⁽¹⁾ HL C 221., 2002.9.17., 19. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2003. január 14-i véleménye (HL C 38 E, 2004.2.12., 152. o.), a Tanács 2004. december 9-i közös álláspontja és az Európai Parlament ...-i (a Hivatalos Lapban még közzé nem tett) álláspontja.

⁽³⁾ HL L 370., 1985.12.31. 1. o. A legutóbb a 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 226., 2003.9.10., 4. o.) módosított rendelet.

⁽⁴⁾ HL L 80., 2002.3.23., 35. o.

- (4) Az ilyen intézkedések hatékony és egységes végrehajtása kívánatos a céljaik elérése, illetve annak érdekében, hogy a szabályok alkalmazására ne vetődjön rossz fény. Ezért tisztább és egyszerűbb szabályozás szükséges, amely a közúti szállítási ágazat és a végrehajtó szervek által könnyebben érthető, értelmezhető és alkalmazható.
- (5) Az e rendeletben szereplő, a munkakörülményekkel kapcsolatos intézkedések nem sérthetik az ágazat két oldalán álló szereplők arra vonatkozó jogait, hogy kollektív tárgyalás keretében, vagy egyéb módon a munkavállalók számára kedvezőbb rendelkezéseket fogadjanak el.
- (6) Kívánatos ezen rendelet hatályának meghatározása a szabályozás alá tartozó főbb jármű-kategóriák meghatározásával.
- (7) Ez a rendelet alkalmazandó a kizárólag a Közösségen belül közúti szállításra vonatkozik, illetve a Közösség, Svájc és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás szerződő felei között.
- (8) A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló 1970. július 1-jei, módosított európai megállapodás (AETR) előírásait továbbra is alkalmazni kell a közúti áru- és személyszállítás terén bármely tagállamban vagy az AETR szerződéses partnerországaiban nyilvántartott járművek esetében a teljes útra vonatkozóan, ha az utat a Közösség és egy, Svájctól és az Európai Gazdasági Térség egyezményt aláíró országtól eltérő ország között, vagy egy ilyen országon áthaladva teszik meg.
- (9) Az olyan harmadik országban nyilvántartott járművel történő közúti szállítás esetén, mely nem szerződéses partnere az AETR-nek, az AETR rendelkezéseit alkalmazni kell az útnak a Közösség területén vagy olyan országok területén megtett szakaszán, melyek az AETR megállapodás szerződéses aláírói.
- (10) Mivel az AETR-megállapodás tárgya e rendelet hatálya alá tartozik, a megállapodással kapcsolatos tárgyalások és megállapodás megkötése a Közösség hatáskörébe tartozik.

- (11) Ha a belső közösségi szabályok módosítása a kérdéses területen szükségessé teszi az AETR ennek megfelelő módosítását, a tagállamok együttműködnek az AETR ilyen jellegű mihamarabbi módosításában, az abban meghatározott eljárás szerint.
- (12) A mentességi listát frissíteni kell annak érdekében, hogy az tükrözze a közúti szállítási szektor elmúlt tizenkilenc évben bekövetkezett fejlődését.
- (13) Minden kulcsfogalom teljes meghatározását meg kell adni az értelmezés megkönnyítése és ezen rendeletet egységes alkalmazhatósága érdekében. A „hét” kifejezésnek az e rendeletben szereplő meghatározása nem akadályozza a járművezetőket abban, hogy a hét bármely napján elkezdjék a munkát.
- (14) A hatékony végrehajtás biztosítása érdekében alapvető fontosságú, hogy a megfelelő hatóságok a közúti ellenőrzés során és egy átmeneti időszakot követően képesek legyenek meggyőződni arról, hogy a vezetési és a pihenőidőt az ellenőrzés napján és az azt megelőző 28 napon megfelelően betartották.
- (15) A vezetési időtartam alapvető szabályait tisztázni és egyszerűsíteni kell a hatékony és egységes, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85 EKG rendeletben⁽¹⁾ és az e rendeletben szereplő digitális menetíró készülék segítségével történő végrehajtás érdekében. Továbbá az állandó bizottságon keresztül a tagállamok végrehajtó szerveinek törekedniük kell arra, hogy e rendelet alkalmazása terén közös megegyezésre jussanak.
- (16) A 3820/85/EKG rendelet szabályai alapján lehetségesnek bizonyult a napi vezetési idő és a megszakítások olyan beosztása, hogy a járművezetők túl hosszú ideig ne vezessenek teljes megszakítás nélkül, ami csökkenti a közúti biztonságot és rontja a járművezetők munkakörülményeit. Ezért szükséges a megszakítások olyan elrendelése, mellyel elkerülhető a visszaélés.
- (17) E rendelet célja a hatálya alá tartozó alkalmazottak szociális helyzetének javítása, valamint az általános közúti biztonság javítása. Ezt főként olyan előírásokkal biztosítja, melyek a maximális napi, heti, és két egybefüggő hétből álló időszakokra vonatkozó vezetési időt határozzák meg, valamint olyan rendelkezésekkel, amelyek arra kötelezik a járművezetőt, hogy rendszeres heti pihenőidőszakokat tartson legalább két egymást követő héten egyszer, illetve olyan rendelkezésekkel, amelyek előírják, hogy a napi pihenőidő nem lehet kevesebb kilenc egybefüggő óránál. Mivel az említett rendelkezések megfelelő pihenést biztosítanak, és az elmúlt évek végrehajtási gyakorlatával kapcsolatos tapasztalatot figyelembe véve, a csökkentett napi pihenőidők miatti kompenzációra már nincs szükség.
- (18) A Közösségen belül a közúti szállítások jelentős része esetében az út részben komppal vagy vasúton történik. Az ilyen szállítások esetére is megfelelő rendelkezésekre van szükség a napi pihenőidőre és a megszakításokra vonatkozóan.
- (19) A nemzetközi áru- és személyszállítás növekedésére való tekintettel a közúti biztonság és a közúti ellenőrzések, valamint a vállalkozások telephelyei ellenőrzése végrehajtásának megerősítése érdekében kívánatos a más tagállamban vagy harmadik országokban tartott vezetési időkre, pihenőidőkre és megszakításokra való kiterjesztés, és meg kell győződni arról, hogy a vonatkozó szabályokat teljes mértékben és megfelelően betartották-e.
- (20) A fuvarozó vállalkozások felelősségének ki kell terjednie legalább az olyan fuvarozó vállalkozásokra, amelyek jogi vagy természetes személyek, és nem zárható ki az olyan természetes személyek elleni eljárás lehetősége, akik ezen rendelet megszegése terén elkövetők, felbujtók vagy bűnrészesek.
- (21) A több fuvarozó vállalkozásnál foglalkoztatott járművezetők esetében mindegyik munkaadót megfelelően tájékoztatni kell annak érdekében, hogy az ezen rendeletből adódó kötelezettségeinek eleget tehessen.
- (22) A társadalmi fejlődés elősegítése és a közúti biztonság javítása érdekében minden tagállamnak fenn kell tartania az ennek megfelelő intézkedések megtételére vonatkozó jogot.
- (23) A nemzeti eltéréseknek tükrözniük kell a közúti szállítási ágazatban bekövetkezett változásokat, és azokra az elemekre kell korlátozódniuk, melyeket a verseny nyomása jelenleg még nem érint.
- (24) A tagállamoknak szabályozniuk kell a menetrendszerű személyszállítást végző járművekre vonatkozóan olyan esetekben, amikor a megtett út 50 km-nél kevesebb. Ezeknek a szabályoknak megfelelő védelmet kell nyújtaniuk a megengedett vezetési időkre, és a kötelező megszakításokra és pihenőidőkre vonatkozóan.

⁽¹⁾ HL L 370., 1985.12.31., 8. o. A legutóbb a 432/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 71., 2004.3.10., 3. o.) módosított rendelet.

(25) A hatékony végrehajtás érdekében kívánatos, hogy az összes menetrendszerű országos és nemzetközi személyszállítási szolgáltatást szabvány menetíró készülékkel ellenőrizzék.

(26) A tagállamoknak le kell fektetniük az ezen rendelet megszegésének büntetéseihez vonatkozó szabályokat, és biztosítaniuk kell ezek alkalmazását. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, elrettentőnek és diszkriminációmentesnek kell lenniük. Komoly szabálysértés észlelése esetén a tagállamok által alkalmazható intézkedések általános körében szerepelnie kell a jármű mozdíthatatlanná tétele lehetőségének. Az ezen rendelkezésben szereplő, büntetésekre vagy eljárásokra vonatkozó előírások nem lehetnek kihatással a bizonyítási kötelezettségre vonatkozó nemzeti szabályozásokra.

(27) A világos és hatékony végrehajtás érdekében ajánlatos egységes rendelkezéseket alkalmazni a fuvarozó vállalkozások és a járművezetők felelősségével kapcsolatosan az ezen rendelettel kapcsolatos jogsértések terén. Ez a felelősség tagállamoktól függően büntetőjogi, polgárjogi vagy közizgatási szankciókat vonhat maga után.

(28) Mivel ezen rendelet célját – nevezetesen a vezetési időkre és a pihenőidőkre vonatkozó egyértelmű közös szabályok megállapítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és az összehangolt tevékenység szükségessége miatt ez a cél közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Ezen rendelet – az előbb említett cikkben meghatározott arányosság elvével összhangban – nem lépi túl a célkitűzés eléréséhez feltétlenül szükséges mértéket.

(29) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽¹⁾ összhangban kellene meghozni.

(30) A 3821/85/EGK rendeletet módosítani kellene a fuvarozó vállalkozások és járművezetők bizonyos kötelezettségeinek tisztázása, valamint a jogbiztonság támogatása érdekében, valamint a vezetési idő és a pihenőidőhatárok közúti ellenőrzések során történő betartatásának megkönnyítése érdekében.

(31) Az 3821/85 EGK rendeletet módosítani kell a jogbiztonság garantálása érdekében a digitális menetíró készülék bevezetésének új időpontja és vezetői kártyák rendelkezésre állása tekintetében is.

(32) Az egyértelműség és a racionalizálás érdekében a 3820/1985/EGK rendeletet hatályon kívül kell helyezni, és ezen rendelettel kell helyettesíteni,

ELFOGADTÁK EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

Bevezető rendelkezések

1. cikk

Ez a rendelet a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési idővel, megszakításokkal és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályokat állapít meg a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálása érdekében, különös tekintettel a közúti szektorra, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság javítására. Ezen rendelet célja a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb munkagyakorlat bevezetése a közúti szállítási iparágban belül.

2. cikk

(1) Ez a rendelet a közúti szállításra vonatkozik:

- áruszállítás esetében, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 3,5 tonnát, vagy
- személyszállítás esetében, ha a személyszállítást végző jármű eredeti építése vagy állandó átalakítása folytán vezetővel együtt 9-nél több személy szállítására alkalmas és erre a célra szolgál.

(2) Ez a rendelet a jármű nyilvántartásba vételének helyétől függetlenül a következő területeken végzett közúti fuvarozás esetén alkalmazandó:

- kizárólag a Közösségen belül; és
- a Közösség, Svájc és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodást aláíró országok között.

(3) A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás (AETR) – ezen rendelet helyett – továbbra is alkalmazandó a részben a (2) bekezdésben említett területeken kívül folytatott nemzetközi közúti szállítási tevékenységekre:

- a Közösségben vagy az AETR-megállapodás szerződő fél országaiban nyilvántartott járművek esetében a teljes útra;

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

b) olyan harmadik országban nyilvántartott járművek esetében, amely országok az AETR-megállapodásnak nem szerződő felei az útnak csak azon részén, mely a Közösség vagy az AETR-megállapodás szerződő fél országainak területén vezet át.

3. cikk

Ez a rendelet nem alkalmazandó a következő járművekkel végzett közúti szállításra:

- a) menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző járművek, ha a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik;
- b) olyan járművek, melyeknél a megengedett legnagyobb sebesség nem haladja meg a 30 km/óra sebességet;
- c) a fegyveres szolgálatok, a polgári védelem, a tűzoltóság és a közrend fenntartásáért felelős erők tulajdonában lévő vagy általuk gépjárművezető nélkül bérelt járművek, ha a kérdéses fuvart a számukra feladatként meghatározott szolgáltatásokkal kapcsolatosan, saját ellenőrzésük alatt végzik;
- d) szükséghelyzetben vagy mentési műveletekben használt járművek;
- e) orvosi célra használt különleges járművek;
- f) különleges üzemzavar-elhárító járművek a telephelyüktől számított 100 km sugarú körben;
- g) műszaki fejlesztési, javítási vagy karbantartási célú közúti vizsgálatoknak alávetett járművek, továbbá forgalomba még nem helyezett új vagy felújított járművek;
- h) olyan járművek vagy járművek kombinációja, melyek legnagyobb megengedett össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát és nem kereskedelmi áruszállítást végeznek;
- i) kereskedelmi járművek, melyek a használat helye szerinti tagállam törvényei szerint veterán gépjárműnek minősülnek és azokat nem kereskedelmi személy- vagy áruszállításra használják.

4. cikk

Ezen rendelet alkalmazásában:

- a) „közúti szállítás”: személy- vagy áruszállításra használt rakott vagy üres jármű részben vagy egészében közforgalmú közutakon megtett bármely útja;
- b) „jármű”: bármilyen gépjármű, vontató pótkocsi és félpótkocsi, vagy ezek kombinációja az alábbi meghatározások szerint:

– „gépjármű”: bármilyen önjáró, úton közlekedő, nem sínpályán közlekedő, rendszerint személy-, vagy áruszállításra használt jármű,

– „vontató”: bármilyen önjáró, úton közlekedő, nem sínpályán közlekedő kifejezetten pótkocsik, félpótkocsik, munkaeszközök és gépek húzására, tolására vagy mozgására tervezett jármű,

– „pótkocsi”: bármely olyan jármű, amelyet gépjárművel vagy vontatóval történő vontatásra terveztek,

– „félpótkocsi”: bármely első tengely nélküli pótkocsi, amelyet a vontatóval vagy a gépjárművel úgy kapcsolnak össze, hogy saját, valamint rakománya tömegének jelentős részét a vontató vagy a gépjármű veszi át;

c) „járművezető”: az a személy, aki akár csak rövid ideig is vezeti a járművet, vagy aki azért tartózkodik a járművön, hogy szükség esetén annak vezetésére rendelkezésre álljon;

d) „megszakítás” olyan időszak, amely alatt a vezető nem vezethet, nem végezhet semmilyen egyéb munkát és amely kizárólag regenerálódásra fordítható;

e) „egyéb munka” az olyan tevékenység, amelyet a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének a) pontja munkaidőként határoz meg, a „vezetést” kivéve, valamint minden, a szállítási szektoron belül vagy kívül eső, ugyanazon vagy egy másik munkaadó részére végzett munka;

f) „pihenő”: minden meg nem szakított időtartam, melynek során a vezető szabadon rendelkezik idejével;

g) „napi pihenőidő”: az az időszak, melynek során a gépjárművezető szabadon rendelkezik idejével, és „rendszeres napi pihenőidőt” vagy „csökkentett napi pihenőidőt” foglal magában;

– „rendszeres napi pihenőidő”: bármely megszakítás nélküli, legalább 11 órát tartó pihenőidő. Ezt a rendszeres napi pihenőidőt két időszakra is lehet bontani, melynek az első része megszakítás nélkül legalább 3 óra, a második része pedig megszakítás nélkül legalább 9 óra;

– „csökkentett napi pihenőidő”: legalább 9 óra, de kevesebb, mint 11 óra megszakítás nélküli pihenőidő;

h) „heti pihenőidő”: az az időszak, melynek során a gépjárművezető szabadon rendelkezik idejével, és „rendszeres heti pihenőidőt” vagy „csökkentett heti pihenőidőt” foglal magában;

– „rendszeres heti pihenőidő”: bármely megszakítás nélküli, legalább 45 órás pihenőidő,

- „csökkentett heti pihenőidő”: bármely megszakítás nélküli, 45 óránál rövidebb pihenőidő, mely a 8.6. cikk feltételeinek megfelelően legalább 24 óra folyamatos időtartamra csökkenthető;
- i) „hét”: a hétfő 00.00 órától vasárnap 24.00 óráig terjedő időszak;
- j) „napi vezetési idő”: az adott napi pihenőidő vége és a következő napi pihenőidő, vagy adott napi pihenő idő és a heti pihenő idő kezdete között összeadódott összes vezetési idő;
- k) A „heti vezetési idő”: a hét során összeadódott összes vezetési idő;
- l) „megengedett legnagyobb ösztömeg”: a teljesen megrakott jármű engedélyezett legnagyobb menetkész tömegét jelenti;
- m) „rendszeres személyszállítási szolgáltatás”: az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól szóló, 1992. március 16-i 684/92/EGK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 2. cikke szerint nemzeti és nemzetközi szolgáltatások.
- n) „több fős személyzet”: az az eset, amikor a járművezető több fős személyzet részeként dolgozik, ha két egymást követő napi pihenőidő között vagy egy napi pihenőidő és egy heti pihenőidő között vezetés céljából legalább egy másik vezető tartózkodik a járművön. A több fős személyzettel történő vezetés első órájában egy másik vezető, vagy vezetők jelenléte nem kötelező, de az időszak további részében igen;
- o) „szállítási vállalkozás”: bármely természetes személy, jogi személy, társulás vagy jogi személyiség nélküli személyek csoportja, függetlenül attól, hogy nyereségérdekelt vagy nem nyereségérdekelt szervezetről van szó, vagy bármely hivatalos szerv, függetlenül attól, hogy önálló jogi személyiséggel bír-e vagy olyan hatóságtól függ, mely ilyen személyiséggel rendelkezik, amely közúti szállítást végez, függetlenül attól, hogy azt bér munkában, díj ellenében vagy saját számlára végzi;
- p) A „vezetési idő” azt az összeadódott időtartamot jelenti, amely egy pihenőidő vagy egy szabályozott megszakítás után kezdődik és addig tart, amíg a vezető újabb pihenőidőt vagy szabályozott megszakítást tart. A vezetési idő folyamatos vagy megszakított lehet.
- q) A „szabályozott megszakítás” a járművezetői tevékenység legalább 15 percig tartó folyamatos megszakítása, vagy félóránként, vagy rövidebb időközönként 5 percnél nem

rövidebb szakaszokból álló megszakítás az összeadódott vezetési időből a szabályozott megszakítás kezdetéig.

II. FEJEZET

Személyzet, vezetési idők, megszakítások és pihenőidők

5. cikk

- (1) Járművezető a 18. életévét betöltött személy lehet.
- (2) Kocsikísérő a 18 életévét betöltött személy lehet, de a tagállamok ezt 16 évre csökkenthetik, amennyiben:
- a) a közúti szállítást egy tagállamon belül a jármű telephelyétől számított 50 km sugarú körben végzik, beleértve az olyan helyi igazgatási területeket, melyek központja az említett sugarú körön belülre esik,
- b) a csökkentés a szakképzés célját szolgálja, és
- c) ez a tagállamok nemzeti munkajogi szabályai által megszabott korlátozásokkal összhangban van.

6. cikk

- (1) A napi vezetési idő nem haladhatja meg a 9 órát.

A napi vezetési időt azonban ki lehet tolni legfeljebb 10 órára, legfeljebb hetente kétszer.

- (2) A heti vezetési idő nem haladhatja meg az 56 órát, és nem vezethet a 2002/15/EK irányelvben meghatározott maximális heti munkaidő túllépéséhez.
- (3) A teljes összeadott vezetési idő bármely egymást követő két hét alatt nem lehet több 90 óránál.

(4) A napi és heti vezetési időknek tartalmazniuk kell az összes, a Közösség vagy egy harmadik ország területén töltött vezetési időt.

(5) 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 3821/85 rendelet 15. cikke (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott „készenléti időt” az utolsó napi vagy heti pihenő ideje óta. Ezt a bejegyzést kézzel kell megtenni az adattörzstől lapon, nyomtatványon vagy azt kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.

⁽¹⁾ HL L 74., 1992.3.20., 1. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

7. cikk

Négy és fél óra vezetési idő eltelte után a járművezetőnek 45 percre a vezetést meg kell szakítania, kivéve, ha pihenőidőt tart.

Az egyes lehetséges vezetési időtartamokhoz tartozó, szabályozott minimummegszakításokat az alábbi táblázat tartalmazza.

Vezetési idő	Szabályozott minimummegszakítások
0 - 90 perc	15 perc
91 - 120 perc	20 perc
121 - 150 perc	25 perc
151 - 180 perc	30 perc
181 - 210 perc	35 perc
211 - 240 perc	40 perc
241 - 270 perc (maximum)	45 perc

8. cikk

(1) A vezetőnek napi és heti pihenőidőket kell tartania.

(2) Az előző napi pihenőidő vagy heti pihenőidő vége után minden 24 órás időszakon belül a járművezetőnek újabb napi pihenő időt kell tartania.

Amennyiben a napi pihenőidő 24 órás időtartamra eső része legalább 9, de kevesebb, mint 11 óra, a kérdéses napi pihenőidőt csökkentett napi pihenőidőnek kell tekinteni.

(3) A napi pihenőidőt ki lehet terjeszteni rendszeres heti pihenőidővé vagy csökkentett heti pihenőidővé.

(4) A járművezetőnek bármely kéthetes pihenőidő között legfeljebb három csökkentett napi pihenőideje lehet.

(5) A (2) bekezdéstől eltérve a napi vagy heti pihenőidő végétől számított 30 órán belül a több fős személyzet tagjaként működő járművezetőnek újabb, legalább 9 órás napi pihenőidőt kell megkezdenie.

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

- két rendszeres heti pihenőidőt, vagy
- egy rendszeres heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt; a csökkentést azonban kompenzálni

kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenővel.

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

(7) A csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőt egy másik, legalább 9 órás pihenőidőhöz kell kapcsolni.

(8) A napi pihenőidők és 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.

(9) Az olyan heti pihenőidőt, mely két hétre oszlik el, bármelyik héthez lehet számítani, de mindkettőhöz nem.

9. cikk

(1) A 8. cikktől eltérve, amennyiben a komppal vagy vonattal szállított járművet kísérő járművezető rendszeres napi pihenőidőt tart, ezt a pihenőidőt – legfeljebb kétszer – meg lehet szakítani egyéb tevékenységekkel, melyek együtt számított időtartama nem haladja meg az 1 órát.

(2) Az (1) bekezdésben említett rendszeres napi pihenőidő során a járművezető számára háló- vagy fekvőhelynek kell rendelkezésre állnia.

III. FEJEZET

A vállalkozások felelősségi köre

10. cikk

(1) A szállítási vállalkozás nem adhat az alkalmazott vagy 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 közlekedési biztonságot.

(2) A szállítási vállalkozás az (1) bekezdésben említett járművezetők munkáját úgy köteles szervezni, hogy a járművezetők meg tudjanak felelni a 3821/85/EGK rendeletnek és ezen rendelet II. fejezetének. A szállítási vállalkozásnak megfelelő utasításokat kell adnia a járművezetők számára és rendszeres ellenőrzéseket kell végeznie a 3821/85/EGK rendeletnek és ezen rendelet II. fejezetének való megfelelés érdekében.

(3) A szállítási vállalkozás felelős a vállalkozás járművezetői által elkövetett szabálysértésekért, akkor is, ha a szabálysértést egy másik tagállam vagy harmadik ország területén követték el.

A tagállamok azon jogának sérelme nélkül, hogy a szállítási vállalkozásokat teljes mértékben felelősnek tartásuk, a tagállamok ezt a felelősséget attól tehetik függővé, hogy a szállítási vállalkozás az (1) és a (2) bekezdésben foglaltakat megsértette-e. A tagállamok figyelembe vehetnek bármely bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a szállítási vállalkozást ésszerűen nem lehet az elkövetett jogsértésért felelősnek tekinteni.

(4) A vállalkozások, az exportőrök, a szállítmányozók, az utazásszervezők, a fővállalkozók, az alvállalkozók és a járművezető munkaközvetítők kötelesek biztosítani, hogy a szerződésben megállapodott szállítási időbeosztás ezen rendelkezéseknek megfelelően teljesüljön.

(5) a) Az olyan szállítási vállalkozásnak, mely a 3821/85/EGK rendelet IB. mellékletének megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járműveket használ, és ezen rendelet előírásainak hatálya alá esik, biztosítani kell, hogy:

i. a tagállam által előírt rendszerességgel az összes adat letöltésre kerüljön a járműegységről és a vezetői kártyáról, és a jelentős adatokat gyakrabban letöltik, annak biztosítása érdekében, hogy az adott vállalkozás által vagy annak részére vállalt tevékenységek összes adata letöltésre kerüljön;

ii. mind a járműegységről, mind pedig a vezetői kártyáról letöltött összes adat a rögzítést követően legalább 12 hónapig tárolásra kerüljön és az ellenőrzést végző személy kérésére az ilyen adatoknak a vállalkozás telephelyéről közvetlenül vagy közvetve rendelkezésre kell állniuk.

b) E bekezdésben a „letöltés” megfelel a 3821/85/EGK tanácsi rendelet IB. melléklete 1. fejezetének (Fogalom-meghatározások) s) pontjában szereplő meghatározásnak.

c) A maximális időtartamról, melyen belül a vonatkozó adatokat a fenti a) pont i. alpontjának megfelelően le kell tölteni, a Bizottság határozhat a 24. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően.

IV. FEJEZET

Kivételek

11. cikk

A tagállamok a 6–9. cikkben meghatározottaknál hosszabb minimummegszakításokat és pihenőidőt, vagy rövidebb maxi-

mális vezetési időt írhatnak elő a kizárólag a saját területükön folytatott közúti szállítási munkák esetében. Ezen rendeletet azonban továbbra is alkalmazni kell a nemzetközi szállítási tevékenységben részt vevő járművezetőkre.

12. cikk

Amennyiben az a közlekedés biztonságát nem veszélyezteti, és annak érdekében, hogy a gépjármű megfelelő megállóhelyet érhesen el, a járművezető a személyek, a jármű vagy a jármű rakományának biztonsága miatt a szükséges mértékben eltérhet a 6–9. cikktől. A járművezetőnek a menetíró készülék adat-rögzítő lapján vagy a menetíróról kinyomtatott lapon, vagy a munkalapon kézi bejegyzéssel meg kell jelölnie az ilyen jellegű eltérések okát, legkésőbb egy megfelelő megállóhelyre érkezéskor.

13. cikk

(1) Amennyiben ez az 1. cikkben szereplő célokat nem sérti, a tagállamok az 5-9. cikkkel kapcsolatban a saját területükön vagy egy másik tagállam területén a kérdéses tagállam hozzájárulásával kivételt tehetnek a következő járművekkel történő szállítás esetében:

a) a hatóságok tulajdonában lévő vagy járművezető nélkül bérelt járművek, melyek közúti szállítást végeznek és nem állnak versenyben magán szállítási vállalkozásokkal;

b) a mezőgazdaság, kertészet, erdőgazdálkodás, földművelés vagy halászat terén működő vállalkozások által járművezető nélkül használt vagy bérelt járművek saját tevékenységi körükkel kapcsolatos áruszállítás esetén a vállalkozás telephelyétől számított 100 km sugarú körön belül;

c) mezőgazdasági vagy erdészeti tevékenységre használt mezőgazdasági vontatók és erdészeti vontatók a járműtulajdonos, azt bérlő vagy lízingelő vállalkozás telephelyétől számított 100 km sugarú körön belül;

d) 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⁽¹⁾ 2. cikkének 13. pontja szerinti egyetemes szolgáltatók által használt olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát, az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra, vagy a vezető által munkája során használt anyag, illetve felszerelés szállítására. Ezeket a járműveket csak a vállalkozás telephelyétől számított 50 km sugarú körben szabad használni, azzal a feltétellel, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;

⁽¹⁾ HL L 15., 1998.1.21., 14. o. A legutóbb a 1882/2003/EK rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított rendelet.

- e) kizárólagosan az ország területéhez gépjárműhasználat számára nyitott hiddal, gázlóval vagy alagúttal nem kapcsolódó, 2 300 négyzetkilométer alapterület alatti szigeteken használt járművek;
- f) a vállalkozás telephelyétől számított 50 km sugarú körben áruszállításra használt járművek, melyeket természetes vagy cseppfolyósított gáz vagy elektromosság hajt, és amelynek megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival együtt nem haladja meg a 7,5 tonnát;
- g) autózvezetői engedély vagy pályaalkalmassági vizsga megszerzése céljából autózvezetés-oktatásra és vizsgáztatásra használt járművek, feltéve, hogy azokat nem használják kereskedelmi áru-, vagy személyszállításra;
- h) csatornázási, árvízvédelmi, vízszolgáltatási, útkarbantartási és ellenőrzési, valamint háztól-házig háztartásihulladékgyűjtési és -szállítási munkát végző szolgáltatók által használt járművek;
- i) 10 és 17 közötti ülőhellyel rendelkező gépjárművek, melyeket kizárólag nem kereskedelmi célú személyszállításra használnak;
- j) speciális járművek, melyek cirkuszi és vidámparki berendezést szállítanak;
- k) olyan különlegesen kialakított járművek, amelyek elsődleges célja álló helyzetben oktatási segédeszközként való használat,
- l) a gazdaságokból tej begyűjtésére és a tejkonténereknek illetve állateledel céljára készült tejtermékeknek a gazdaság területére való visszaszállítására használt járművek;
- m) pénz és/vagy értékek szállítására kialakított járművek;
- n) nem emberi fogyasztásra szánt állati hulladék vagy állati tetem szállítására szolgáló járművek;
- o) kizárólag olyan csomópont jellegű helyeken, mint kikötőkben, kombinált áru fuvarozási terminálokban és vasútállomásokon használt járművek.

(2) A tagállamok értesítik a Bizottságot az (1) bekezdésben foglaltaknak megfelelően biztosított kivételekről, a Bizottság pedig tájékoztatja erről a tagállamokat.

(3) Amennyiben ez az 1. cikkben szereplő célokat nem sérti, és megfelelő védelem áll a járművezetők rendelkezésére, a tagállamok a következő esetekben a Bizottság jóváhagyását követően saját területükön kisebb kivételeket tehetnek ezen rendelet alól az olyan járművek esetében, amelyek használatára 5 fő/km² alatti népsűrűségű, előre meghatározott területeken kerül sor:

- hatóságilag jóváhagyott menetrenddel rendelkező, menetrend szerinti belföldi személyszállítási szolgáltatás esetén

(amelyekre vonatkozóan kizárólag a megszakításokkal kapcsolatos mentességek engedhetők meg), és

- olyan saját részre, bér munkában vagy díjazás ellenében végzett belföldi szállítási műveletek esetén, amelyeknek nincs kihatása az egységes piacra és bizonyos ipari szektorok fenntartásához szükségesek az adott területen, és ahol ezen rendelet mentességi előírásai legfeljebb 100 km sugarú kört írnak elő.

Az ezen mentesség körébe tartozó közúti szállítás magában foglalhat egy négyzetkilométerenként 5, vagy annál több személy által lakott területre történő utat az utazás befejezése vagy megkezdése céljából. Az ilyen intézkedéseknek természetüket és terjedelmüket tekintve arányosnak kell lenniük.

14. cikk

(1) Amennyiben ez az 1. cikkben szereplő célokat nem sérti, a tagállamok a Bizottság jóváhagyását követően kivételes körülmények között folytatott szállítási tevékenységek esetére felmentést adhatnak a 6–9. cikk alkalmazása alól.

(2) Sürgős esetekben a tagállamok átmeneti felmentést adhatnak legfeljebb 30 napos időszakra, amelyről haladéktalanul értesítik a Bizottságot.

(3) A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelmében adott bármely felmentésről.

15. cikk

A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a 3. cikk a) pontjában szereplő járművek vezetőire a nemzeti szabályozás vonatkozzon, mely megfelelő védelmet nyújt a megengedett vezetési idők és megszakítások, illetve a kötelező pihenőidők tekintetében.

V. FEJEZET

Ellenőrzési eljárások és szankciók

16. cikk

(1) Ha a gépjárművet nem szerelték fel menetíró készülékkel a 3821/85/EGK rendeletnek megfelelően, e cikk (2) és (3) bekezdése vonatkozik a:

- a) menetrend szerinti országos személyszállítási szolgáltatásokra, és
- b) azon menetrend szerinti nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokra, melyek útvonalának végállomásai légvonalban legfeljebb 50 km távolságra vannak valamely két tagállam között húzódó határtól és az útvonal teljes hossza nem haladja meg a 100 km-t.

(2) A szállítási vállalkozásnak olyan szolgáltatási menetrendet és munkabeosztást kell készítenie, amely minden egyes járművezetőre vonatkozóan megjelöli a nevet, az állomáshelyet és az előzetes munkabeosztást a különböző vezetési időszakokra, egyéb munkákra, megszakításokra és rendelkezésre állásra vonatkozóan.

Minden, az (1) bekezdésben említett szolgáltatásra beosztott járművezető köteles magával hordani egy kivonatot a munkabeosztásból és a szolgáltatási menetrendből.

(3) A munkabeosztás(t):

- a) legalább a megelőző 28 napos időszakra vonatkozóan tartalmazza a (2) bekezdésben meghatározott adatokat; ezeket az adatokat rendszeres időközönként, legalább havonta frissíteni kell;
- b) alá kell írnia a szállítási vállalkozás vezetőjének vagy a képviselőjére felhatalmazott személynek;
- c) a szállítási vállalkozásnak meg kell tartania a munkabeosztás által lefedett időszak lejártát követő egy évig. A szállítási vállalkozás az érintett járművezetők kérésére a járművezetők részére kivonatot ad a munkabeosztásból;
- d) be kell mutatni, és át kell adni a felhatalmazott ellenőrzést végző személy kérésére.

17. cikk

(1) Azok a tagállamok, amelyek a 93/173/EGK határozatban (*) szereplő szabványúrlapot használják, a szükséges információt a Bizottság rendelkezésére bocsátják annak érdekében, hogy az két évente jelentést készíthessen ezen rendelet és a 3821/85/EGK rendelet alkalmazásáról és a kérdéses területeken elért fejlődésről.

(2) Ennek az információnak legkésőbb az érintett kétéves időszakot követő év szeptember 30-ig el kell jutnia a Bizottsághoz.

(3) A Bizottság a jelentést az érintett kétéves időszak végétől számított 13 hónapon belül eljuttatja az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz.

18. cikk

A tagállamok az ezen rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket fogadnak el.

19. cikk

(1) A tagállamoknak az ezen rendelettel és a 3821/85/EGK rendelettel kapcsolatos jogsértésekre vonatkozó büntetésekre

(*) HL L 72., 1993.3.25., 33. o.

vonatkozó szabályokat kell lefektetniük, és meg kell tenniük minden olyan intézkedést mely azok végrehajtásához szükséges. Az említett büntetéseknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartónak és diszkriminációmentesnek kell lenniük. E rendelet és a 3821/85/EGK rendelet semmilyen megszegése nem vonhat maga után több mint egy büntetést vagy eljárást. A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot ezekről az intézkedésekről és a büntetésekre vonatkozó szabályokról legkésőbb a 29. cikk második albekezdésében meghatározott időpontig. A Bizottság ennek megfelelően tájékoztatja a tagállamokat.

(2) A tagállamok lehetővé teszik az illetékes hatóságok számára, hogy azok büntetésekkal sújtsanak egy vállalkozást és/vagy a járművezetőt e rendelet saját területükön észlelt olyan megszegéséért, amely miatt korábban nem szabtak ki büntetést, abban az esetben is, ha a jogsértést egy másik tagállam vagy egy harmadik ország területén követték el.

Kivételes esetben, olyan jogsértés észlelése esetén:

- melyet nem az érintett tagállam területén követtek el, és
- melyet olyan vállalkozás követett el, melynek székhelye, illetve olyan járművezető követett el, aki esetében a szolgáltatás helye egy másik tagállamban, illetve egy harmadik országban található:

a tagállamok 2009. január 1-ig büntetés kiszabása helyett jelenthetik a jogsértés tényét az abban a tagállamban vagy harmadik országban működő illetékes hatóságnak, ahol a vállalkozások székhelye, illetve a járművezető szolgáltatelljesítésének helye található.

(3) Ha egy tagállam eljárást kezdeményez vagy büntetéseket vet ki egy adott jogsértés miatt, a járművezető számára megfelelő írásos bizonyítékot kell szolgáltatnia erről.

(4) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy arányos, adott esetben pénzügyi büntetéseket is tartalmazó szankciórendszer működjön e rendelet vagy a 3821/85/EGK rendelet a vállalkozások vagy az ahhoz kapcsolódó exportőrök, szállítmányozók, utazásszervezők, fővállalkozók, alvállalkozók és járművezető munkaközvetítők általi megszegése esetén.

20. cikk

(1) A járművezetőnek meg kell tartania minden bizonyítékot, melyet egy tagállamtól a kiszabott büntetésekkel vagy az eljárás indításával kapcsolatosan kapott addig, amíg a rendelet ugyanazon megsértése nem vezethet második eljáráshoz vagy szankcióhoz a rendelet előírásai szerint.

(2) A járművezetőnek kérésre át kell adnia az (1) bekezdésben említett bizonyítékot.

(3) Az olyan járművezetőnek, aki egynél több szállítási vállalkozásnak dolgozik, vagy egynél több vállalkozás alkalmazásában van, megfelelő információt kell nyújtania minden vállalkozás számára ahhoz, hogy eleget tudjanak tenni a II. fejezetben szereplő előírásoknak.

21. cikk

Ha egy tagország úgy véli, hogy az ezen rendelet előírásait oly módon megsértették, hogy az egyértelműen veszélyeztette a közúti biztonságot, abban az esetben a tagországnak joga van az érintett jármű mozgását korlátozó intézkedést hozni olyan időtartamra, mely a törvénysértés okának megszüntetéséhez szükséges. A tagállam kötelezheti a vezetőt arra, hogy egy napi pihenőidőt tartson. A tagállamok be is vonhatják, felfüggeszthetik vagy korlátozhatják a vállalkozás engedélyét, ha a vállalkozás az adott tagországban került bejegyzésre, vagy bevonhatják, felfüggeszthetik vagy korlátozhatják a vezetői engedély érvényességét. A 23. cikknek megfelelően létrehozott Bizottság olyan iránymutatásokat dolgoz ki, melyek ezen cikk előírásainak összehangolt alkalmazását segítik elő.

22. cikk

(1) A tagállamok segítik egymást ezen rendelet alkalmazásában és annak ellenőrzésében.

(2) A tagállamok illetékes hatóságai rendszeresen kicserélik egymással az összes rendelkezésre álló információt az alábbiakról:

- a) a II. fejezetben megadott szabályoknak a területükön lakóhellyel nem rendelkező általi megsértése, és az ezekkel kapcsolatosan elrendelt szankciók;
 - b) a tagállamok által a területükön lakóhellyel rendelkező személyek más tagországban elkövetett törvénysértései esetére elrendelt szankciók.
- (3) A tagállamok rendszeresen információt küldenek a Bizottság számára e rendelet előírásainak az adott országban érvényes alkalmazásával és értelmezésével kapcsolatosan, aminek köszönhetően ez az információ elektronikus úton elérhetővé válik a többi tagország számára is.

23. cikk

A Közösség tárgyalásokat kezdeményez harmadik országokkal, amennyiben ez a rendelet végrehajtása érdekében szükséges.

24. cikk

(1) A Bizottságot a 3821/85 rendelet 18. cikke (1) bekezdésében említett bizottság segíti.

(2) Ahol hivatkozás szerepel erre a bekezdésre, az 1999/468/EK határozat 3. cikkében lefektetett tanácsadási eljárást kell alkalmazni annak 7. és 8. cikke értelmében.

(3) A bizottság elfogadja saját eljárási szabályzatát.

25. cikk

(1) Egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a Bizottság:

- (a) megvizsgálja az olyan eseteket, amikor a rendelet bármely előírásának alkalmazása és végrehajtása terén különbségek tapasztalhatók, különösen a vezetési idők, a megszakítások és a pihenőidők terén;
- (b) tisztázza az ezen rendelet előírásaival kapcsolatos nézeteltéréseket, tekintettel a közös megközelítés elősegítésére.

(2) Az (1) bekezdésben említett sajátos esetekben a Bizottság határoz a javasolt megközelítésre vonatkozóan a 24. cikk (2) bekezdésében szereplő bizottsági eljárásnak megfelelően. A Bizottság tájékoztatja döntéséről az Európai Parlamentet, a Tanácsot és a tagállamokat.

VI. FEJEZET

Záró rendelkezések

26. cikk

A 3821/85/EGK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„2. cikk

E rendelet céljából a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, valamint a 3821/85/EGK és 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló ...-i .../2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 4. cikkében szereplő fogalom meghatározások alkalmazandók.

(*) HL L ...”

2. A 3. cikk (1), (2), és (3) bekezdése a következőképpen módosul:

„(1) Menetíró berendezést kell beszerezni és használni a tagállamokban nyilvántartott olyan járművekben, melyeket közúti áru- vagy személyszállításra alkalmaznak, kivéve a ... rendelet (*) 3. és 16. cikke (1) bekezdésében meghatározott járművek és azon járművek, melyek mentességet kaptak a Tanács 3820/85/EGK rendelete alkalmazási hatálya alól, de nem mentesülnek a ... rendelet (*) előírásai alól, 2007. december 31-ig meg kell felelniük e rendeletnek.

(2) A tagállamok mentesíthetik a (...) (*) 13. cikke (1) és (3) bekezdésében említett járműveket e rendelet alkalmazása alól.

(*) E rendelet.

(3) A tagállamok a Bizottság általi felhatalmazást követően mentesíthetnek a 3820/85/EKG rendelet 14. cikkében meghatározott szállítási célokra használt járműveket e rendelet hatálya alól.”

3. A 14. cikk (2) bekezdése a következőképpen módosul:

„2. A vállalkozás 15. cikk (1) bekezdésének megfelelően köteles időrendi sorrendben és olvasható formában, használatukat követően legalább egy évig megtartani az adatrögzítő lapokat és amennyiben készültek, a nyomtatott lapokat is és másolatokat kell adnia az érintett járművezetőknek azok kérésére. A vállalkozás a vezetői kártyákról letöltött adatokból is másolatokat, illetve nyomtatott példányt ad az érintett járművezetőknek azok kérésére. Az adatrögzítő lapokat, kinyomtatott lapokat és a letöltött adatokat be kell mutatni vagy át kell adni az arra jogosult ellenőrzést végző személy kérésére.”

4. A 15. cikk a következőképpen módosul

– Az (1) bekezdés a következő (5) albekezdéssel egészül ki:

„Ha egy vezetői kártya megsérült, hibásan működik vagy nincs a járművezető birtokában, a járművezető:

i. az út megkezdése előtt kinyomtatja a járművezető által használt járműre vonatkozó adatokat és erre a nyomtatott lapra beírja:

a. azokat az adatokat, melyek a vezető azonosításához szükségesek (név, vezetői kártya vagy vezetői engedély száma), aláírással ellátva;

b. a (3) bekezdés b), c) és d) alábbi pontjaiban említett időtartamok.

ii. az út végén a menetíró készülék által rögzített időtartamokkal kapcsolatos információt ki kell nyomtatni, az egyéb munkával töltött időt, rendelkezésre állást és az induláskor készített nyomtatás óta tartott pihenőket, melyeket a menetíró nem jegyzett fel, be kell jegyezni, és meg kell jelölni a dokumentumon azokat az adatokat, melyek lehetővé teszik a vezető azonosítását (név, vezetői kártya vagy vezetői engedély száma), beleértve a vezető aláírását.”

– A (2) bekezdés második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ha a gépjármű elhagyásának következtében a járművezető nem tudja használni a járműbe szerelt berendezést, a (3) bekezdés b), c) és d) pontjaiban említett időszakokat:

i. ha a járművet az I. melléklet szerinti adatrögzítő berendezéssel látták el, be kell jegyezni az adatrögzítő lapra kézzel, automata feljegyzéssel vagy egyéb módon, olvashatóan, a lap beszenyvezése nélkül; vagy

ii. ha a járművet az IB. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel látták el, be kell írni a vezetői kártyára az adatrögzítő készülékbe szerelt kézi írószámmal.

Ha egynél több járművezető van az IB. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművön, biztosítaniuk kell, hogy vezetői kártyáik a menetíró megfelelő nyílásába legyenek beillesztve.”

– a (3) bekezdés b) és c) pontja helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„b) »egyéb munka« a vezetésen kívüli más tevékenység, a közúti szállításban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló 2002. március 11-i 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 3. cikkének a) pontja szerinti meghatározás szerint, valamint bármely olyan munkát, amit ugyanannak vagy más munkaadónak végeznek a szállítási szektoron belül vagy azon kívül, és # jellel kell rögzíteni.

c) »rendelkezésre állás« a Tanács 2002/15/EK irányelv 3. cikke b) pontja szerinti meghatározásnak megfelelően, # jellel kell rögzíteni.

(*) HL L 80., 2002.3.23., 35. o.”

– A (4) bekezdés hatályát veszti.

– A (7) bekezdés helyébe a következő rendelkezés lép:

„7. a) Ha a járművezető adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezet az I. mellékletnek megfelelően, a járművezetőnek az ellenőrzést végző személy tiszta kérésére a következőket be kell tudnia mutatni:

i. az adott héten és az azt megelőző 15 napon a vezető által használt adatrögzítő lapok;

ii. vezetői kártya, ha van ilyen a birtokában, és

iii. bármely kézi feljegyzést vagy nyomtatott iratot, amelyet az adott héten és az azt megelőző 15 napon használtak e rendelet és a ... (*) előírásainak megfelelően.

2008. január 1. után azonban a i. és iii. pontokban megadott időszakok az adott napot és az azt megelőző 28 napot fedik.

(*) E rendelet.

b) Ha a járművezető az IB. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezet, a vezetőnek be kell tudnia mutatni az ellenőrzést végző személy kérésére a következőket:

- i. a nevére szóló vezetői kártyáját;
- ii. bármely kézi feljegyzést és kinyomtatott lapot, melyet az adott héten és azt megelőző 15 napon készítettek ezen rendeletnek és a 3820/85/EGK rendeletnek megfelelően és
- iii. az adatrögzítő lapokat az előző albekezdésben megadott olyan időszakokra vonatkozóan, melyek során az I. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezetett.

2008. január 1. után azonban az ii. pontban megadott időszakok az adott napot és az azt megelőző 28 napot fedik.

c) Az arra felhatalmazott ellenőrzést végző személy az adatrögzítő lapok, az adatrögzítő berendezés vagy a vezetői kártya által kijelzett vagy kinyomtatott adatok elemzésével ellenőrizheti a 3820/85/EGK rendeletnek való megfelelést, illetve ha ezek nem állnak rendelkezésre, bármely más olyan dokumentum ellenőrzésével, mely egy előírás be nem tartását bizonyítja, mint például a 16. cikk (2) és (3) bekezdésében megadottak.”

27. cikk

A 2135/98/EK rendelet a következőképpen módosul:

(1) A 2. cikk (1) bekezdésének a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) a) 2005. augusztus 5. után az először szolgálati üzembe helyezett járműveket fel kell szerelni a 3821/85/EGK rendelet IB. melléklete követelményeinek megfelelő adatrögzítő berendezéssel.”

(2) A 2. cikk (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A tagállamoknak meg kell tenniük a megfelelő lépéseket annak biztosítására, hogy képesek legyenek vezetői kártyákat kiadni legkésőbb 2005. május 5. után.”

28. cikk

A 3820/85/EGK rendelet hatályát veszti.

Mindazonáltal az 5. cikkének (1), (2) és (4) bekezdése továbbra is hatályban marad az egyes közúti áruszállítást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló, 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ 15. cikkének (1) bekezdésében meghatározott időpontokig.

29. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napjától számított egy év múlva lép hatályba, a 27. cikk kivételével, mely a kihirdetést követő huszadik naptól lép hatályba.

Ezt a rendeletet ...-tól/-től (*) kell alkalmazni.

E rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

⁽¹⁾ HL L 226., 2003.9.10., 4. o. A legutóbb a 2004/66/EK tanácsi irányelvvél (HL L 168., 2004.5.1., 35. o.) módosított irányelv.

(*) Három hónappal a Hivatalos Lapban való kihirdetésének időpontját követően.

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

Eljárás

Az Európai Parlament az együtdöntési eljárás keretében (az EK-Szerződés 251. cikke) 2003. január 14-én elfogadta a Bizottság által 2001. október 12-én benyújtott javaslatra vonatkozó véleményét ⁽¹⁾. Ezt követően a Bizottság 2003. augusztus 12-én módosított javaslatot nyújtott be.

A módosított javaslat az eredeti javaslathoz képest jelentős számú, az Európai Parlament által elfogadott módosítást tartalmaz, és figyelembe veszi a tanácsi fórumok által korábban már elvégzett munkát is.

A rendelettervezet célja, hogy a jelenleg hatályban levő jogszabály, azaz a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 3820/85/EGK rendelet ⁽²⁾ helyébe lépjen. Eddig ez az utóbbi rendelet szabályozta a hivatásos járművezetők vezetési- és pihenőidejét, valamint megszakításait. A rendelettervezet javaslatot tesz továbbá a 3821/85/EGK rendelet módosítására, különös tekintettel a digitális menetíró készülék bevezetésének technikai vonatkozásaira. A tervezet rendelkezik az új készülék bevezetésére és a vezetői kártyák rendelkezésre állására megállapított határidők meghosszabbításáról is.

A Tanács 2004. december 9-én elfogadta közös álláspontját. E munka ellátása során a Tanács figyelembe vette a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét ⁽³⁾ is.

A rendelettervezet fő céljai

A rendelettervezet céljai az alábbiak:

- a vezetési idők, megszakítások és pihenőidők rendszerének módosítása a szállítási ágazatban dolgozó hivatásos járművezetők munkakörülményeinek javítása érdekében, a közúti biztonság és a hivatásos járművezetők vezetési ideje közötti összefüggésről szerzett tapasztalatok figyelembevételével,
- annak biztosítása, hogy a digitális menetíró készülék bevezetése az érintett szabályok sokkal hatékonyabb betartatását tegye lehetővé. A kötelező beszerelés határidejének meghosszabbítása figyelembe veszi az iparnak az új készülék szállítására vonatkozó képességeit.

Ez a jogszabálytervezet jelentős mértékben hozzájárul a közúti biztonság növeléséhez; elfogadása valójában jelentős előrelépés az EU azon célkitűzésének eléréséhez, hogy a halálos kimenetelű közúti balesetek száma 2010-ig a felére csökkenjen.

II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

A Bizottság 2001. október 12-én benyújtotta első javaslatát a 3820/85/EGK rendeletben foglalt rendelkezések megvilágításának, egyszerűsítésének és naprakészé tételének széleskörűen észlelt, sürgető szükségességre adott válaszként. A javaslat megvizsgálása során a Tanács a munka kezdetétől azzal a kihívással találta magát szemben, hogy egyensúlyt teremtsen a közúti biztonsággal, a szociális megfontolásokkal és az ipar rugalmasságával kapcsolatos szempontok között. Ez nem volt könnyű feladat, és a tanácsi fórumokon belül elhúzódó vitákat vont maga után. A Tanácson belül kialakított, a közös álláspontban megjelenő végleges megállapodást előmozdította a Bizottság 2003. augusztus 12-én benyújtott módosított javaslata.

⁽¹⁾ HL C 38. E, 2004.2.12., 152. o.

⁽²⁾ HL L 370., 1985.12.31., 1. o.

⁽³⁾ HL C 221., 2002.9.17., 19. o.

A Tanács véleménye szerint közös álláspontja jelentős többletértéket hordoz a jelenleg hatályban levő jogszabályhoz képest. Az említett többletértéket biztosító elemek közé tartoznak az alábbiak:

- a megszakítás nélküli, minimális napi pihenőidő 8 órától 9 órára emelkedik,
- a maximális vezetési idő naptári hetenként 56 órára csökken (jelenleg egy naptári héten 74 órányi vezetés is lehetséges),
- a járművezető bármely két egymást követő héten legalább egy alkalommal köteles legalább 45 órányi időtartamú, megszakítás nélküli, rendszeres heti pihenőidőt tartani,
- a tagállamok számára – egyes feltételekre is figyelemmel – létrejön az alábbiak jogi kerete:
 - = a jármű átmeneti mozdíthatatlanná tétele,
 - = a vállalat engedélyének visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása,
 - = a járművezető vezetői engedélyének visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása.

Az említett rendelkezések összehangolt alkalmazását elősegítő iránymutatásokat a komitológiai eljárással összhangban kell kidolgozni,

- az ellenőrzést végző személy által ténylegesen ellenőrizhető időtartam jelentős mértékben nő, az „adott hét és az előző hét utolsó napjáról” az „adott hét és a megelőző 15 napra”. 2008. január 1-jét követően ez az időtartam még tovább, az „adott napra és a megelőző 28 napra” nő. Ezek a rendelkezések lehetővé teszik az ellenőrzést végző személyek számára, hogy kihasználják a digitális menetíró készülék képességeit,
- az általános mentességek száma és hatálya csökken,
- a tagállamok illetékes hatóságai felhatalmazást kapnak a területükön feltárt szabálysértés szankcionálására, még abban az esetben is, ha a szabálysértést a területükön kívül követték el,
- bizonyos feltételekkel a szállítási lánc más szereplői is felelősségre vonhatók a szabálysértésért.

A digitális menetíró készülék bevezetésével (azaz a berendezés minden új nehéz tehergépjárműre való felszerelésével) kapcsolatban a Tanács arra is emlékeztet, hogy ennek határidejét gyakorlati megfontolásokból 1 évvel, 2005. augusztus 5-ig meghosszabbította (l. a 27. cikket). A Tanács közös álláspontja továbbá, a vonatkozó jogi eszköz (a 3821/85/EGK rendelet) módosítása révén a készülék működtetésével kapcsolatos számos fejlesztésről rendelkezik.

Az Európai Parlament által hozott módosítások

A Tanács jelentős számú, parlamenti módosítást – nevezetesen az 1., 2., 7., 21., 25., 26., 27., 30., 32., 33., 37., 41., 44., 47., 52. és 53. módosítást – elfogadott. A Tanács továbbá – jöllehet eltérő szövegezéssel – elfogadta a 3. (a (11) preambulumbekkezdésben), 5., 6., 31., 34., 43., 48., 54., 62. (a 25. cikk iii. pontjában), 65. és 66. módosítást.

A Tanács részben elfogadta a 4., 12., 17., 18., 107. (a Tanács kompromisszumként elfogadott egy olyan rendelkezést, amelynek értelmében kizárólag a csökkentett heti pihenőidőt szabad a járműben tartani) és 45. módosítást (a Tanács megítélése szerint a 8. cikk (6) és (7) bekezdésében foglalt rendelkezések nagyjából megegyeznek).

A 39. módosítás tekintetében a Tanács a probléma eltérő megoldását fogadta el; ezt a 6. cikk (5) bekezdése tükrözi.

A Bizottság módosított javaslatából kimaradó módosítások közül a Tanács mégis elfogadta a 20. és 58. módosítást.

A Tanács elutasította a 8., 11., 14., 89., 19., 22., 28., 78., 42., 51., 55., 56., 61., 67., 69. és 70. módosítást. A Tanács elutasította továbbá az alábbiakban, indokolással együtt felsorolt módosításokat:

- 49. módosítás; meg kell jegyezni, hogy a Tanácsnak az e kérdéssel kapcsolatos rendelkezései a 10. cikk (5) bekezdése a) pontjának ii. alpontjában és a 20. cikkben foglalt rendelkezésekből állnak - ez utóbbi cikk különösen azzal a helyzettel kapcsolatos, a Parlament által bevezetett fogalmat illeszti be, amikor a járművezető egyenél több szállítási vállalkozásnak dolgozik,
- 9. módosítás - bár a Tanács egyetért azzal, hogy az ellenőrzést végző személyeknek *képeseknek* kell lenniük az ellenőrzés napjának és a megelőző 28 napnak az ellenőrzésére, úgy érezte, hogy ezt nem kell az ellenőrzést végző személyek feltétlen kötelességévé tenni, hanem saját megítélésükre kell bízni,
- a 10. módosítás tekintetében, a Tanácsnak az a véleménye, hogy ennek a rendeletnek a vezetési és pihenőidőkre kell összpontosítania, és nem a teljes munkaidőre,
- a 13. módosítás tekintetében hangsúlyozni kell, hogy a Tanács hasonló rendelkezést foglalt a 6. cikk (2) bekezdésébe,
- az AETR-megállapodást érintő, és a 4. módosításhoz kapcsolódó 15. és 16. módosítás tekintetében, a Tanácsnak az a véleménye, hogy a problémára adott megoldása egyenértékű biztosítékot jelent,
- az egyes járműkategóriáknak nyújtott mentességek körével foglalkozó 23. és 24. módosítás tekintetében, a Tanács ezeket a kategóriákat beépítette a 13. cikkbe, tehát a tagállamok saját területükön mentességet biztosíthatnak ezeknek a kategóriáknak,
- a 29. módosítás tekintetében, a Tanács véleménye szerint a „vezetési idő” meghatározása szükséges-telen,
- 35. módosítás: a Tanács véleménye szerint ezekkel az alsó korhatárokkal a vezetői engedélyekről és a hivatásos járművezetők képzéséről szóló, vonatkozó közösségi jogszabályokban lenne indokolt foglalkozni,
- a 83. módosítás tekintetében a Tanács a 7. cikkben hasonló rendszert javasol, amely ugyanazzal a közlekedésbiztonsági kérdéssel foglalkozik, de amelyet, véleménye szerint, könnyebben lehet alkalmazni és ellenőrizni,
- 57. módosítás - a Tanács hangsúlyozza azonban, hogy ennek a módosításnak két elemét a közös álláspont 13. cikkének k) és m) pontja tartalmazza,
- az 59. módosítással kapcsolatban a Tanács hangsúlyozza, hogy a 13. cikk b) pontja bizonyos mértékig ezzel az adott helyzettel foglalkozik,
- 60. és 63. módosítás - a Tanács úgy ítéli meg, hogy ezek a rendelkezések az e rendelettervezethez szorosan kapcsolódó, az ellenőrzésről szóló, javasolt irányelvtervezetbe ⁽¹⁾ tartoznak,
- a 64. módosítás tekintetében, a Tanács megjegyzi, hogy elfogadta a „megkülönböztetésmentességre” való hivatkozást,
- 68. módosítás - mivel a Tanács úgy ítéli meg, hogy a 20., 21., 23. és 24. cikkben foglalt jelenlegi rendelkezések elégségesek.

III. KÖVETKEZTETÉS

A Tanács elfogadta a rendelettervezet „alapvető rendelkezéseihez” kapcsolódó parlamenti módosítások többségét (I. még a II. részben felsorolt „többletértékelemeket”) - azokat, amelyek a napi vagy heti vezetési és pihenőidőkre és megszakításokra, valamint a hatályra és ellenőrzésre vonatkoznak. Le lehet tehát vonni azt a következtetést, hogy a jogszabálytervezet kulcsfontosságú elemei tekintetében a két intézmény nagy mértékben közelít egymáshoz.

⁽¹⁾ „A közúti szállítási tevékenységekre vonatkozó szociális jogszabályokról szóló 2002/15/EK irányelv, valamint a 3820/85/EGK és 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó minimális feltételekről szóló, európai parlamenti és tanácsi irányelv tervezete.”