

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2006. március 15-i 561/2006/EK RENDELETE

a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

(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,
a Régiók Bizottságával való konzultációt követően,
a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően, az egyeztetőbizottság által 2005. december 8-án jóváhagyott közös szövegtervezetre tekintettel,
mivel:

(1) A közúti szállítás területén a közúti fuvarozásra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 1985. december 20-i 3820/85/EGK tanácsi rendelet azt a célt tűzte ki, hogy összehangolja a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeit, különös tekintettel a közúti szállítási szektorra, és a munkakörülmények és közúti biztonság javítására. Ezekben 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 előírja, hogy a tagállamok az utazó munkavállalók maximális heti munkaidejét korlátozó intézkedéseket állapítsanak meg.

(3) A tág értelmű megfogalmazás miatt nehézséget okozott a 3820/85/EGK rendelet egyes, a Közösségen belüli belföldi és nemzetközi közúti szállításban foglalkoztatott járművezetők vezetési idejére, szüneteire és pihenőidejére vonatkozó rendelkezéseinek valamennyi tagállam általi egységes értelmezése, alkalmazása, végrehajtása és ellenőrzése.

(4) Az ilyen intézkedések eredményes 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 hatóságok 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 pontos meghatározása a szabályozása alá tartozó főbb járműkategóriák meghatározásával.

(7) Ez a rendelet egyrészt kizárólag a Közösségen belüli, illetve a Közösség, Svájc és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás szerződő felei közötti közúti szállításra alkalmazandó.

(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 tagországaiban nyilvántartott járművek esetében a teljes útra vonatkozóan, ha az utat a Közösség és egy, Svájctól és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodást aláíró országtól eltérő harmadik ország között, vagy egy ilyen országon áthaladva teszik meg. Különösen fontos, hogy az AETR-t, amint lehet, de lehetőség szerint ezen rendelet hatálybalépésétől számított két éven belül úgy módosítsák, hogy rendelkezései ezen rendelettel összhangba kerüljenek.

(9) Az olyan harmadik országban nyilvántartott járművel történő közúti szállítás esetén, mely nem szerződéses tagja az AETR-nek, az AETR rendelkezéseit kell alkalmazni az útnak a Közösség területén vagy olyan országok területén megtett szakaszán, melyek az AETR szerződés tagországai.

(10) Mivel az AETR 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 mielőbbi 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 alkalmazásának biztosítása 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 saját munkahetüket.

(14) Az eredményes végrehajtás biztosítása érdekében alapvető fontosságú, hogy az illetékes 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 idők alapvető szabályait tisztázni és egyszerűsíteni kell a, közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK rendeletben és az e rendeletben meghatározott digitális menetíró készülék segítségével történő eredményes és egységes végrehajtás érdekében. Továbbá egy 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 időszakok és a szünetek olyan beosztása, hogy a járművezető túl hosszú ideig vezessen teljes szünet nélkül, ami csökkenti a közúti biztonságot és rontja a járművezetők munkakörülményeit. Ezért szükséges a szünetek 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 egymást követő hétből álló időszakra vonatkozó vezetési időt határozzák meg, valamint olyan rendelkezésekkel, amelyek arra kötelezik a járművezetőt, hogy rendszeres heti pihenőidőt tartson két egymást követő héten legalább egyszer, illetve olyan rendelkezésekkel, amelyek előírják, hogy a napi pihenőidő semmilyen körülmények között nem lehet kevesebb kilenc egymást követő óránál. Mivel az említett rendelkezések megfelelő pihenőt biztosítanak, és az elmúlt évek végrehajtási gyakorlatával kapcsolatos tapasztalatot figyelembe véve, a csökkentett napi pihenőidők miatti kompenzációs rendszerre már nincs szükség.

(18) A Közösségen belüli számos közúti szállítás esetében az út megtétele részben kóppal vagy vasúton történik. Az ilyen szállítások esetére is világos, megfelelő rendelkezésekre van szükség a napi pihenőidőre és a szünetekre 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 szünetekre 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 járművezetőnek mindegyik munkaadót megfelelően tájékoztatnia 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 járművek közlekedésére vonatkozó előírásokat olyan esetekben, amikor a megtett út 50 km-nél kevesebb. Ezeknek a szabályoknak megfelelő védelmet kell nyújtaniuk a megengedett vezetési időkre, a kötelező szünetekre és a pihenőidőkre vonatkozóan.

(25) Az eredményes végrehajtás érdekében kívánatos, hogy az összes menetrendszerű belföldi és nemzetközi személyszállítási szolgáltatást szabványos menetíró készülékkel ellenőrizzék.

(26) A tagállamoknak le kell fektetniük az ezen rendelet megszegésének szankcióira 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 lehetőségnek a jármű továbbhaladásának megakadályozására. Az ezen rendeletben szereplő, szankciókra vagy eljárásokra vonatkozó előírások nem lehetnek kihatással a bizonyítási kötelezettségre vonatkozó nemzeti szabályozásokra.

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

(28) Mivel ezen rendelet célját - nevezetesen a vezetési időkre, szünetekre és 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 rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal összhangban kell meghozni.

(30) Mivel a 2003/59/EK irányelvben megállapításra kerültek a járművezetők minimális korhatárára vonatkozó rendelkezések, és 2009-re át kell ezeket ültetni, ebben a rendeletben csak átmeneti rendelkezésekre van szükség a személyzet minimális korhatára tekintetében.

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

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

(33) A menetíró készülék 2135/98/EK rendelet általi bevezetésével és ezáltal a járművezető 28 napos időszakban végzett tevékenységeinek a járművezetői kártyáján történő elektronikus rögzítésével és a járművel 365 napos időszakban végzett tevékenységek elektronikus rögzítésével a jövőben gyorsabb és átfogóbb közúti ellenőrzés válik lehetővé.

(34) A 88/599/EGK irányelv a közúti ellenőrzések tekintetében csak a napi vezetési idő, a napi pihenőidők és a szünetek ellenőrzését írja elő. A digitális menetíró készülék bevezetésével a járművezető és a jármű adatai elektronikusan tárolódnak és lehetővé válik az adatok elektronikus értékelése a helyszínen. Ez idővel lehetővé kell, hogy tegye a rendszeres és a rövidített napi pihenőidőknek, valamint a rendszeres és a rövidített heti pihenőidőknek és a kiegyenlítő pihenőnek egyszerű ellenőrzését is.

(35) A tapasztalatok azt mutatják, hogy ezen rendelet rendelkezéseit és különösen a kéthetes időszakra előírt maximális vezetési időt mindaddig nem lehet betartatni, amíg a közúti ellenőrzések során nem vezetnek be megfelelő és eredményes ellenőrzéseket a teljes időszak tekintetében.

(36) A digitális menetíró készülékekre vonatkozó jogi szabályok alkalmazását e rendelettel összhangban kell megvalósítani annak érdekében, hogy a közúti közlekedés egyes szociális rendelkezései felügyelete és érvényesítése során optimális eredményességet lehessen elérni.

(37) Az egyértelműség és a racionalizálás érdekében a 3820/85/EGK rendeletet hatályon kívül kell helyezni, és e rendelettel kell helyettesíteni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

BEVEZETŐ RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Ez a rendelet a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési időkkal, szünetekkel 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 továbbá a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb munkagyakorlat bevezetése a közúti szállítási iparágon belül.

2. cikk

(1) Ez a rendelet a közúti szállításra vonatkozik:

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

b) személyszállítás esetében, ha a személyszállítást végző jármű eredeti építése vagy állandó átalakítása folytán a járművezetővel 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) Az AETR ezen rendelet helyett továbbra is alkalmazandó a részben a (2) bekezdésben említett területeken kívül folytatott nemzetközi közúti szállítási tevékenységekre:

a) a Közösségben vagy az AETR szerződéses tagországaiban nyilvántartott járművek esetében a teljes útra;

b) olyan harmadik országban nyilvántartott járművek esetében, mely nem szerződéses tagja az AETR-nek, az útnak csak azon részén, mely a Közösség vagy az AETR szerződéses tagországainak területén vezet át.

Az AETR rendelkezéseit összhangba kell hozni ezen rendelet rendelkezéseivel, azért, hogy ezen rendelet fő rendelkezései az AETR-en keresztül vonatkozzanak az ilyen járművekre, az útnak a Közösség területén megtett bármely szakaszán.

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) a fegyveres szolgálatok, a polgári védelem, a tűzoltóság és a közrend fenntartásáért felelős erők tulajdonában lévő vagy általuk járművezető nélkül bérelt járművek, ha a fuvar ezen szolgálatok számára meghatározott feladat eredményeként és saját ellenőrzésük alatt valósul meg;

d) járművek, amelyeket sürgőshelyzetben, vagy mentési műveletekben használnak, beleértve azokat is, amelyeket humanitárius segély nem kereskedelmi célú szállítására használnak;

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 megengedett legnagyobb összömege 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, és nem állandóan sínpályán közlekedő, rendszerint személyvagy áruszállításra használt jármű,

- „vontató”: bármilyen önjáró, úton, és nem állandóan sínpályán 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 rakománya tömegének jelentős részét a vontató vagy a gépjármű veszi át;

c) „járművezető”: az a személy, aki akár csak rövid ideig is járművet vezet, vagy aki azért tartózkodik a járművön, hogy szükség esetén feladatai részeként vezesse azt;

d) „szünet” olyan időszak, amely alatt a járművezető 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, beleértve minden, a szállítási szektoron belül vagy kívül eső, ugyanazon vagy egy másik munkaadó részére végzett munka;

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

g) „napi pihenőidő”: az a napi időszak, melynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével, és amely „rendszeres napi pihenőidőt” és „csökkentett napi pihenőidőt” foglal magába:

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

- „csökkentett napi pihenőidő”: legalább 9 óra, de kevesebb, mint 11 óra pihenő;

h) „heti pihenőidő”: az a heti időszak, melynek során egy járművezető szabadon rendelkezik idejével, és amely „rendszeres heti pihenőidőt” és „csökkentett heti pihenőidőt” foglal magába:

- „rendszeres heti pihenőidő”: bármely, legalább 45 órás pihenő,

- „csökkentett heti pihenőidő”: bármely, 45 óránál rövidebb pihenő, mely a 8. cikk (6) bekezdése feltételeinek megfelelően legalább 24 óra folyamatos időtartamra csökkenthető;

i) „hét”: a hétfő 00.00 órától vasárnap 24.00 óráig terjedő időszak;

j) „vezetési idő”: annak a vezetési tevékenységnek az időtartama, melyet:

- a 3821/85/EGK rendelet I. és IB. mellékletében meghatározott menetíró készülékkel automatikusan vagy félautomatikusan rögzítettek, vagy

- a 3821/85/EGK rendelet 16. cikkének (2) bekezdése alapján manuálisan rögzítettek;

k) „napi vezetési idő”: az adott napi pihenőidő vége és a következő napi pihenőidő kezdete, vagy adott napi pihenőidő vége és a heti pihenőidő kezdete között összeadódott összes vezetési idő;

l) „heti vezetési idő”: a hét során összeadódott összes vezetési idő;

m) „megengedett legnagyobb össztömeg”: a teljesen megrakott jármű engedélyezett legnagyobb menetkész tömege;

n) „rendszeres személyszállítási szolgáltatás”: az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól szóló, 1992. március 16-i 684/92/EGK tanácsi rendelet 2. cikke szerinti nemzeti és nemzetközi szolgáltatások;

o) „több fős személyzet”: az az eset, amikor egy 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 járművezető tartózkodik a járművön. A több fős személyzettel történő vezetés első órájában egy másik járművezető, 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) „vezetési időszak” az az összeadódott vezetési idő, amely egy pihenőidő vagy egy szünet után kezdődik és addig tart, amíg a járművezető újabb pihenőidőt vagy szünetet tart. A vezetési időszak folyamatos vagy megszakított lehet.

II. FEJEZET

SZEMÉLYZET, VEZETÉSI IDŐK, SZÜNETEK ÉS PIHENŐIDŐK

5. cikk

(1) Kalauz 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 meg lehet hosszabbítani legfeljebb 10 órára, legfeljebb hetente két alkalommal.

(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) Az összeadódott összes 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 alá nem tartozó kereskedelmi célú jármű vezetésével töltött időt, továbbá be kell jegyeznie minden, a 3821/85/EGK rendelet 15. cikke (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott készenléti időt az utolsó napi vagy heti pihenőideje óta. Ezt a bejegyzést kézzel kell megtenni az adatrögzítő lapon, a kinyomaton, vagy azt kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.

7. cikk

Négy és fél óra vezetési időszak eltelte után a járművezetőnek legalább 45 perces megszakítás nélküli szünetet kell tartania, kivéve, ha pihenőidőt tart.

Ez a szünet felcserélhető egy legalább 15 perces szünettel, amelyet egy legalább 30 perces szünetnek kell követnie, elosztva e szüneteket oly módon hogy megfeleljenek az első bekezdés rendelkezéseinek.

8. cikk

(1) A járművezetőnek 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 pihenőidőt 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 két heti 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 tartania.

(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.

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

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

b) az eltérés kihasználását követően a gépjárművezető: i. két rendes heti pihenőidőt; vagy

ii. egy rendes heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt tart. A csökkentést azonban kompenzálni kell egy, az eltérési időszak végét követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenőidővel;

c) 2014. január 1-jét követően a jármű fel van szerelve a 3821/85/EGK rendelet IB. mellékletében foglalt követelményeknek megfelelő menetíró készülékkel; és

d) 2014. január 1-jét követően, ha a vezetés a 22.00 és 6.00 óra közötti időszakban történik, a járműben végig több gépjárművezető tartózkodik, vagy a 7. cikkben említett vezetési időtartamot három órára csökkentik.

A Bizottságnak a közúti közlekedésbiztonság nagyon szigorú feltételek melletti fenntartásának biztosítása érdekében részletesen figyelemmel kell kísérnie ezen eltérés igénybevételét, különösen annak ellenőrzése révén, hogy az összesített vezetési idő az eltérés időszakában ne legyen túlzott mértékű. 2012. december 4-ig a Bizottság

jelentést készít az eltérés közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos következményeiről, valamint szociális szempontjairól. Amennyiben helyénvalónak ítéli, a Bizottság e tekintetben módosításokat javasolhat e rendelethez.

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

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

(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 kocsival 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. E rendszeres napi pihenőidő során a járművezető számára háló- vagy fekvőhelynek kell rendelkezésre állnia.

(2) A járművezető által utazással töltött bármely időszak, annak érdekében hogy eljusson arra a helyre, vagy oda visszatérjen, ahol az ezen rendelet hatálya alá eső jármű található, azért, hogy azt a járművet átvegye, amely továbbá nem a járművezető otthonánál és nem is a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnál található, nem számít pihenőnek, illetve szünetnek, hacsak nincs a járművezető kompon vagy vonaton, és nem áll a rendelkezésére háló- vagy fekvőhely.

(3) A járművezető által ezen rendelet hatályán kívül eső jármű vezetésével annak érdekében töltött bármely időszak, hogy eljusson vagy visszatérjen az ezen rendelet hatálya alá tartozó járműhöz, amely nem a járművezető otthonánál és nem is a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnál található, egyéb munkának számít.

III. FEJEZET

A SZÁLLÍTÁSI VÁLLALKOZÁSOK FELELŐSSÉGI KÖRE

10. cikk

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

(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, a feladók, a szállítmányozók, az utazásszervezők, a fővállalkozók, az alvállalkozók és a járművezető munkaközvetítők kötelesek biztosítani, hogy a szerződésben megállapodott szállítási időbeosztás ezen rendeletnek megfeleljen.

(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 tartozik, biztosítani kell, hogy:

i. a tagállam által előírt rendszerességgel az összes adat letöltésre kerüljön a jármű egységről és a járművezetői 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 jármű egységről, mind pedig a járművezetői 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 rendelet IB. melléklete 1. fejezetének (Fogalommeghatározások) 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 eljárásnak megfelelően.

IV. FEJEZET

KIVÉTELEK

11. cikk

A tagállamok a 6-9. cikkben meghatározottaknál hosszabb minimum szüneteket és pihenőidőt, vagy rövidebb maximális vezetési időket írhatnak elő a kizárólag a saját területükön folytatott közúti szállítási munkák esetében. Ezt a már hatályos kollektív szerződések, illetve a szociális partnerek közötti egyéb megállapodások figyelembe vételével teszik. 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 menetíróból 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. cikkel kapcsolatban a saját területükön vagy egy másik tagállam területén a kérdéses tagállam hozzájárulásával kivételeket engedélyezhetnek - amelyeket egyéni feltételekhez köthetnek -, a következő járművekkel történő szállítás esetében:

a) a hatóságok tulajdonában lévő vagy járművezető nélkül bérelt járművei, 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) olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát és amelyeket:

- a közösségi postai szolgáltatások belső piacának fejlesztésére és a szolgáltatás minőségének javítására vonatkozó közös szabályokról szóló 1997. december 15-i 97/67/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikkének (13) bekezdése szerinti egyetemes szolgáltatók az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használnak, vagy

- a járművezető által munkája során használt anyagok, felszerelés, vagy gépezet szállítására használnak.

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;

e) kizárólagosan az ország területéhez gépjármű-használat számára nyitott híddal, 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) autóvezetői engedély vagy pályaalkalmassági vizsga megszerzése céljából autóvezetés-oktatásra és

vizsgáztatásra használt járművek, feltéve, hogy azokat nem használják kereskedelmi áru-, vagy személyszállításra;

h) csatornázási, árvízvédelem, víz, gáz, és villamos áram karbantartási szolgáltatás, autót karbantartás és ellenőrzés, háztól-házig háztartási hulladékgyűjtés és szállítás, távirati és telefonos szolgáltatások, rádiós és televíziós műsorszolgáltatás vagy rádió és televízió adó- és vevőállomások bemérése során 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 árufuvarozási terminálokban és vasútállomásokon használt járművek;

p) az élőállatoknak a gazdaságokból a helyi piacokra és fordítva, vagy a piacokról a helyi vágóhidra legfeljebb 50 km-es sugarú körben történő szállításához 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 szünetekkel kapcsolatos mentességek engedhetők meg), és

- olyan saját részre, bérmunkában 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 négyzetkilóméterenként 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 kivételt engedélyezhetnek a 6-9. cikk alkalmazása alól.

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

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

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 kötelező szünetek, illetve 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 van 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, szünetekre 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 képviseletére 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 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) A jelentésnek meg kell állapítania, hogy milyen hasznát vették a 13. cikkben foglalt kivételeknek.

(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 elfogadják az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket.

19. cikk

(1) A tagállamoknak az ezen rendelettel és a 3821/85/EGK rendelettel kapcsolatos jogsértésekre vonatkozó szankciókra vonatkozó szabályokat kell lefektetniük, és meg kell tenniük minden olyan intézkedést mely azok végrehajtásához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartónak és diszkriminációmentesnek 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 második albekezdésében meghatározott időpontig. A Bizottság ennek megfelelően tájékoztatja a tagállamokat.

(2) A tagállamok lehetővé teszik az illetékes hatóságok számára, hogy azok szankciókkal sújtsanak egy vállalkozást és/vagy a járművezetőt e rendelet saját területükön észlelt olyan megszegéséért, amely miatt korábban nem szabtak ki szankciót, 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 szolgálatteljesítés helye egy másik tagállamban, illetve egy harmadik országban található,

a tagállamok 2009. január 1-ig szankció 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 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 szankciókat is tartalmazó szankciórendszer működjön e rendelet vagy a 3821/85/EGK rendelet vállalkozások vagy az ahhoz kapcsolódó feladók, szállítmányozók, utazásszervezők, fővállalkozók, alvállalkozók és járművezető munkaközvetítők általi megszegése esetén.

20. cikk

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

(2) A járművezetőnek kérésre be kell mutatnia 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

Olyan esetek rendezése céljából, ahol egy tagállam úgy véli, hogy az ezen rendelet előírásait oly módon megsértették, hogy az egyértelműen veszélyeztette a közúti biztonságot, a tagállam felhatalmazza az illetékes hatóságot az érintett jármű továbbhaladásának megakadályozására olyan időtartamra, mely a jogsértés okának megszüntetéséhez szükséges. A tagállam kötelezheti a járművezetőt arra, hogy egy napi pihenőidőt tartson. A tagállamok, ahol megfelelőnek ítélik, be is vonhatják, felfüggeszthetik vagy korlátozhatják a vállalkozás engedélyét, ha a vállalkozás az adott tagállamban került bejegyzésre, vagy bevonhatják, felfüggeszthetik vagy korlátozhatják a járművezetői engedély érvényességét. A 24. cikk (2) bekezdése eljárása szerint a 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 rendelkezők általi megsértése, és az ezekkel kapcsolatosan elrendelt szankciók;

b) a tagállamok által a területükön lakóhellyel rendelkező személyek más tagállamban elkövetett ilyen jellegű szabálysértései esetén elrendelt szankciók.

(3) A tagállamok rendszeresen információt küldenek a Bizottság számára e rendelet előírásainak az adott országban érvényes értelmezésével és alkalmazásával kapcsolatosan, aminek köszönhetően ez az információ elektronikus úton elérhetővé válik a többi tagállam számára is.

(4) A Bizottság a 24. cikk (1) bekezdésében említett bizottság segítségével támogatja a tagállamok közötti párbeszédet a rendelet tagállami értelmezéséről és alkalmazásáról.

23. cikk

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

24. cikk

(1) A Bizottságot a 3821/85/EGK rendelet 18. cikke (1) bekezdése alapján felállított bizottság segíti.

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

(3) A bizottság elfogadja 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 szünetek 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/EK tanácsi rendelet módosításáról, szóló 2005. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 4. cikkében szereplő fogalommeghatározások alkalmazandók.

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

(1) Menetíró berendezést kell beszerezni és használni a tagállamokban nyilvántartott olyan járművekbe, melyeket közúti áru- vagy személyszállításra alkalmaznak, kivéve a 561/2006/EK rendelet 3. cikkében említett járműveket. A 561/2006/EK rendelet 16. cikke (1) bekezdésében említett, és azon járműveknek, melyek mentességet kaptak a 3820/85/EGK rendelet alkalmazási hatálya alól, de nem mentesülnek a 561/2006 rendelet előírásai alól, 2007. december 31-ig meg kell felelniük e rendeletnek.

(2) A tagállamok mentesíthetik a 561/2006/EK rendelet 13. cikke (1) és (3) bekezdésében említett járműveket e rendelet alkalmazása alól.

(3) A tagállamok a Bizottság általi felhatalmazást követően mentesíthetik a 561/2006/EK rendelet 14. cikkében meghatározott szállítási célokra használt járműveket e rendelet hatálya alól.

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

„(2) A vállalkozás a 15. cikk (1) bekezdésének megfelelően köteles időrendi sorrendben és olvasható formában, használatukat követően legalább egy évig megőrizni az adatrögzítő lapokat és amennyiben készültek, a kinyomatokat is, és ezekről másolatokat kell adnia az érintett járművezetőknek azok kérésére. A vállalkozás a járművezetői kártyákról letöltött adatokból is másolatokat, illetve nyomtatott példányt ad az érintett járművezetőknek azok kérésére. Az adatrögzítő lapokat, kinyomatokat 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 albekezdéssel egészül ki:

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

a) az út megkezdése előtt kinyomatja a járművezető által használt járműre vonatkozó adatokat és erre a kinyomatra ráírja:

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

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

b) 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 járművezető azonosítását (név, járművezetői kártya vagy vezetői engedély száma), beleértve a járművezető 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:

a) ha a járművet az I. melléklet szerinti menetíró készülékkel látták el, be kell jegyezni az adatrögzítő lapra kézzel,

automata feljegyzéssel vagy egyéb módon, olvashatóan, a lap beszenyezése nélkül; vagy

b) ha a járművet az IB. mellékletnek megfelelő menetíró készülékkel látták el, be kell írni a járművezetői kártyára a menetíró készülék kézi adatbeviteli eszközeivel.

Ha egynél több járművezető van az IB. mellékletnek megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járművön, minden egyes járművezetőnek biztosítani kell, hogy járművezetői kártyája a menetíró megfelelő nyílásába legyen 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 munka, amit ugyanannak vagy más munkaadónak végeznek a szállítási szektoron belül vagy azon kívül, és ... jellel kell rögzíteni



c) »készenléti idő«: a Tanács 2002/15/EK irányelv 3. cikke b) pontja szerinti meghatározásnak megfelelően, ... jellel kell rögzíteni .



- A (4) bekezdés hatályát veszti.

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

„(7) a) Ha a járművezető menetíró készülékkel felszerelt járművet vezet az I. mellékletnek megfelelően, a járművezetőnek az ellenőrzést végző hatósági személy kérésére a következőket be kell tudnia mutatni:

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

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

iii. bármely kézi feljegyzést és kinyomatot, amelyet az adott héten és az azt megelőző 15 napon készítettek e rendelet és a 561/2006/EK rendeletnek megfelelően.

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

b) Ha a járművezető az IB. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezet, a járművezetőnek be kell tudnia mutatni az ellenőrzést végző személy kérésére a következőket: i. a nevére szóló járművezetői kártyáját; ii. bármely kézi feljegyzést és kinyomatot, melyet az adott héten és az azt megelőző 15 napon készítettek ezen rendeletnek és a 561/2006/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 járművezetői kártya által rögzített, kijelzett vagy kinyomatott adatok elemzésével ellenőrizheti a 561/2006/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 (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) A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, valamint a 3821/85/ EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, szóló ...-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kihirdetését követő huszadik naptól kezdődően az először forgalomba helyezett járműveket a 3821/85/EGK rendelet IB. melléklete követelményeinek megfelelő adatrögzítő berendezéssel kell felszerelni.”

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 járművezetői kártyákat kiadni legkésőbb a 561/2006/EK rendelet kihirdetését követő huszadik napon.”

28. cikk

A 3820/85/EGK rendelet hatályát veszti, és helyébe jelen rendelet lép.

Mindazonáltal a 3820/85/EGK rendelet 5. cikke (1), (2) és (4) bekezdése továbbra is hatályban marad a 2003/59/EK irányelv 15. cikkének (1) bekezdésében meghatározott időpontokig.

29. cikk

Ez a rendelet 2007. április 11-én lép hatályba, a 10. cikk (5) bekezdése, a 26. cikk (3) és (4) bekezdése és a 27. cikk kivételével, melyek 2006. május 1-jén lépnek hatályba.

E rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, 2006. március 15-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

J. BORRELL FONTELLES

a Tanács részéről

az elnök

H. WINKLER

NYILATKOZAT

A Bizottság és a tagállamok megtesznek minden tőlük telhetőt annak érdekében, hogy ezen irányelv hatályba lépése utáni két éven belül az AETR rendelkezései ezen rendelet rendelkezéseivel összhangba kerüljenek. Ha ezen időszak alatt nem hangolják össze a rendelkezéseket, a Bizottság a kérdést rendező, megfelelő intézkedéseket javasol.