



## AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 02.02.2005  
COM(2004) 817 végleges/2

2001/0241 (COD)

### CORRIGENDUM

Annule et remplace la page de couverture  
du document COM(2004)817 final – 2001/0241 (COD) du 14.12.2004.  
Cette correction concerne les versions FI, HU et LT

### **BIZOTTSÁGI KÖZLEMÉNY AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK az EK-szerződés 251. cikke (2) bekezdésének második albekezdése alapján**

**a közúti közlekedéssel kapcsolatos bizonyos szociális jogszabályok harmonizálásáról  
szóló és a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK  
tanácsi rendelet módosító európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására  
vonatkozó közös tanácsi álláspontról,**

**BIZOTTSÁGI KÖZLEMÉNY AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK  
az EK-szerződés 251. cikke (2) bekezdésének második albekezdése alapján**

**a közúti közlekedéssel kapcsolatos bizonyos szociális jogszabályok harmonizálásáról  
szóló és a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK  
tanácsi rendelet módosító európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására  
vonatkozó közös tanácsi álláspontról,**

**1-  
ELŐZMÉNYEK**

A javaslatnak az Európai Parlamenthez illetve a Tanácshoz történő továbbításának időpontja (COM(2001) 573 végleges – C5-0485/2001 – 2001/0241 COD dokumentum): 2001. október 12.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményének időpontja: 2002. május 29.

Az Európai Parlament véleményének időpontja (első olvasat): 2003. január 14.

A COM(2003)0490 – C5-0394/2003) módosított javaslatról szóló 2003. augusztus 11. dokumentum továbbításának időpontja:

A közös álláspont elfogadásának időpontja: 2004. június 11.

**2- A BIZOTTSÁG JAVASLATÁNAK CÉLJA**

Az 1985. december 31-i 3820/85/EGK tanácsi rendelet<sup>1</sup> megállapítja a gépjárművezetők számára a vezetési idő, a megszakítások és a pihenőidők tekintetében a rendelet alkalmazási körébe tartozó szabályokat, azzal a céllal, hogy összehangolja a belföldi fuvarozás területén kialakult verseny feltételeit, illetve, hogy javítsa a gépjárművezetők munkafeltételeit és a közúti közlekedés biztonságát. Tekintettel a szabályok összetett jellegére, azok tagállamonként eltérő értelmezésére és végrehajtására, valamint a közúti fuvarozási ágazatban az elmúlt 15 év során bekövetkezett jelentős változásokra, a Bizottság új rendeletjavaslatot fogadott el a szabályok egyszerűsítése, pontosítása és kiigazítása céljából. Az egyszerűsítés érdekében a rendeletjavaslat megváltoztatta a napi és heti pihenőidők csökkentésének fejében járó összetett kompenzációs rendszert, és minimalizálta az egyes ágazatokban érvényes nagy számú különleges rendelkezéseket. A rendeletjavaslat világosabban fogalmaz azáltal, hogy számos új fogalommeghatározással egészül ki, felállít egy vitás kérdésekkel foglalkozó bizottságot, továbbá aktualizálja a mentességeket és az eltéréseket, és pontosítja célterületüket annak érdekében, hogy az tükrözze a magánszférának a közszféra szolgáltatásaiban való fokozódó jelenlétét, és kordában tartsa a visszaéléseket. A szabályok fokozottabb tiszteletben tartásának érdekében a rendeletjavaslat bevezeti a büntetések határokon túli hatályának (extraterritorialitás) fogalmát, valamint a vélelmezett munkaadói felelősség és a teljes fuvarozási láncolat szereplői által közösen vállalt felelősség elvét.

---

<sup>1</sup> HL L 370., 1985.12.31., 1.o.

A Bizottság azt is javasolta, hogy a szabályokat a naptári munkahét helyett a „rugalmas” munkahét elképzelésének alapján hozzák meg. Ugyanakkor az ágazati munkaidőről szóló, és a naptári munkahéten alapuló 2002/15/EK irányelv<sup>2</sup> ezt követő elfogadásával nyilvánvalóvá vált, hogy egy egységes szemléletre van szükség. A Bizottság figyelembe vette a Parlamentnek a javaslatról alkotott véleményét, amely a naptári munkahét alapján történő elszámoláshoz és a jelenlegi rendelet számos rendelkezésének rugalmasságán alapuló módszerhez való visszatérést támogatta. A Bizottság módosított javaslata átvette a parlamenti módosítások többségét, és ezzel újból bizonyos rugalmasságot vezetett be, például a heti pihenőidőre vonatkozó korlátozott kompenzációs intézkedésekkel, miközben továbbra is törekszik a rugalmasság és a szabályok végrehajthatósága közötti egyensúly fenntartására. A Tanácson belül zajló tárgyalások megkönnyítése érdekében a módosított javaslat számos olyan kérdést is felvetett, melyekkel kapcsolatban a tanácsi tárgyalásokon nyilvánvaló konszenzusra jutottak, mint pl. a 3821/85/EGK rendelet<sup>3</sup> a digitális menetíró készülékekre vonatkozó rendelkezéseinek aktualizálása. Ugyanakkor a fenti rendeletben és a Parlamentnek küldött válaszban a módosított javaslat 8-ról 15-re emelte azon napok számát, ameddig visszamenőleg a közúti ellenőrző személyzet tagjai ellenőrizhetik az adatrögzítő lapokat, lehetővé téve számukra ezzel, hogy nagyobb körültekintéssel járjanak el a szabályok betartatása terén.

### **3- MEGJEGYZÉSEK A KÖZÖS ÁLLÁSPONTRÓL**

A Tanács néhány általános változtatást végzett a Bizottság javaslatán, amelyek azért elfogadhatóak, mert biztosítják a kitűzött célok megvalósulását.

Az első változtatás egy olyan cikk beillesztésére vonatkozik, mely a digitális menetíró készülék bevezetésének időpontját 2005. augusztus 5-re halasztja. A Tanács megítélése szerint ez a halasztás jogbiztonságot nyújtana, mivel a jelenlegi, 2004. augusztus 5-i jogi határidő előtt egyetlen ilyen digitális menetíró készülékkel felszerelt gépjármű sem lesz hozzáférhető. A Bizottság elfogadná ezt a rendelkezést, de teljes jogbiztonság biztosítása érdekében a jogszabálynak pontosítania kell, hogy a 2004. augusztus 5-i időpont helyébe – ezen időpont után – a 2005. augusztus 5-i időpont lép.

Másodszor a közös álláspont egy kompromisszumot állapít meg a napi és a heti pihenőidővel kapcsolatos intézkedések vonatkozásában. A jelenleg hatályban levő rendelettel összehasonlítva a napi pihenőidők felosztása tekintetében ez a jogszabály szigorúbb rendelkezéseket tartalmaz – azaz három plusz kilenc óra – és ezzel együtt eltörli a napi pihenőidő háromszori, a heti pihenőidő két bármely időszaka között bekövetkezett 11 órától 9 órára való csökkentése fejében járó kompenzációval kapcsolatos rendelkezéseket. A heti pihenőidő tekintetében továbbra is érvényben maradnak a jelenleg hatályos, a három hetes időszak végén alkalmazható kompenzációs rendelkezések, bővítve közúti ellenőrzések végzésére engedélyezett meghosszabbított időszakokkal (2008. január 1-ig az ellenőrzés időpontját megelőző 15 napig, majd e dátum után az említett ellenőrzést megelőző 28 napig visszamenőleg). Továbbá minden két egymást követő hetes időszak után a gépjárművezetőnek ki kell vennie egy legkevesebb 45 órás rendes heti pihenőidőt. A közös álláspont emellett egy részletesebb táblázatot tartalmaz a megszakításokról.

---

<sup>2</sup> HL L 80., 2002.3.23., 35.o.

<sup>3</sup> HL L 370., 1985.12.31., 8.o.

A Bizottság üdvözlí a napi pihenőidő felosztásával kapcsolatos új, egyszerűsített rendelkezést, de úgy véli, hogy a napi pihenőidő csökkentését érintő rendelkezés visszaveti a közúti közlekedés biztonságát és a munkakörülményeket. Noha a Bizottság elfogadja a heti pihenőidő csökkentése fejében járó hosszabb pihenőidőszak megtartását, úgy véli, hogy a kötelezően kivett rendes minimum heti pihenőidővel kapcsolatos új rendelkezés előrelépést jelent, és a tény, hogy a közúti nyilvántartásokat az ellenőrzés időpontja előtt 28 napra visszamenőleg lehet ellenőrizni – szintén előnyt jelent a szabályok végrehajtását végző személyzet számára.

Harmadszor: a közös állásfoglalás lényegét tekintve átveszi a közúti közlekedéssel kapcsolatos bizonyos szociális jogszabályokról szóló vonatkozó rendeletnek – amellyel kapcsolatban a Közlekedési Tanács 2004. június 11-én politikai megállapodásra jutott – a szabálysértésekről és büntetésekről szóló 9. cikkét, ugyanakkor a Bizottság csalódottságának ad hangot arra vonatkozólag, hogy a gyakori súlyos szabálysértések jegyzéke nem szerepel a közös állásfoglalásban. E rendelkezések következképpen közvetlen hatállyal bírnak.

Végül míg a nemzeti eltérések jegyzéke némiképpen bővült, a közös állásfoglalásban megállapított általános mentességek és a nemzeti eltérések nagy része általában véve korlátozóbb, mint a 3820/85/EGK rendelet mentességei és eltérései.

A Bizottság az Európai Parlament által első olvasatban javasolt hatvankilenc módosításból negyvenhetet fogadott el teljes egészében vagy részben. A Tanács e negyvenhét módosításból – változtatás nélkül vagy csak tartalmát tekintve – harmincnégy módosítást emelt be közös állásfoglalásába.

#### **4- A BIZOTTSÁG RÉSZLETES MEGJEGYZÉSEI**

##### **4.1. A Bizottság által elfogadott és közös állásfoglalásába teljes egészében vagy részlegesen beépített módosítások**

A következő hivatkozások a közös állásfoglalás preambulumbekzdéseire és cikkeire vonatkoznak.

1., 33., 37. és 44. módosítás A közös állásfoglalás visszatér a naptári héten alapuló elszámolási módszerhez.

2-5., 7., 12. (részben), 18. (részben), 25-27., 30., 41., 43., 51. (részben), 52., 53., 62., 64. (részben), 65 és 66. módosítás. E módosítások – melyeket a közös állásfoglalás is figyelembe vesz – mindegyike hasznos pontosításokat eredményez.

17. és 54. módosítás A nem kereskedelmi céllal használt muzeális jellegű gépjárművekre vonatkozó általános mentesség hozzáadása logikusnak tűnik és bekerült a közös állásfoglalásba. Ugyanígy a helyi postai szolgáltatások továbbra is kizárhatók azzal az indokkal, hogy a gépjárművezetés nem tartozik fő tevékenységi körükbe.

21., 34., 47. és 107. (részben) módosítás. E módosítások folytán az iparág nagyobb rugalmasságot kap.

31., 32., és 45. módosítás. E módosítások a napi és heti pihenőidőkről szóló kompromisszum részét képezik.

48. módosítás. E módosítás a fuvarozási láncolat valamennyi szereplőjére vonatkozóan bevezeti a közös felelősségvállalás elvét. A közös állásfoglalás 10. cikk (4) bekezdése kibővíti az esetlegesen közös felelősségvállalással bíró szereplők listáját, és a szerződéses időbeosztásokra összpontosít.

#### **4.2. A Bizottság által elfogadott, és a közös állásfoglalásból kimaradt módosítások**

14-16. módosítás: E módosítások célja, hogy a rendelet alkalmazási körét kiterjessze a futár és expressz kézbesítési szolgálatokra, valamint a harmadik országokban nyilvántartásba vett gépjárművekre azok Európai Unió területén lebonyolított útjának teljes időtartamára. Míg a Bizottság megítélése szerint mindkét módosítás megalapozott, azoknak a szállítási szolgálatokra történő kiterjesztését a Tanács kevésbé támogatta, míg a rendelet alkalmazási körének kérdését a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai megállapodás (AETR) tükrében a közös állásfoglalás ettől eltérően kezeli.

28. és 29. módosítás. E módosítások pontosítják a „gépjárművezető” meghatározását és a rendeletet kiegészítik a vezetési idő fogalmának meghatározásával. A gépjárművezető meghatározásának tekintetében a Tanács a Bizottság eredeti, tágabb értelmű meghatározását részesítette előnyben, és úgy ítélte meg, hogy a „vezetési idő” fogalmának meghatározása vitatható és felesleges. A közös állásfoglalás átveszi az eredeti bizottsági javaslatot.

78. (részben) módosítás. E módosítás a csökkentett heti pihenőidő két típusával (36 óra az állomáshelyen és 24 óra az állomáshelytől távol) egy időben ismét bevezeti a távolsági gépjárművezetők számára három héten belül járó kompenzációt. A Bizottság elfogadta a csökkentett heti pihenőidő két típusa és a heti pihenőidő csökkentése fejében járó, és hamarabb igénybe vehető kompenzáció újbóli bevezetését. A heti pihenőidővel kapcsolatos egyezmény részeként a közös állásfoglalás a kompenzációs intézkedések tekintetében visszatér a 3820/85/EGK rendelethez, miközben kizárja csökkentett heti pihenőidő két típusát.

42. (részben) módosítás. A módosítás újból bevezeti a felosztott napi pihenőidő fogalmát, amelyet a Bizottság az ágazat nagyobb rugalmasságának biztosítása érdekében elfogadott. A közös állásfoglalás szintén tartalmazza a felosztott napi pihenőidőt, de nem az e módosítás által meghatározott összefüggésben.

9-11., 60., 63. és 70. módosítás E módosítások célja a fenti rendelet rendelkezéseire vonatkozó végrehajtási intézkedések bevezetése. A végrehajtásra vonatkozó bizottsági javaslat<sup>4</sup>, valamint – a 9. és a 70. módosítás a) pontjának esetében – a 3821/85/EGK rendelet módosító javaslatának kidolgozásakor a Bizottság figyelembe vette e módosításokat annak érdekében, hogy közúti ellenőrzéseket 15 napra visszamenőleg lehessen végezni. A közös állásfoglalás még pontosabban tükrözi e két utóbbi módosítás célkitűzését azáltal, hogy előírja, hogy a 2008. január 1-től a közúti ellenőrzéseket 28 napra visszamenőleg lehet elvégezni.

---

<sup>4</sup> HL L 111., 2004.4.17., 75.o.

#### **4.3. A Bizottság által elutasított, de a közös állásfoglalásban bennfoglalt módosítások**

20. módosítás. A módosítás – amely szerepel a közös állásfoglalásban – visszatér az orvosi célra használt különleges járművekre vonatkozó szélesebb értelemben vett általános mentességhez.

23., 24., és 58. módosítás. Az első két módosítás újból bevezeti a tejgyűjtésre és a mezőgazdasági üzemekből tejszállításra használt járművekre, valamint a közhasznú gépjárműveknek a jelenleg érvényes rendeletben szereplő teljes listájára vonatkozó általános mentességeket. Az 58. módosítás nemzeti eltérés formájában újból bevezeti a levágott állat/vágóhulladék fuvarozására használt járművek mentességét. A közös állásfoglalás a fenti mentességeket választható nemzeti eltérésként (13. cikk (1) bekezdés, l), h) és n) pontjai) érvényesíti, miközben megtartja a Bizottság által felállított, kizárólag a közhasznú gépjárműveket tartalmazó listát.

49. módosítás. E módosítás a nyilvántartás vezetésére és a gépjárművezető teljes vezetési idejének igazolására vonatkozó két új további követelménnyel helyettesíti azon védekezési lehetőségeket, amelyekkel egy fuvarozási vállalat a jogsértésért járó felelősség alól mentesülhet. A közös állásfoglalás 19.(bis) pontjában e két követelményt tartalmában vette át.

#### **4.4. A Bizottság által elutasított, és a közös állásfoglalásban sem szereplő módosítások**

6. módosítás. Ez a módosítás előírja, hogy a közúti ellenőrzések kötelezően az adott napra és a 27 korábbi napra vonatkozzanak. A közös állásfoglalás értelmében az ellenőrzések végrehajtásáért felelős személyzet továbbra is szabad kezet kap a döntések meghozatalának tekintetében, kiegészítve azzal, hogy az ellenőrzéseket 2008. január 1-től 28 napra visszamenőleg végezhetik el.

8. módosítás E módosítás célja, hogy kitűzze az üzemelő gépjárművek digitális menetíró készülékkel való felszerelésének határidejét. Ugyanakkor a digitális menetíró készüléket nem lehet minden gépjárműbe beszerezni.

13. módosítás. E módosítás célja, hogy a rendelet szövegébe emelje a munkaidőről szóló ágazati irányelv – azaz a 2002/15/EK irányelv – által előírt maximális heti munkaidőt. A közös állásfoglalás e módosítást nem szó szerint veszi át, de a 6. cikk (2) bekezdésében tartalmát tekintve megtartja azt a pontosítással, hogy a maximális munkaidő nem léphető túl.

19. módosítás. E módosítás a humanitárius segélyezésre használt gépjárművek vonatkozásában általános mentességet vezet be.

22. módosítás. E módosítás a rendelet alkalmazási köréből kizárja a 3,5 tonna engedélyezett összsúlyt meg nem haladó, nem kereskedelmi célokra használt gépjárműveket. Ugyanakkor a 3,5 tonnát meg nem haladó összes gépjármű már eleve kizárt a javaslat alkalmazási köréből.

35. módosítás. E módosítás a 3820/85/EGK rendeletnek a nagy terjedelmű áruk szállítását illetve személyszállítást végző gépjárművezetők minimális életkoráról szóló 5. cikkét teljes

egészében átveszi. E rendelkezések ugyanakkor már szerepelnek a 2003/59/EK irányelv<sup>5</sup> 5. cikkében.

39. módosítás. E módosítás korlátozza a gépjárművezető abbéli kötelezettségét, hogy nyilvántartást vezessen azon gépjárművek kormányánál eltöltött vezetési idejéről, amelyeket a városi tömegközlekedési eszközökről szóló rendelet alkalmazási körén kívül esnek. A közös álláspont tartalmazza a rendelet alkalmazási körén kívül eső kereskedelmi célokra használt valamennyi gépjármű vezetését, de kiköti, hogy ilyen esetben a gépjárművezetést „egyéb munkavégzésként” kell nyilvántartásba venni.

83. módosítás. E módosítás célja, hogy minden négy és fél óra után egy 30 perces szünetet vezessen be, amely két 15 perces időtartamban is kivehető. A közös állásfoglalás megtartja a 45 perces megszakítást, de lehetővé teszi, hogy ezt egyenként legalább 15 perces megszakítások formájában is ki lehessen venni.

55-57., és 59. módosítás. E módosítások célja, hogy a Bizottság javaslatában nem szereplő egyes gépjárműcsoportokra újból alkalmazzák a nemzeti eltéréseket. A közös állásfoglalás e gépjárműcsoportokat nem veszi át.

67. és 69. módosítás. E módosítások a komitológiával kapcsolatos jogszabályokkal ellentétes jogi rendelkezéseket vezetnek be.

68. módosítás. E módosítás felkéri a Bizottságot a fenti jogszabályok egységes értelmezését célzó javaslat beterjesztésére. E rendelkezésekkel kapcsolatos közös megközelítési módot egy új bizottság határozza meg.

## **5- KÖVETKEZTETÉS**

A Bizottság megítélése szerint a 9.12.2004.-én egyhangúlag elfogadott közös állásfoglalás nem sérti javaslatának célkitűzését és szemléletét, így a Bizottság támogathatja azt.

---

<sup>5</sup> HL L 226., 2003.9.10., 4.o.