

2005. április 13., szerda

- tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére,
  - tekintettel eljárási szabályzata 62. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság második olvasatra adott ajánlására (A6-0076/2005),
1. jóváhagyja a közös álláspontot módosított formájában;
  2. utasítja elnökét, hogy továbbítsa álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

#### P6\_TC2-COD(2001)0241

**Az Európai Parlament álláspontja, amely második olvasatban 2005. április 13-án került elfogadásra a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, valamint a 3821/85/EGK tanácsi rendelet és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló .../2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel**

*(EGT vonatkozású szöveg)*

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 <sup>(1)</sup>,

a Régiók Bizottságával való konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében <sup>(2)</sup> 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 <sup>(3)</sup> 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. Ezeket 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 <sup>(4)</sup> 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.
- (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.

<sup>(1)</sup> HL C 221., 2002.9.17., 19. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2003. január 14-i álláspontja (HL C 38 E, 2004.2.12., 152. o.), a Tanács 2004. december 9-i (HL C 63. E, 2005.3.15., 11. o.) közös álláspontja és az Európai Parlament 2005. április 13-i álláspontja.

<sup>(3)</sup> 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.

<sup>(4)</sup> HL L 80., 2002.3.23., 35. o.

**2005. április 13., szerda**

- (5) Az e rendeletben szereplő, a munka-körülményekkel 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*, 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 partner országaiban nyilvántartott járművek esetében a teljes útra vonatkozóan, ha az utat a Közösség és egy, Svájctól és az Európai Gazdasági Térség egyezményt aláíró országotól eltérő ország között, vagy egy ilyen országon áthaladva teszik meg. **Kívánatos, hogy a Közösség és az AETR szerződéses partner országai módosítsák ezt a megállapodást annak érdekében, hogy ezen rendelettel összhangba hozzák.**
- (9) Az olyan harmadik országban nyilvántartott járművel történő közúti szállítás esetén, mely nem szerződéses partnere az AETR-nek, **e rendeletet kell alkalmazni az** útnak a Közösség területén megtett bármely **szakaszán**.
- (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 rendelet egységes alkalmazhatósága érdekében. **Emellett a tagállamok ellenőrző hatóságainak törekedniük kell e rendelet egységes értelmezésére és alkalmazására.** 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 *pihenőidőre vonatkozó szabályokat* az ellenőrzés napján és az azt megelőző 28 nap alatt 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/EGK rendeletben<sup>(1)</sup> 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/EGK rendelet szabályai alapján lehetségesnek bizonyult a napi vezetési idő és a megszakítások olyan beosztása, hogy a járművezetők túl hosszú ideig vezessenek teljes megszakítás nélkül, ami csökkenti a közúti biztonságot és rontja a járművezetők munkakörülményeit. Ezért szükséges a megszakítások olyan elrendelése, mellyel elkerülhető a visszaélés.

<sup>(1)</sup> 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.

2005. április 13., szerda

- (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 pihenő időszakokat 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 felelőségének 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 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.
- (24) A hatékony végrehajtás érdekében kívánatos, hogy az összes menetrendszerű országos és nemzetközi személyszállítási szolgáltatást szabvány menetíró készülékkel ellenőrizzék.
- (25) A tagállamoknak le kell fektetniük az ezen rendelet megszegésének büntetéseiére vonatkozó szabályokat, és biztosítaniuk kell ezek alkalmazását. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, elrettentőnek és diszkrimináció-mentesnek kell lenniük. Komoly szabálysértés észlelése esetén a tagállamok által alkalmazható intézkedések általános körében szerepelnie kell a jármű mozdíthatatlanná tétele *lehetőségének* is. Az ezen rendelkezésben szereplő, büntetésekre vagy eljárásokra vonatkozó előírások nem lehetnek kihatással a bizonyítási kötelezettségre vonatkozó nemzeti szabályozásokra.
- (26) A világos és hatékony végrehajtás érdekében ajánlatos egységes rendelkezéseket alkalmazni a fuvarozó vállalkozások és a járművezetők felelőségével kapcsolatosan az ezen rendelettel kapcsolatos jogsértések terén. Ez a felelőség tagállamoktól függően büntetőjogi, polgárjogi vagy közigazgatási szankciókat vonhat maga után.
- (27) 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 szubsidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Ezen rendelet – az előbb említett cikkben meghatározott arányosság elvével összhangban – nem lépi túl a célkitűzés eléréséhez feltétlenül szükséges mértéket.

2005. április 13., szerda

- (28) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket az 1999. június 28-i, a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló 1999/468/EK tanácsi határozattal<sup>(1)</sup> összhangban kell megállapítani.
- (29) **Mivel a 2003/59/EK irányelvben<sup>(2)</sup> már megállapításra kerültek a járművezetők minimális korhatára vonatkozó rendelkezések, és 2009-re át kell őket ültetni, ebben a rendeletben csak átmeneti rendelkezésekre van szükség a járművezetők minimális korhatára tekintetében.**
- (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 pihenőidő-határok közötti ellenőrzések során történő betartásának 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) **A menetíró készülék 2135/98/EK rendelet általi bevezetésével és ezáltal a vezető 28 napnál hosszabb időszakban végzett tevékenységeinek a járművezetői kártyáján történő elektronikus rögzítésével és a jármű 365 napos időszakban végzett tevékenységeinek elektronikus rögzítésével a jövőben gyorsabb és átfogóbb közúti ellenőrzés válik lehetővé.**
- (33) **A tapasztalatok azt mutatják, hogy ezen rendelet rendelkezéseit és különösen a két hétnél hosszabb időszakra előírt maximális vezetési időt csak akkor lehet betartatni, ha hatékony és hatásos ellenőrzéseket a teljes időszakban és nem csak a 88/599/EGK tanácsi irányelvben<sup>(3)</sup> megállapított, és az azzal összefüggésben álló 3821/85/EGK rendelet szerinti legfeljebb nyolc napos időszakban hajtják végre.**
- (34) **A 88/599/EGK irányelv a közúti ellenőrzések tekintetében csak a napi vezetési idők, a napi pihenőidők és a szünetek ellenőrzését írja elő. A digitális rögzítő készülék bevezetésével a vezető és a jármű adatai elektronikusan tárolódnak, ezért az adatokat a helyszínen lehet elektronikusan értékelni. Ez lehetővé kell, hogy tegye a heti pihenőidők és a rövidített napi és heti pihenőidők kiegyenlítő pihenőidőinek egyszerű ellenőrzését is. A 2002/15/EK irányelvnek megfelelően a legfeljebb heti 60 órás munkaidőt is ellenőrizni kell. E célból a járművezetők magukkal hordhatnak a munkáltató igazolását, ahogy azt már most is teszik a heti pihenőidő igazolása miatt, amennyiben az adatok kézi bevitele a digitális menetíró készülékbe nem kötelező. A referencia-időszak miatt a hetente átlagosan 48 órás munkaidő ellenőrzését továbbra is az üzemi ellenőrzések során kell elvégezni.**
- (35) **A 88/599/EGK irányelv 2. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy minden évben legalább a munkanapok 1%-át ellenőrizni kell, aminek legalább 15%-át közúton, legalább 25%-át pedig a vállalkozások telephelyein kell elvégezni. A számos, múltbéli törvénysértésre tekintettel, az ellenőrzött napok százalékos arányát fokozatosan emelni kell, 2007. január 1-jétől legalább 2%-kal, 2009. január 1-jétől 3%-kal, és 2011. január 1-jétől 4%-kal. Az összes ellenőrzött munkanap legalább 30%-át közúton, és legalább 50%-át a vállalkozások telephelyein kell ellenőrizni, mely ellenőrzés az egyetlen mód a járművezető átfogó munkaritmusának megállapításához. Emellett a 88/599/EGK irányelvet úgy kell módosítani, hogy az ellenőrzéseket a 2002/15/EGK irányelvvel is összhangban végezzék el.**

<sup>(1)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2003. július 15-i 2003/59/EK irányelve egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről, továbbá a 3820/85/EGK tanácsi rendelet és a 91/439/EGK tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 76/914/EGK tanácsi irányelv hatályon kívüli helyezéséről (HL L 226., 2003.9.10., 4. o.). A 2004/66/EGK tanácsi irányelvvel módosított irányelv (HL L 168., 2004.5.1., 35. o.).

<sup>(3)</sup> A Tanács 88/599/EGK 1988. november 23-i irányelve a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 3820/85/EGK rendelet és a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK rendelet végrehajtására vonatkozó egységes ellenőrzési eljárásról (HL L 325., 1988.11.29., 55. o.).

2005. április 13., szerda

(36) **A digitális menetíró készülékekre vonatkozó szabályok alkalmazását e rendelettel összhangban kell megvalósítani annak érdekében, hogy a közúti közlekedéssel kapcsolatos szociális jogalkotás felülvizsgálata és érvényesítése során optimális hatékonyságot lehessen elérni.**

(37) 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 iparágba.

#### 2. cikk

(1) Ez a rendelet a közúti szállításra vonatkozik:

- a) áruszállítás esetében, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 3,5 tonnát, vagy
- b) személyszállítás esetében, ha a személyszállítást végző jármű eredeti építése vagy állandó átalakítása folytan 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:

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

**(3) Ez a rendelet olyan harmadik országban nyilvántartott járművekkel történő közúti szállításra vonatkozik, amely országok az AETR megállapodásnak nem szerződéses aláírói, és az útnak Közösség területén megtett bármely szakaszán.**

(4) Ezen rendelet helyett az AETR 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.

#### 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 **40 km/óra** sebességet;
- c) **traktorok, melyek megengedett legnagyobb sebessége nem haladja meg a 40 km/órát;**
- d) 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 fuvar a számukra feladatként meghatározott szolgáltatásokkal kapcsolatosan, saját ellenőrzésük alatt végződik;

**2005. április 13., szerda**

- e) szükséghelyzetben, **humanitárius segélyek szállítására** vagy mentési műveletekben használt járművek;
- f) orvosi célra használt különleges járművek;
- g) különleges üzemzavar-elhárító járművek a telephelyüktől számított 100 km sugarú körben;
- h) műszaki fejlesztési, javítási vagy karbantartási célú közúti vizsgálatoknak alávetett járművek, továbbá forgalomba még nem helyezett új vagy felújított járművek;
- i) olyan járművek vagy járművek kombinációja, melyek legnagyobb megengedett össztömege nem haladja meg a **3,5 tonnát** és nem kereskedelmi áruszállítást végeznek;
- j) kereskedelmi járművek, melyek a használat helye szerinti tagállam törvényei szerint veterán gépjárműnek minősülnek és azokat nem kereskedelmi személy- vagy áruszállításra *használgák*;
- k) **a szennyvízgyűjtés, árvízvédelem, víz, gáz, és villamos áram szolgáltatás, autót karbantartás és ellenőrzés, hulladékgyűjtés és szállítás, távirati és telefonos szolgáltatások, postai küldemények szállítás, rádiós és televíziós műsorszolgáltatás vagy rádió és televízió adó- és vevőállomások bemérése során használt járművek**;
- l) **járművek olyan kombinációja, amelyeknél a vontató legnagyobb megengedett össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát, és amelyet olyan anyagok, felszerelések vagy olyan eszközök szállítására használnak, amelyre a járművezetőnek szüksége van a munkája elvégzéséhez, valamint amelyeket csak a gépjárművezető vállalkozásától számított 100 km sugarú körben lehet használni, azzal a feltétellel, hogy a járművezető fő tevékenysége nem a jármű vezetése.**

## 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 és nem sín pályán közlekedő, rendszerint személy-, vagy áruszállításra használt jármű;
  - „vontató” bármilyen önjáró, úton és nem sín pályán közlekedő kifejezetten pótkocsik, félpótkocsik, munkaeszközök és gépek húzására, tolására vagy mozgatására 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 rakomány 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 **azzal a szándékkal** tartózkodik **egy** járművön, **hogy vezesse azt**;
- 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 végezett munka;
- f) „pihenő” minden meg nem szakított időtartam, melynek során a vezető szabadon rendelkezik idejével;

2005. április 13., szerda

- g) „napi pihenőidő” az az időszak, melynek során a gépjárművezető szabadon rendelkezik idejével, és „rendszeres napi pihenőidőt” vagy „csökkentett napi pihenőidőt” foglalhat magában;
- „rendszeres napi pihenőidő” bármely megszakítás nélküli, legalább **12 órát** tartó pihenő időszak. 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 12 óra megszakítás nélküli pihenőidő;
- h) „heti pihenőidő” az a pihenő időszak, melynek során a gépjárművezető szabadon rendelkezik idejével, és „rendszeres heti pihenőidőt” vagy „csökkentett heti pihenőidőt” foglalhat magában;
- „rendszeres heti pihenőidő” bármely megszakítás nélküli, legalább 45 órás pihenőidő;
  - „csökkentett heti pihenőidő” bármely megszakítás nélküli, 45 óránál rövidebb pihenőidő, mely a **jármű telephelyén vagy a járművezető lakhelyén** legalább **36 óra** folyamatos időtartamra **vagy e helyeken kívül 24 óra folyamatos időtartamra csökkenthető. A távolsági tehergépkocsik vezetői három hetes időszakon belül vehetik igénybe a kompenzációjukat;**
- i) „hét” hétfő 00.00 órától vasárnap 24.00 óráig terjedő időszak;
- j) **„vezetési idő” annak a tevékenységnek az időtartamát jelenti, melyben egy járművezető irányít egy járművet és a menetíró készülék alapján aktív úthasználó, és azt az időt, amelyet a járművezető igénybe vett, hogy megtegye az utat a rendeltetési helyig vagy a járműhöz, ha ezt az utat olyan járművön teszi meg, amelyet maga a járművezető vezet, és az így megtett távolság több, mint 100 km;**
- k) „napi vezetési idő” az adott napi pihenőidő vége és a következő napi pihenőidő, vagy adott napi pihenőidő és a heti pihenőidő kezdete között összeadódott összes vezetési idő;
- l) A „heti vezetési idő” a hét során összeadódott összes vezetési idő;
- m) „megengedett legnagyobb össztömeg” a teljesen megrakott jármű engedélyezett legnagyobb menetkész tömegét jelenti;
- n) „rendszeres személyszállítási szolgáltatás” az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól szóló 1992. március 16-i 684/92/EGK tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> 2. cikke szerint nemzeti és nemzetközi szolgáltatások;
- o) „több fős személyzet” az az eset, amikor a vezetési időszak alatt a járművezető több fős személyzet részeként dolgozik, ha két egymást követő napi pihenőidő vagy egy napi pihenőidő és egy heti pihenőidő között vezetés céljából legalább két vezető tartózkodik a járművön. A több fős személyzettel történő vezetés első **és utolsó** órájában egy másik vezető, vagy vezetők jelenléte nem kötelező, de az időszak további részében igen;
- p) „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;
- q) A „vezetési időszak” 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 időszak folyamatos vagy megszakított lehet.
- r) 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.

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

2005. április 13., szerda

## II. FEJEZET

### Személyzet, vezetési idők, megszakítások és pihenőidők

#### 5. cikk

- (1) Vezető 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 belülré 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 időknél 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 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 adatrögzítő lapon, nyomtatványon vagy azt kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.

#### 7. cikk

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

**Ez a megszakítás felcserélhető legalább 15 perces megszakításokkal, a vezetési időtartamra elosztva, vagy közvetlenül azt követően, oly módon hogy megfeleljenek az (1) bekezdésnek és úgy, hogy négy és fél óras vezetési időtartamra és/vagy közvetlenül azután legalább 45 perc szünet jusson.**

#### 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 **12 óra**, a kérdéses napi pihenőidőt csökkentett napi pihenőidőnek kell tekinteni.

2005. április 13., szerda

- (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 pihenőidővel.

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

**(7) A fentiekől eltérően utasszállítás esetén a heti pihenőidő nem kezdődhet az előző heti pihenőidőt követő 12-szer 24 órás időszak végénél később, mely esetben egy rendes heti pihenőidőt, valamint egy rövidített heti pihenőidőt egyben ki kell venni. Ebben a 12-szer 24 órás időszakban az összeadódott vezetési idő nem haladhatja meg a 90 órát.**

- (8) A csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőt egy másik, legalább 9 órás pihenőidőhöz kell kapcsolni.
- (9) A napi **pihenőidők, melyekre** a telephelytől távol kerül sor, a járműben is tarthatók, amennyiben az megfelelő háló- vagy fekvőhellyel rendelkezik minden járművezető számára, és a jármű álló helyzetben van.
- (10) 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**.
- (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.

2005. április 13., szerda

(3) A szállítási vállalkozás felelős a vállalkozás járművezetői által **a hasznára** 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 tartják, 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 rendeletnek megfelelően.

**(5) A 2002/15/EK irányelv 9. cikkének b) pontja értelmében a fuvarozó vállalkozások kötelesek nyilvántartást vezetni a járművezető munkaidejéről. Ebben az összefüggésben megfelelő intézkedéseket kell tenniük annak érdekében, hogy a teljes munkaidőt a járművezető több munkáltatónál történő foglalkoztatása, illetve határozott idejű rendelkezésre állása esetén is meg lehessen állapítani.**

- (6) a) Az olyan szállítási vállalkozásnak, mely a 3821/85/EGK rendelet I. B mellékletének megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járműveket használ, és ezen rendelet előírásainak hatálya alá esik, biztosítania kell, hogy:
- a tagállam által előírt rendszerességgel az összes adat letöltésre kerüljön a jármű egységről 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;
  - mind a jármű egységről, 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 I. B melléklete 1. fejezete 5. 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

##### Eltérések

##### 11. cikk

**A már hatályos kollektív szerződések, illetve a szociális partnerek közötti egyéb megállapodások alkalmazásának sérelme nélkül** a tagállamok a 6–9. cikkben meghatározottaknál hosszabb minimum megszakításokat és pihenőidőt, vagy rövidebb maximális 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 adatrögzítő 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 *eltérést állapíthatnak meg* a következő járművekkel történő szállítás esetében:

- a) a hatóságok tulajdonában lévő vagy járművezető nélkül bérelt járművei, melyek közúti szállítását 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 jármű-tulajdonos, 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<sup>(1)</sup> 2. cikkének 13. pontja szerinti egyetemes szolgáltatók által **használt járművek az** egyetemes szolgáltatás keretében 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. **A tagállamok egyedi feltételek mellett állapíthatnak meg ilyen eltéréseket;**
- e) kizárólagosan az ország területéhez gépjármű-használat számára nyitott híddal, gázlóval vagy alagúttal nem kapcsolódó, 2300 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 amelyek megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival együtt nem haladja meg a 7,5 tonnát;
- g) autóvezetői engedély vagy pályaalkalmassági vizsga megszerzése céljából autóvezetés-oktatásra és vizsgáztatásra használt járművek, feltéve, hogy azokat nem használják kereskedelmi áru-, vagy **személyszállításra;**
- h) **10 és 17** közötti ülőhellyel rendelkező gépjárművek, melyeket kizárólag nem-kereskedelmi célú személyszállításra **használnak;**
- i) **olyan** különlegesen kialakított járművek, amelyek elsődleges célja álló helyzetben oktatási segédeszközként való használat,
- j) a gazdaságokból tej begyűjtésére és a tejkonténereknek illetve állateledel céljára készült tejtermékeknek a gazdaság területére való visszaszállítására használt járművek;
- k) pénz és/vagy értékek szállítására kialakított járművek;
- l) nem emberi fogyasztásra szánt állati hulladék vagy állati tetem szállítására szolgáló járművek;
- m) kizárólag olyan csomópont jellegű helyeken, mint kikötőkben, kombinált árufuvarozási terminálokban és vasútállomásokon használt járművek.
- n) **az élőállatoknak a gazdaságokból a helyi piacokra és fordítva, vagy a piacokról a helyi vágóhídra történő szállításához használt járművek.**

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

<sup>(1)</sup> HL L 15., 1998.1.21., 14. o. Legutóbb a 1882/2003/EK (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) rendelettel módosított irányelv.

**2005. április 13., szerda**

(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 *eltéréseket állapíthatnak meg* ezen *rendelet*től az olyan járművek esetében, amelyek használatára 5 fő/km<sup>2</sup> alatti népsűrűségű, előre meghatározott területeken kerül sor:

- hatóságilag jóváhagyott menetrenddel rendelkező, menetrend szerinti belföldi személyszállítási szolgáltatás esetén (amelyekre vonatkozóan kizárólag a megszakításokkal kapcsolatos *eltérések* 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 eltérést engedő előírásai legfeljebb 100 km sugarú kört írnak elő.

Az ezen *eltérés* 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 *eltérést állapíthatnak meg* a 6–9. cikk alkalmazása alól.

(2) Sürgős esetekben a tagállamok átmeneti *eltérést állapíthatnak meg* adhatnak legfeljebb 30 napos időszakra, amelyről haladéktalanul értesítik a Bizottságot.

(3) A Bizottság tájékoztatja a többi tagállamot az e cikk értelmében *megállapított* bármely *eltérésről*.

## 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) A tagállamokban végrehajtandó ellenőrzések minimális számát 2007. január 1-jétől a munkanapok legalább 2%-ában, 2009. január 1-jétől 3%-ában, 2011. január 1-jétől pedig 4%-ában állapítják meg. Az utolsó fázis csak akkor lép hatályba, ha a statisztikai adatok azt mutatják, hogy az ellenőrzött járműveknek átlagosan több mint 90%-a fel van szerelve digitális menetíró készülékkel.**

(2) Ha a gépjárművet nem szerelték fel menetíró készülékkel a 3821/85/EKG rendeletnek megfelelően, e cikk (3) és (4) 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 van valamely két tagállam között húzódó határtól és az útvonal teljes hossza nem haladja meg a 100 km-t.

(3) 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.

2005. április 13., szerda

Minden, a (2) bekezdésben említett szolgáltatásra beosztott járművezető köteles magával hordani egy kivonatot a munkabeosztásból és a szolgáltatási menetrendből.

- (4) A munkabeosztás(t):
- legalább a megelőző 28 napos időszakra vonatkozóan tartalmazza a (3) bekezdésben meghatározott adatokat; ezeket az adatokat rendszeres időközönként, legalább havonta frissíteni kell;
  - alá kell írnia a szállítási vállalkozás vezetőjének vagy a képviselőjére felhatalmazott személynek;
  - 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;
  - be kell mutatni, és át kell adni a felhatalmazott ellenőrzést végző személykérésére.

## 17. cikk

(1) Azok a tagállamok, amelyek a 93/173/EGK határozatban<sup>(1)</sup> szereplő szabvány űrlapot 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 két éves időszakot követő év szeptember 30-ig el kell jutnia a Bizottsághoz.

**(3) Ennek a jelentésnek meg kell állapítania, hogy milyen hasznát vették a 3. és a 13. cikkben foglalt kivételeknek. Ha szükséges a Bizottság ezt követően lead egy javaslatot ezen előírások módosításáról.**

(4) A Bizottság a jelentést az érintett két éves 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, **a Bizottság javaslatára**, az ezen rendelettel és a 3821/85/EGK rendelettel kapcsolatos **jogsértések általános körére** vonatkozó szabályokat kell lefektetniük, **súlyosságukhoz mérten kategóriákra bontva. A tagállamoknak meg kell állapítaniuk az ilyen jogsértések szankcióit** és meg kell tenniük minden olyan intézkedést, mely azok végrehajtásához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak, visszatartó erejűeknek és diszkriminációmenteseknek kell lenniük. E rendelet és a 3821/85/EGK rendelet semmilyen megszegése nem vonhat maga után több, mint egy szankciót vagy eljárást. A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot ezekről az intézkedésekről és a szankciókra vonatkozó szabályokról legkésőbb a 29. cikk (2) bekezdésében meghatározott időpontig. A Bizottság ennek megfelelően tájékoztatja a tagállamokat.

(2) A tagállamok lehetővé teszik az illetékes hatóságok számára, hogy azok büntetésekkel 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 követték el, és
- melyet olyan vállalkozás követett el, melynek székhelye, illetve olyan járművezető követett el, aki esetében a szolgálatteljesítés helye egy másik tagállamban, illetve egy harmadik országban található:

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

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

<sup>(1)</sup> A Bizottság 1993. február 22-i 93/173/EGK határozata a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 3820/85/EGK tanácsi rendelet 16. cikkében előírt formanyomtatvány kidolgozásáról (HL L 72., 1993.3.25., 33. o.).

2005. április 13., szerda

(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, szállítványozók, 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

**A tagállamok által alkalmazott szankcióknak magukban kell foglalniuk a jármű átmeneti** mozdíthatatlanná **tételét**, olyan időtartamra, mely a törvénytörés 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 24. cikk (1) bekezdésének 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 törvénytörései 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.

**(4) A Bizottság támogatja a tagállamok közötti párbeszédet a rendelet tagállami értelmezéséről és alkalmazásáról. ... (\*) a Bizottság javaslatot terjeszt elő az egységes értelmezési és alkalmazási szabályokról a tagállami ellenőrzési hatóságok számára.**

#### 23. cikk

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

(\*) A jelen rendelet hatályba lépése után két évvel.

2005. április 13., szerda

## 24. cikk

- (1) A Bizottságot a 3821/85/EGK rendelet 18. cikkének (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. cikkének 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 a 2135/98/EGK tanácsi rendelet módosításáról szóló ...-i .../2005/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 ...2005/EK rendelet 3. és 16. cikkének (2) bekezdésében meghatározott járművek; azon járművek, melyek mentességet kaptak a Tanács 3820/85/EGK rendelete alkalmazási hatálya alól, de nem mentesülnek a ...2005/EK rendelet előírásai alól, 2007. december 31.-ig meg kell felelniük e rendeletnek.

(2) A tagállamok mentesíthetik a ...2005/EK rendelet 13. cikkének (1) és (3) bekezdésében említett járműveket e rendelet (...) alkalmazása alól.

(3) A tagállamok a Bizottság általi felhatalmazást követően mentesíthetnek a ...2005/EK rendelet 14. cikkében meghatározott szállítási célokra használt járműveket e rendelet hatálya alól.”

**2005. április 13., szerda**

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

„2. A vállalkozás 15. cikk (1) bekezdésének megfelelően köteles időrendi sorrendben és olvasható formában, használatukat követően legalább egy évig megtartani a 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 személykérésére.”

## 4. A 15. cikk a következőképpen módosul

## a) Az (1) bekezdés a következő ötödik 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.”

## b) 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 beszennyezése nélkül; vagy
- ii. ha a járművet az I. B mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel látták el, be kell írni a vezetői kártyára az adatrögzítő készülékbe szerelt kézi író számmal.

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

## c) a (3) bekezdés, második francia 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 irányelvének 3. cikk b) pontja szerinti meghatározásnak megfelelően, # jellel kell rögzíteni.

(\*) HL L 80., 2002.3.23., 35. o.”

## d) A (4) bekezdés hatályát veszti.

2005. április 13., szerda

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

„(7a) 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 ...2005/EK rendelet előírásainak megfelelően.

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

b) Ha a járművezető az I. B mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezet, a vezetőnek be kell tudnia mutatni az ellenőrzést végző személykérésére 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 ...2005/EK rendeletnek megfelelően és
- iii. az adatrögzítő lapokat az előző albekezdésben megadott olyan időszakra 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 ...2005/EK 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 (3) és (4) 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:

„(1a) **Minden 2006. augusztus 5. után gyártott járművet** fel kell szerelni a 3821/85/EGK rendelet I. B melléklete követelményeinek megfelelő menetíró készülékkel. **2007. augusztus 5. után az először szolgálati üzembe helyezett járműveket fel kell szerelni a 3821/85/EGK rendelet I. B melléklete követelményeinek megfelelő menetíró készülékkel.**”

(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 ...(\*)

(\*) két hónappal a [a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, valamint a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról] szóló .../2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálybalépése után.”

## 28. cikk

A 3820/85/EGK rendelet hatályát veszti.

Mindazonáltal az 5. cikkének (1), (2) és (4) bekezdése továbbra is hatályban marad a 2003/59/EK irányelv 15. cikkének (1) bekezdésében meghatározott időpontokig.

2005. április 13., szerda

29. cikk

Ez a rendelet az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetésének napjától számított egy év múlva lép hatályba, a **10. cikk (6) bekezdése, a 26. cikk (3) és (4) bekezdése és a 27. cikk** kivételével, mely a kihirdetést követő huszadik naptól lép hatályba.

Ezt a rendeletet ...<sup>(1)</sup>-tól/-től kell alkalmazni.

E rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt, ...

az Európai Parlament részéről  
az elnök

a Tanács részéről  
az elnök

<sup>(1)</sup> három hónappal a Hivatalos Lapban való kihirdetésének időpontját követően.

P6\_TA(2005)0123

## Energiafelhasználó termékek környezetbarát tervezése \*\*\*II

**Az Európai Parlament jogalkotási állásfoglalása az energiafelhasználó termékek környezetbarát tervezésére vonatkozó követelmények megállapításának kereteiről, valamint a 92/42/EGK tanácsi, illetve a 96/57/EK és 2000/55/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására irányuló tanácsi közös álláspontról (11414/1/2004 — C6-0246/2004 — 2003/0172(COD))**

(Együtdöntési eljárás: második olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Tanács közös állásponjtára (11414/1/2004 — C6-0246/2004)<sup>(1)</sup>,
- tekintettel a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett bizottsági javaslatról (COM(2003)0453)<sup>(2)</sup> az első olvasat során elfogadott állásponjtára<sup>(3)</sup>,
- tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére,
- tekintettel eljárási szabályzata 62. cikkére,
- tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság második olvasatra adott ajánlására (A6-0057/2005),

1. jóváhagyja a módosított közös állásponjtot;
2. utasítja elnökét, hogy továbbítsa állásponjtját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

<sup>(1)</sup> HL C 38. E, 2005.2.15., 45. o.

<sup>(2)</sup> A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

<sup>(3)</sup> Elfogadott szövegek, 2004. április 20., P5\_TA(2004)0302.