



Jogszabálygyűjtemény

AV

Összeállítás dátuma: 2022.02.18. – 2022.03.02.

Tartalom

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 561/2006/EK RENDELETE.....	3
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 165/2014/EU RENDELETE.....	28
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2020/1054 RENDELETE.....	61
156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet	75
387/2021. (VI. 30.) Korm. rendelet.....	100
25/2014. (IV. 30.) NFM rendelet	110
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 952/2013/EU RENDELETE.....	117
6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet	150
INCOTERMS.....	165

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 561/2006/EK RENDELETE

(2006. március 15.)

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

(EGT vonatkozású szöveg)

I. FEJEZET

BEVEZETŐ RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Ez a rendelet a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési időkkal, szünetekkel és pihenőidővel 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 össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 3,5 tonnát, vagy

▼M3

aa)

2026. július 1-jétől nemzetközi szállítási tevékenységek vagy kabotázsműveletek keretében végzett közúti áruszállítás esetében, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 2,5 tonnát; vagy

▼B

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 tagországában 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;

▼M3

aa)

az olyan, legfeljebb 7,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművek vagy járművek kombinációja, amelyeket:

i.

olyan anyagok, felszerelések vagy gépek szállítására használnak, amelyekre a járművezetőnek a munkája során szüksége van, vagy

ii.

olyan áruk célba juttatására használnak, amelyeket kézműipari eljárással gyártottak,

és amelyeket kizárólag a vállalkozás telephelyétől számított 100 km-es sugarú körben juttatnak célba, feltéve, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége, és a szállítás nem bér munkában vagy díjazás ellenében került elvégzésre;

▼B

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 szükséghelyzetben, 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 össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát és nem kereskedelmi áruszállítást végeznek;

▼M3

ha)

áruszállításra használt, pótkocsival vagy félpótkocsival együtt 2,5 tonnánál nagyobb, de 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű járművek, amennyiben a szállítást nem bér munkában vagy díjazás ellenében végzik, hanem a vállalat vagy a járművezető saját számlájára, és amennyiben a vezetés nem a járművet vezető személy fő tevékenysége;

▼B

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 személy- vagy 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 (¹) 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;

▼M3

r)

„nem kereskedelmi célú szállítás”: a bér munkában vagy díjazás ellenében vagy saját számlára végzett szállítástól eltérő bármely közúti szállítás, amelyért nem jár közvetlen vagy közvetett javadalmazás, és amelyből nem keletkezik a jármű vezetője vagy mások számára közvetlen vagy közvetett jövedelem, és amely nem áll összefüggésben szakmai vagy kereskedelmi tevékenységgel.

▼B

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.

▼M3

(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 művelet céljából történő járművezetéssel töltött időt, továbbá a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (²) 34. cikke (5) bekezdése b) pontjának iii. alpontjával összhangban be kell jegyeznie minden, a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének b) pontjában meghatározott készenléti időt. Ezt a bejegyzést kézzel kell megtenni az adatrögzítő lapon, a kinyomtatott lapon, vagy kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.

▼B

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.

▼M3

A több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezető megtarthatja a 45 perces szünetét egy másik járművezető által vezetett járműben is, feltéve, hogy a szünetet tartó járművezető nem vesz részt a járművezetésben.

▼B

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.

▼ M3

(6)

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

a)

két rendszeres heti pihenőidőt; vagy

b)

egy rendszeres heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt.

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

Az első albekezdéstől eltérve, nemzetközi áruszállítást végző járművezető a székhely szerinti tagállamon kívül két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tarthat, feltéve, hogy a járművezető bármely négy egymást követő héten legalább négy, heti pihenőidőt tart, amelyek közül legalább kettő rendszeres heti pihenőidő.

E bekezdés alkalmazásában a járművezetőt nemzetközi szállítást végzőnek kell tekinteni, ha két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt a munkáltató székhelye szerinti tagállamon és a járművezető tartózkodási helye szerinti országon kívül kezd meg.

▼ M1

(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⁽³⁾ 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.

▼M3

(6b)

A heti pihenőidők csökkentését a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenőidővel kell kompenzálni.

Amennyiben a (6) bekezdés harmadik albekezdésének megfelelően két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartottak, a következő heti pihenőidőt az e két csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőidőnek kell megelőznie.

▼B

(7)

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

▼M3

(8)

A rendszeres heti pihenőidők és a korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott, 45 óránál hosszabb heti pihenőidők nem tarthatók a járműben. ►C3 Ezeket megfelelő alvási és tisztálkodási helyiségekkel rendelkező, erre alkalmas, a nemet figyelembe vevő szálláshelyen kell megtartani. ◀

A járművön kívüli szálláshellyel kapcsolatos költségeket a munkáltatónak kell fedeznie.

▼M3

(8a)

A szállítási vállalkozásnak oly módon kell megszerveznie a járművezetők munkáját, hogy azok minden, négy egymást követő hétből álló időszakban vissza tudjanak térni a munkáltatónak a székhelye szerinti tagállamban található azon működési központjába, amely a járművezető szokásos állomáshelye és ahol a járművezető heti pihenőideje kezdetét veszi,

vagy a járművezetők tartózkodási helyére annak érdekében, hogy legalább egy rendszeres heti pihenőidőt vagy egy 45 óránál hosszabb, a csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott heti pihenőidőt tarthassanak.

Mindazonáltal, ha a járművezető a (6) bekezdéssel összhangban két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartott, a szállítási vállalkozásnak úgy kell megszerveznie a járművezető munkáját, hogy a járművezető a kompenzációként tartott, 45 óránál hosszabb rendszeres heti pihenőidő kezdete előtt visszatérhessen.

A vállalkozásnak dokumentálnia kell, hogy miként tesz eleget ennek a kötelezettségnek, és a dokumentációt a telephelyén kell őriznie azért, hogy kérésre be tudja azt mutatni az ellenőrző hatóságoknak.

▼B

(9)

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

▼M3

(10)

A Bizottság legkésőbb 2022. augusztus 21-ig értékelést és jelentést készít a Parlament és a Tanács részére arról, hogy a személyszállítás vonatkozásában el lehet-e fogadni ennél megfelelőbb szabályokat az 1073/2009/EK rendelet 2. cikke 4. pontjában meghatározottak szerinti, személyszállítást végző különjáratok vezetői tekintetében.

8a. cikk

(1)

A Bizottság biztosítja, hogy a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetők számára könnyen hozzáférhető legyenek a biztonságos és védett parkolókra vonatkozó információk. A Bizottság jegyzéket tesz közzé a tanúsítvánnyal rendelkező összes parkolóról annak érdekében, hogy a járművezetők részére megfelelő szolgáltatás álljon rendelkezésre a következő tekintetében:

—

behatolásérzékelés és -védelem,

—

megvilágítás és láthatóság,

—

segélyhívási lehetőségek (kapcsolattartó pontok és eljárások),

▼C3

—

a nemet figyelembe vevő tisztálkodási helyiségek,

▼M3

—

élelmiszer- és italvásárlási lehetőségek,

—

kommunikációs összeköttetések,

—

áramellátás.

Az ilyen parkolók jegyzékét egy rendszeresen frissített, központi hivatalos weboldalon kell hozzáférhetővé tenni.

(2)

A Bizottság a 23a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el az (1) bekezdésben felsorolt területeken nyújtandó szolgáltatási és biztonsági szintet részletesebben meghatározó előírások megállapítása céljából, valamint a parkolók tanúsítási eljárásaira vonatkozóan.

(3)

Minden olyan parkoló, amely tanúsítvánnyal rendelkezik, feltüntetheti, hogy az uniós szabványok és eljárások szerinti tanúsítvánnyal rendelkezik.

Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (⁴) 39. cikke (2) bekezdésének c) pontjával összhangban a tagállamoknak ösztönözniük kell a kereskedelmi úthasználóknak szánt parkolóhelyek létrehozását.

(4)

A Bizottság 2024. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a járművezetők által igénybe vehető megfelelő pihenőhelyek és a védett parkolók rendelkezésre állásáról, valamint a (2) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal összhangban tanúsított biztonságos és védett parkolók kiépüléséről. A jelentésben a Bizottság felsorolhat olyan intézkedéseket, amelyek a biztonságos és védett parkolók számának növelését és minőségének javítását szolgálják.

▼B

9. cikk

▼M3

(1)

A 8. cikktől eltérve, amennyiben a járművezető egy komppal vagy vonattal szállított járművet kísér, és rendszeres napi pihenőidőt vagy csökkentett heti pihenőidőt tart, ezt a pihenőidőt – legfeljebb kétszer – meg lehet szakítani egyéb tevékenységekkel, amelyek együttes időtartama nem haladhatja meg az 1 órát. E rendszeres napi pihenőidő vagy csökkentett heti pihenőidő során a járművezető számára hálókabinnak vagy háló- vagy fekvőhelynek kell rendelkezésre állnia.

A rendszeres heti pihenőidők tekintetében ez az eltérés kizárólag abban az esetben alkalmazandó a kompon vagy vonaton történő utazásokra, ha:

a)

az utazás menetrend szerinti időtartama legalább 8 óra; és

b)

a járművezető számára hálókabin áll rendelkezésre a kompon vagy a vonaton.

(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 pihenőidőnek vagy szünetnek, hacsak nincs a járművezető kompon vagy vonaton, és nem áll a rendelkezésére hálókabin, háló- vagy fekvőhely.

▼B

(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.

▼M3

9a. cikk

A Bizottság 2025. december 31-ig jelentést készít és nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli az önműködő vezetési rendszerek tagállamokban való használatát. A jelentés különös figyelmet fordít az említett rendszereknek a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályokra gyakorolt lehetséges hatására. A jelentést adott esetben az e rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslatnak kell kísérsnie.

▼B

III. FEJEZET

A SZÁLLÍTÁSI VÁLLALKOZÁSOK FELELŐSSÉGI KÖRE

10. cikk

▼M3

(1)

A szállítási vállalkozás nem adhat az általa alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett távolsághoz, a célba juttatás sebességéhez és/vagy a szállított áru mennyiségéhez kapcsolódó fizetséget – jutalom vagy bérpótlék formájában sem –, ha e fizetség olyan jellegű, hogy az veszélyezteti a közúti közlekedésbiztonságot és/vagy e rendelet megsértésére ösztönöz.

▼B

(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 tartásák, 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 megfelelően.

(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, biztosítania 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 (Fogalom meghatározások) s) pontjában szereplő meghatározásnak;

c)

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

▼M3

Amennyiben ez nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a járművezető kivételes körülmények között eltérhet továbbá a 6. cikk (1) és (2) bekezdésétől, valamint a 8. cikk (2) bekezdésétől is azért, hogy a napi és a heti vezetési időt legfeljebb egy órával túllépve elérje a munkáltató működési központját vagy saját tartózkodási helyét, hogy ott heti pihenőidőt vegyen ki.

▼C2

Ugyanezen feltételek mellett a járművezető legfeljebb két órával túllépheti a napi és heti vezetési időt, feltéve, hogy 30 perces, megszakítás nélküli szünetet tartott közvetlenül az annak érdekében meghosszabbított vezetési idő előtt, hogy elérje a munkáltató működési központját vagy saját lakóhelyét, hogy ott heti rendszeres pihenőidőt vegyen ki.

▼M3

A járművezetőnek a menetíró készülék adatrögzítő lapján, a menetíró készülékből kinyomtatott lapon vagy a munkalapon legkésőbb az úticél elérésekor vagy egy megfelelő megállóhelyre történő megérkezéskor kézzel fel kell tüntetnie az ilyen jellegű eltérések okát.

A vezetési idő meghosszabbításának időtartamát kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt bármely másik pihenőidővel egyben megtartott, a vezetési idő meghosszabbításával egyenértékű pihenőidővel.

▼B

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 szállítását végezik és nem állnak versenyben magán szállításai 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;

▼M2

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⁽⁵⁾ 2. cikkének 13. pontjában meghatározott egyetemes szolgáltatók az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használnak.

▼B

Ezeket a járműveket csak a vállalkozás telephelyétől számított ►M2 100 km ◀ sugarú körben szabad használni, azzal a feltétellel, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;

▼M3

e)

olyan járművek, amelyeket kizárólag olyan szigeteken vagy az ország felségterületének többi részétől elszigetelt olyan régiókban használnak, amelyek területe legfeljebb 2 300 négyzetkilométer, és amelyek az ország felségterületének többi részével nem állnak összeköttetésben gépjármű-használatra igénybe vehető híddal, gázlóval vagy alagúttal, és nem határosak más tagállammal;

▼B

f)

a vállalkozás telephelyétől számított ►M2 100 km ◀ sugarú körben áruszállításra használt járművek, melyeket természetes vagy cseppfolyósított gáz vagy elektromosság hajt, és amelynek megengedett legnagyobb összömege 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,

▼C1

l)

a gazdaságokból tej begyűjtésére és/vagy a tejkonténereknek, illetve állateledel céljára készült tejtermékeknek a gazdaság területére való visszaszállítására használt járművek;

▼B

m)

pénz és/vagy értékek szállítására kialakított járművek;

n)

nem emberi fogyasztásra szánt állati hulladék vagy állati tetem szállítására szolgáló járművek;

o)

kizárólag olyan csomópont jellegű helyeken, mint kikötőkben, kombinált áru fuvarozási terminálokon és vasútállomásokon használt járművek;

p)

az élőállatoknak a gazdaságokból a helyi piacokra és fordítva, vagy a piacokról a helyi vágóhidra legfeljebb ►M2 100 km ◀-es sugarú körben történő szállításához használt járművek;

▼M3

q)

olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek egy építési vállalkozás számára építőipari gépeket szállítanak a vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körön belül, feltéve, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;

r)

előre kevert beton szállítására használt járművek.

▼B

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

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

14. cikk

(1)

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

▼M3

(2)

Sürgős esetben, kivételes körülmények között a tagállamok átmeneti kivételt engedélyezhetnek legfeljebb 30 napos időszakra, amelyről – megfelelő indoklással ellátva – haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság ezt az információt haladéktalanul közzéteszi egy nyilvános weboldalon.

▼B

(3)

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

▼M3

15. cikk

A tagállamok biztosítják, hogy a 3. cikk a) pontjában említett járművek vezetőire olyan nemzeti szabályozás vonatkozzon, amely megfelelő védelmet nyújt a megengedett vezetési idők és kötelező szünetek és pihenőidők tekintetében. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az ilyen járművezetőkre alkalmazandó releváns nemzeti szabályozásról.

▼B

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 képviselőjére felhatalmazott személynek;

c)

a szállítási vállalkozásnak meg kell tartania a munkabeosztás által lefedett időszak lejártát követő egy évig. A szállítási vállalkozás az érintett járművezetők kérésére a járművezetők részére kivonatot ad a munkabeosztásból;

d)

be kell mutatni, és át kell adni a felhatalmazott ellenőrzést végző személy kérésére.

17. cikk

(1)

Azok a tagállamok, amelyek a 93/173/EGK határozatban (⁶) 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

▼M3

(1)

A tagállamok szabályokat állapítanak meg az e rendelet és a 165/2014/EU rendelet megsértése esetén kiszabandó szankciókra vonatkozóan, és megtesznek minden olyan intézkedést, amely azok végrehajtásának biztosításához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonynak, a jogsértéseknek a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (⁷) III. melléklete szerinti súlyával arányosnak, valamint visszatartó erejűnek és megkülönböztetésmentesnek kell lenniük. E rendelet és a 165/2014/EU rendelet semmilyen megsértése nem vonhat maga után egynél több szankciót vagy eljárást. A tagállamok értesítik a Bizottságot ezekről a szabályokról és intézkedésekről, valamint az arányosságuk értékelésére szolgáló, nemzeti szinten kiválasztott módszerről és kritériumokról. A tagállamok az ezeket érintő minden későbbi módosításról haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság tájékoztatja a tagállamokat az említett szabályokról és intézkedésekről, valamint azok esetleges módosításáról. A Bizottság gondoskodik arról, hogy ezek az információk az Unió összes hivatalos nyelvén megjelenjenek egy kifejezetten erre a célra szolgáló nyilvános weboldalon, részletes tájékoztatást nyújtva a tagállamokban alkalmazandó ilyen szankciókról.

▼B

(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, szállítványozók, 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

▼M3

(1)

A 2006/22/EK irányelv 8. cikkében meghatározott követelményekkel összhangban a tagállamok e rendelet következetes alkalmazásának és hatékony végrehajtásának elősegítése érdekében egymással szorosan együttműködnek, és egymás számára haladéktalanul biztosítják a kölcsönös segítségnyújtást.

▼B

(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;

▼M3

c)

más olyan specifikus információk – például a vállalkozás kockázati besorolása –, amelyek következményekkel járhatnak az e rendeletnek való megfelelésre.

▼B

(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.

▼M3

(3a)

Az e rendelet keretében történő információcsere céljára a tagállamok a 2006/22/EK irányelv 7. cikkének megfelelően a közösségen belüli kapcsolattartásra kijelölt szervezet veszik igénybe.

(3b)

A kölcsönös igazgatási együttműködést és segítségnyújtást díjmentesen kell biztosítani.

▼B

(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.

▼M3

23a. cikk

(1)

A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2)

A Bizottságnak a 8a. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2020. augusztus 20-tól kezdődő hatállyal.

A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3)

Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 8a. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4)

A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban (⁸) foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5)

A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6)

A 8a. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

▼B

24. cikk

(1)

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

▼M3

(2)

Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (⁹) 4. cikkét kell alkalmazni.

(2a)

Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

▼B

(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.

▼M3

(2)

Az (1) bekezdés b) pontjában említett esetekben a Bizottság a közös megközelítéseket meghatározó végrehajtási jogi aktusokat fogad el.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2a) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

▼B

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 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (*1) 4. cikkében szereplő fogalom meghatározások 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 kinyomtatja 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 beszennyezése 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 (*2) 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 azt megelőző 15 napon készítettek ezen rendeletnek és a 561/2006/EK rendeletnek megfelelően, és

iii.

az adatrögzítő lapokat az előző albekezdésben megadott olyan időszakokra vonatkozóan, melyek során az I. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezetett.

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

c)

Az arra felhatalmazott ellenőrzést végző személy az adatrögzítő lapok, az adatrögzítő berendezés vagy a járművezetői kártya által rögzített, kijelzett vagy kinyomtatott 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 (*³) 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.

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

(²) Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

(³) HL L 300., 2009.11.14., 88. o.

(⁴) Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

(⁵) HL L 15., 1998.1.21., 14. o.

(⁶) HL L 72., 1993.3.25., 33. o.

(⁷) A Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK határozat végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

(⁸) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

(⁹) Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

(*¹) HL L 102, 2006.4.11., 1 o.”

(*²) HL L 80., 2002.3.23., 35. o.”

(*³) HL L 102, 2006.4.11., 1 o.”

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 165/2014/EU RENDELETE

(2014. február 4.)

a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

I. FEJEZET

ALAPELVEK, HATÁLY ÉS KÖVETELMÉNYEK

1. cikk

Tárgy és elvek

▼M1

(1) Ez a rendelet meghatározza a közúti közlekedésben használt menetíró készülékek kialakítására, beépítésére, használatára, tesztelésére és ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségeket és követelményeket az 561/2006/EK rendeletnek, az 1071/2009/EK ⁽¹⁾, az 1072/2009/EK ⁽²⁾ és az 1073/2009/EK ⁽³⁾ európai parlamenti és tanácsi rendeletnek, a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽⁴⁾ és a 92/6/EGK ⁽⁵⁾ és a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek ⁽⁶⁾, valamint – a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetése tekintetében – a 96/71/EK ⁽⁷⁾, a 2014/67/EU ⁽⁸⁾, valamint az (EU) 2020/1057 ⁽⁹⁾ európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelés ellenőrzése céljából.

▼B

A menetíró készülékeknek a kialakításuk, beépítésük, használatuk és tesztelésük tekintetében meg kell felelniük e rendelet követelményeinek.

(2) Ez a rendelet meghatározza azokat a feltételeket és követelményeket, amelyek szerint a menetíró készülékek által rögzített, feldolgozott vagy tárolt információk és – személyes adatoktól eltérő – adatok felhasználhatók az (1) bekezdésben említett jogi aktusoknak való megfelelés ellenőrzésétől eltérő célra is.

2. cikk

Fogalommeghatározások

(1) E rendelet alkalmazásában az 561/2006/EK rendelet 4. cikkében szereplő fogalommeghatározások alkalmazandók.

(2) Az (1) bekezdésben szereplő fogalommeghatározásokon kívül e rendelet alkalmazásában:

- a)
„menetíró készülék” vagy „adatrögzítő készülék”: közúti járműbe történő beépítésre szánt készülék, amely a 4. cikk (3) bekezdésének megfelelően automatikusan vagy félautomatikusan megjeleníti, rögzíti, kinyomtatja, tárolja és kiadja e járművek mozgásának – többek között azok sebességének – és vezetőik bizonyos munkaszakaszainak adatait;
- b)

„járműegység”: a menetíró készülék, ide nem értve a mozgásérzékelőt és a mozgásérzékelőhöz tartozó csatlakozó kábeleket. A járműegység egyetlen vagy több, a járműben különböző helyeken elhelyezett egységből állhat, amennyiben megfelel e rendelet biztonsági követelményeinek; a járműegység többek között feldolgozó egységből, adatmemóriából, időmérő funkcióból, két intelligenskártya-interfész készülékből (járművezető és járműkísérő), nyomtatóból, kijelző berendezésből, csatlakozóból, és a felhasználói inputok bevitelére szolgáló készülékekből áll;

c)

„mozgásérzékelő”: a menetíró készülék azon része, amely jelzi a jármű sebességét és/vagy a megtett távolságot;

d)

„tachográf-kártya”: a menetíró készülékkel történő használatra szánt intelligens kártya, amely lehetővé teszi a kártyatulajdonos menetíró készülék általi azonosítását, valamint az adatátvitelt és -tárolást;

e)

„adatrögzítő lap”: a rögzített adatok befogadására és megőrzésére szolgáló lap, amelyet analóg menetíró készülékbe kell helyezni, és amelyre az analóg menetíró készülék jelölőeszközei folyamatosan ráírják a rögzítendő adatokat;

f)

„járművezetői kártya”: egy tagállam hatóságai által egy adott járművezető részére kiállított tachográf-kártya, amely azonosítja a járművezetőt, és lehetővé teszi a járművezető tevékenységére vonatkozó adatok tárolását;

g)

„analóg menetíró készülék”: olyan menetíró készülék, amely ezzel a rendelettel összhangban adatrögzítő lapot használ;

h)

„digitális menetíró készülék”: olyan menetíró készülék, amely ezzel a rendelettel összhangban tachográf-kártyát használ;

i)

„ellenőrzőkártya”: egy tagállam hatóságai által az illetékes nemzeti ellenőrző hatóság részére kiállított tachográf-kártya, amely azonosítja az ellenőrző szervet és opcionálisan az ellenőrző tisztviselőt, valamint lehetővé teszi az adatmemóriában vagy a járművezetői kártyán és opcionálisan a műhelykártyán tárolt adatokhoz való hozzáférést leolvasás, nyomtatás és/vagy letöltés céljából;

j)

„vállalkozáskártya”: egy tagállam hatóságai által olyan szállítási vállalkozások részére kiállított tachográf-kártya, amelyek menetíró készülékkel felszerelt járműveket kötelesek üzemeltetni; e kártya azonosítja a szállítási vállalkozást, és lehetővé teszi a menetíró készülékben tárolt, az adott szállítási vállalkozás által lezárt adatok megjelenítését, letöltését és kinyomtatását;

k)

„műhelykártya”: valamely tagállamtól kapott engedéllyel rendelkező menetírókészülék-gyártó, illetve -szerelő, járműgyártó vagy műhely kijelölt személyzete részére az adott tagállam hatóságai által kiadott tachográf-kártya, amely azonosítja a kártyatulajdonost és lehetővé teszi a menetíró készülék tesztelését, kalibrálását, aktiválását és/vagy az arról való letöltést;

l)

„aktiválás”: az a szakasz, amelyben a menetíró készülék a műhelykártya használata révén teljes mértékben üzemképessé válik, és valamennyi funkcióját üzembe helyezi, beleértve a biztonsági funkciókat is;

m)

a digitális menetíró készülék „kalibrálása”: a jármű adatmemóriában tárolandó paramétereinek, többek között a jármű azonosító adatainak és jellemzőinek frissítése vagy megerősítése a műhelykártya használatával;

n)

„letöltés” a digitális menetíró készülékből: a jármű adatmemóriájában vagy a tachográf-kártya memóriájában tárolt teljes adatkészletnek vagy annak egy részének a digitális aláírással együtt történő lemásolása azzal a feltétellel, hogy a tárolt adatok nem módosulnak és nem vesznek el;

o)

„esemény”: a digitális menetíró készülék által felderített olyan rendellenes művelet, amely csalási kísérletből eredhet;

p)

„hiba”: a digitális menetíró készülék által felderített olyan rendellenes művelet, amely egy berendezés hibás működéséből vagy meghibásodásából eredhet;

q)

„beépítés”: a menetíró készülék beszerelése a járműbe;

r)

„nem érvényes kártya”: olyan kártya, amely hibásnak bizonyul, vagy amelynek a kezdeti hitelesítése nem sikerült, vagy amely nem érte még el érvényességi idejének kezdetét, illetve amelynek már lejárt az érvényességi ideje;

s)

„időszakos vizsgálat”: annak ellenőrzésére végzett műveletek sorozata, hogy a menetíró készülék megfelelően működik, beállításai megfelelnek a jármű paramétereinek, és nem csatlakozik hozzá manipulálást lehetővé tevő eszköz;

t)

„javítás”: egy mozgásérzékelő vagy egy járműegység bármely olyan javítása, amelyhez az áramellátás kiiktatása, a menetíró készülék más alkatrészekről történő elválasztása, vagy a mozgásérzékelő vagy járműegység felnyitása szükséges;

u)

„típusjóváhagyás”: olyan eljárás, amellyel egy tagállam e rendelet 13. cikkével összhangban igazolja, hogy a piacon forgalomba hozandó menetíró készülék, annak alkatrészei vagy a tachográf-kártya teljesíti e rendelet követelményeit;

v)

„interoperabilitás”: a rendszereknek és az alapjukat képező üzleti folyamatoknak az adatcserére és az információk megosztására való képessége;

w)

„interfész”: a rendszerek közötti felület, amely biztosítja az összekapcsolódást és interakciót lehetővé tevő közvetítő eszközt;

x)

„időmérés”: az egyezményes koordinált világidő folyamatos, digitális rögzítése;

y)

„időbeállítás”: a mért idő automatikus, rendszeres időközönkénti, legfeljebb egy perccel való kiigazítása, illetve kalibrálás közben végzett beállítás;

z)

„nyílt szabvány”: olyan szabvány, amelynek leírása szerepel egy díjmentesen vagy névleges díj ellenében hozzáférhető dokumentumban, amelynek sokszorosítása, terjesztése vagy felhasználása díjmentesen vagy névleges díj ellenében engedélyezett.

3. cikk

Hatály

(1) Az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozó, valamely tagállamban nyilvántartott, közúti áru- vagy személyszállításra használt járművekbe menetíró készüléket kell szerelni, és ezeket használni kell.

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

(3) A tagállamok mentesíthetik e rendelet alkalmazása alól az olyan szállítási tevékenységekre használt járműveket, amelyekre az 561/2006/EK rendelet 14. cikkének (1) bekezdésével összhangban kivételt állapítottak meg.

A tagállamok mentesíthetik e rendelet alkalmazása alól az olyan szállítási tevékenységekre használt járműveket, amelyekre az 561/2006/EK rendelet 14. cikkének (2) bekezdésével összhangban kivételt állapítottak meg; erről azonnal értesíteniük kell a Bizottságot.

▼M1

(4) Legkésőbb három évvel a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépése évének végét követően a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett következő járműkategóriákat fel kell szerelni az e rendelet 8., 9. és 10. cikkében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel:

a)

analóg menetíró készülékkel felszerelt járművek;

b)

a 3821/85/EGK rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2011. szeptember 30-ig alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek;

c)

a 3821/85/EGK rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2011. október 1-től alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek; és

d)

a 3821/85/EGK rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2012. október 1-től alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek.

(4a) ►C3 Legkésőbb négy évvel a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett, ◀ az (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendelet (¹⁰) I.C. mellékletében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel felszerelt járműveket fel kell szerelni az e rendelet 8., 9. és 10. cikkében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel.

▼B

(5) A tagállamok belföldi szállítás esetén előírhatják az e rendeletnek megfelelő menetíró készülékek beépítését és használatát minden olyan jármű esetében, amelyek tekintetében az (1) bekezdés egyébként nem írja elő menetíró készülék beépítését és használatát.

*4. cikk***Követelmények és rögzítendő adatok**

(1) E rendelet megfelelő végrehajtásához a menetíró készüléknek, ideértve annak külső alkatrészeit is, a tachográf-kártyának és az adatrögzítő lapnak szigorú műszaki és egyéb követelményeket kell teljesíteniük.

(2) A menetíró készüléknek és a tachográf-kártyának a következő követelményeknek kell megfelelnie:

— pontos és megbízható adatokat kell rögzítenie a járművezető, a járművezető tevékenysége és a jármű vonatkozásában,

— biztonságosnak kell lennie, mindenekelőtt azáltal, hogy garantálja a járműegységekben és mozgásérzékelőkben rögzített és azokból kinyert adatok forrásának integritását és eredetét,

— lehetővé kell tennie a járműegységek és tachográf-kártyák különböző generációi közötti átjárhatóságot,

— lehetővé kell tennie az e rendeletnek és más alkalmazandó jogi aktusnak való megfelelés hatékony ellenőrzését,

▼M1

— elegendő memóriával kell rendelkeznie az e rendelet szerint előírt valamennyi adat tárolásához,

▼B

— felhasználóbarátnak kell lennie.

(3) A digitális menetíró készüléknek a következő adatokat kell rögzítenie:

a)

a megtett távolság és a jármű sebessége;

b)

időmérés;

c)

a 8. cikk (1) bekezdésében említett, a jármű helyzetét meghatározó pontok;

d)

a járművezető személyazonossága;

e)

a járművezető tevékenysége;

f)

ellenőrzési, kalibrálási és a menetíró készülék javításával kapcsolatos adatok, beleértve a műhelyt azonosító adatokat;

g)

események és hibák.

(4) Az analóg menetíró készüléknek legalább a (3) bekezdés a), b) és e) pontjában említett adatokat kell rögzítenie.

(5) A menetíró készülékben és a tachográf-kártyán tárolt adatokhoz a következők bármikor hozzáférhetnek:

a)

az illetékes ellenőrző hatóságok;

b)

az adott szállítási vállalkozás a jogi – különösen a 32. és 33. cikkben meghatározott – kötelezettségei teljesítése céljából.

(6) Az adatok letöltését úgy kell elvégezni, hogy az a lehető legkisebb késedelmet okozza a szállítási vállalkozás vagy a járművezető számára.

(7) A menetíró készülékbe vagy készülékből vezeték nélküli vagy elektronikus úton továbbított adatokat a nyílt szabványban meghatározott, nyilvánosan hozzáférhető protokollok formájában kell rögzíteni.

(8) Abból a célból, hogy a menetíró készülék és a tachográf-kártya megfeleljen az e rendeletben és különösen e cikkben meghatározott elveknek és követelményeknek, a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján elfogadja az e cikk egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezéseket, amelyek mindenekelőtt előírják, hogy az említett követelmények milyen műszaki eszközök révén teljesíthetők. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 42. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(9) A (8) bekezdésben említett részletes rendelkezéseknek adott esetben szabványokon kell alapulniuk, és biztosítaniuk kell a járműegységek és tachográf-kártyák különböző generációi közötti átjárhatóságot és kompatibilitást.

5. cikk

A digitális menetíró készülék funkciói

A digitális menetíró készülék a következő funkciókat látja el:

—

sebesség- és távolságmérés,

—

a járművezető tevékenységének és vezetésének nyomon követése,

—

a tachográf-kártya behelyezésének és kivételének nyomon követése,

—

a járművezetők által manuálisan bevitt adatok rögzítése,

—

kalibrálás,

—

a jármű helyzetét meghatározó, a 8. cikk (1) bekezdésében említett pontok automatikus rögzítése,

—
 az ellenőrzési tevékenység nyomon követése,
 —
 események és hibák észlelése és rögzítése,
 —
 az adatmemória leolvasása, az adatok rögzítése és tárolása a memóriában,
 —
 a tachográf-kártya leolvasása és az adatok rögzítése és tárolása a tachográf-kártyákon,
 —
 az adatok megjelenítése, nyomtatása és letöltése, valamint a figyelmeztetés jelzése külső eszközökön,
 —
 időbeállítás és időmérés,
 —
 távoli kommunikáció,
 —
 vállalkozás általi lezárás kezelése,
 —
 beépített és önellenőrző tesztek.

6. cikk

Megjelenítés és figyelmeztetés

(1) A digitális menetíró készülékben és a tachográf-kártyán szereplő, a jármű tevékenységére, a járművezetőre és a járműkísérőre vonatkozó adatokat világos, egyértelmű és ergonomikus módon kell megjeleníteni.

(2) A következő információkat kell megjeleníteni:

a)

idő;

b)

üzemeltetési mód;

c)

a járművezető tevékenysége:

—
 amennyiben az aktuális tevékenység járművezetés, úgy a járművezető folyamatban lévő, megszakítás nélküli járművezetési ideje és a tényleges halmozott pihenőidő,
 —

amennyiben az aktuális tevékenység rendelkezésre állás, egyéb munka, pihenés vagy megszakítás, úgy a folyamatban lévő tevékenység időtartama (a kiválasztás óta), és a tényleges halmozott pihenőidő;

d)

figyelmeztetésre vonatkozó adatok;

e)

a menü elérésére vonatkozó adatok.

A menetíró készülék kijelezhet kiegészítő információkat is, feltéve, hogy azok világosan megkülönböztethetők az e bekezdésben előírt információktól.

(3) A digitális menetíró készülék bármely esemény és/vagy hiba észlelése esetén, illetve a megengedett maximális járművezetési idő letelte előtt és ezen idő túllépése pillanatában figyelmezteti a járművezetőt a vonatkozó jogszabályok betartásának elősegítése céljából.

(4) A figyelmeztető jelzésnek vizuálisan kell megjelennie, és hallható figyelmeztetések is alkalmazhatók. A figyelmeztetés legalább harminc másodpercen keresztül tart, kivéve, ha a felhasználó – a menetíró készülék valamely gombjának a lenyomásával – ennél korábban visszaigazolja, hogy tudomásul vette azt. A figyelmeztetés oka kijelzésre kerül a menetíró készüléken, és látható marad, amíg a felhasználó a menetíró készülék egy meghatározott gombjának vagy parancsának alkalmazásával vissza nem igazolja, hogy tudomásul vette azt.

(5) Abból a célból, hogy a menetíró készülék megfeleljen az e cikkben a megjelenítésre és figyelmeztetésre vonatkozóan meghatározott követelményeknek, a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján elfogadja az e cikk egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezéseket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 42. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

▼M1

7. cikk

Adatvédelem

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a személyes adatok e rendelettel összefüggésben történő kezelése kizárólag az e rendeletnek és az 561/2006/EK, az 1071/2009/EK, az 1072/2009/EK és az 1073/2009/EK rendeletnek, a 2002/15/EK, a 92/6/EGK és a 92/106/EGK irányelvnek, valamint – a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetése tekintetében – a 96/71/EK, a 2014/67/EU és az (EU) 2020/1057 irányelvnek való megfelelés ellenőrzése céljából történjen.

(2) A tagállamok gondoskodnak különösen a személyes adatok védelméről a tekintetben, hogy azokat kizárólag az (1) bekezdésben említett uniós jogi aktusokhoz szorosan kapcsolódó célokra és az alábbiak vonatkozásában lehessen felhasználni:

a)

globális navigációs műholdrendszer (GNSS) használata helymeghatározási adatok rögzítésére a 8. cikkben említett módon;

b)

távoli kommunikáció használata ellenőrzés céljából a 9. cikkben említett módon, interfésszel rendelkező menetíró készülék használata a 10. cikkben említett módon, a járművezetői kártyára vonatkozó információk elektronikus cseréje a 31. cikkben említett módon, különös tekintettel az ilyen adatok harmadik országokkal való, határokon átnyúló cseréjére; valamint

c)

a szállítási vállalkozások általi nyilvántartás a 33. cikkben említett módon.

(3) A digitális menetíró készüléket úgy kell kialakítani, hogy biztosított legyen a magánélet tiszteletben tartása. Kizárólag az (1) bekezdésben említett célokból szükséges adatok kezelhetők.

(4) A járművek tulajdonosainak, a szállítási vállalkozásoknak és minden más érintett szervezetnek adott esetben meg kell felelniük a személyes adatok védelmére vonatkozó releváns rendelkezéseknek.

▼B

II. FEJEZET

AZ INTELLIGENS MENETÍRÓ KÉSZÜLÉK

8. cikk

A jármű helyzetének rögzítése bizonyos pontokon a napi munkaidő során

▼M1

(1) A vonatkozó jogszabályoknak való megfelelés ellenőrzésének megkönnyítése érdekében a jármű helyzetét automatikusan rögzíteni kell a következő pontokon, vagy az azokhoz legközelebb eső olyan helyen, ahol fogható műholdas jel:

—
a napi munkaidő kezdetének helyén,

—
minden alkalommal, amikor a jármű átlépi valamely tagállam határát,

—
minden alkalommal, amikor a jármű be- vagy kirakodási műveletet végez,

—
a halmozott vezetési idő minden harmadik órájában, és

—
a napi munkaidő végének helyén.

Az ellenőrző hatóságok által végzett megfelelés-ellenőrzés megkönnyítése érdekében az intelligens menetíró készüléknek az 561/2006/EK rendeletben előírtak szerint azt is rögzítenie kell, hogy a járművet áru- vagy személyszállításra használják-e.

Az említett célokból az első alkalommal 36 hónappal a 11. cikk első bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően nyilvántartásba vett járműveket fel kell szerelni egy műholdas navigációs rendszeren alapuló helymeghatározási szolgáltatáshoz kapcsolt menetíró készülékkel.

A határátlépésnek és a további tevékenységeknek az első albekezdés második és harmadik franciabekezdésében, valamint a második albekezdésben említett rögzítése azonban – a bizonyos járművek készülékkel való utólagos felszerelésére vonatkozó, a 3. cikk (4) bekezdése szerinti kötelezettség sérelme nélkül – azokra a járművekre alkalmazandó, amelyeket a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követő két év után vettek első alkalommal nyilvántartásba egy tagállamban.

▼B

(2) Ami a menetíró készüléknek az (1) bekezdésben említettek szerint egy műholdas navigációs rendszeren alapuló helymeghatározási szolgáltatáshoz történő csatlakoztatását illeti, kizárólag ingyenes helymeghatározási szolgáltatást biztosító kapcsolatot lehet létesíteni. Az (1) bekezdésben említett pontok meghatározására a menetíró készülékben nem tárolható tartósan más helymeghatározási adat, csak amely – ha ez lehetséges – földrajzi koordinátákban van megadva. Az (1) bekezdésben említett pontok automatikus rögzítése vagy a mozgásérzékelő megerősítése céljából ideiglenesen tárolandó, a pozíciókra vonatkozó adatokhoz a felhasználók nem férhetnek hozzá, és azokat automatikusan törölni kell, amint az említett célra már nem szükségesek.

9. cikk

Az esetleges manipulációk és visszaélések korai távészelése

(1) Az illetékes ellenőrző hatóságok általi célzott közúti ellenőrzések elősegítése érdekében az első alkalommal 36 hónappal a 11. cikkben említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően nyilvántartásba vett járművekbe szerelt menetíró készülékek a jármű mozgása során képesnek kell lennie az e hatóságokkal való kommunikációra.

▼M1

(2) Három évvel a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően a tagállamok a megfelelő mértékben ellátják ellenőrző hatóságaikat az e cikkben említett adatkommunikáció lehetővé tételéhez szükséges, korai távészelést biztosító berendezésekkel, figyelembe véve a konkrét végrehajtási követelményeiket és stratégiáikat. Az említett időpontig a tagállamok maguk határozhatnak arról, hogy ellátják-e ellenőrzési hatóságaikat ilyen korai távészelést biztosító berendezéssel

(3) Az (1) bekezdésben említett kommunikáció csak akkor jön létre a menetíró készülékkel, ha az ellenőrző hatóságok berendezései erre irányuló kérést küldenek. Az adatok integritásának, valamint az adatrögzítő és ellenőrző készülékek hitelesítésének érdekében e kommunikációnak biztonságosnak kell lennie. A továbbított adatokhoz csak a 7. cikk (1) bekezdésében említett uniós jogi aktusok és az e rendelet megsértésének ellenőrzésére felhatalmazott ellenőrző hatóságok, valamint a műhelyek férhetnek hozzá, de utóbbiak csak annyiban, amennyiben az a menetíró készülék helyes működésének ellenőrzéséhez szükséges.

▼B

(4) A kommunikáció során közölt adatokat az esetlegesen manipulált vagy nem megfelelően alkalmazott menetíró készülékkel rendelkező járművek célzott közúti ellenőrzéséhez szükséges adatokra kell korlátozni. Ezeknek az adatoknak a következő eseményekhez vagy a menetíró készülék által rögzített alábbi adatokhoz kell kapcsolódniuk:

— a biztonsági rendszer megsértésére irányuló legutóbbi kísérlet,

— az áramellátás leghosszabb megszakadása,

— érzékelőhiba,

— a mozgásra vonatkozó adatok hibája,

— a jármű mozgásával kapcsolatos ellentmondás,

— érvényes kártya nélküli járművezetés,

— kártyabehelyezés menet közben,

— időbeállítási adatok,

— kalibrálási adatok, beleértve a két legutóbbi kalibrálás időpontját,

— a jármű hatósági rendszáma,

— a menetíró készülék által rögzített sebesség,

▼M1

—
a maximális vezetési idő túllépése.

▼B

(5) A közölt adatokat kizárólag az e rendeletnek való megfelelés ellenőrzésére lehet használni. Azok a vezető- és pihenőidők ellenőrzését végző hatóságokon, illetve – folyamatban lévő igazságügyi eljárások keretében – az igazságügyi szerveken kívül nem adhatók át más szerveknek.

(6) Az adatokat az ellenőrző hatóságok csak a közúti ellenőrzés idejére tárolhatják, és azokat az adatkommunikációt követő három órán belül törölni kell, kivéve, ha az adatok a menetíró készülék esetleges manipulációjára vagy a használatával való visszaélésre engednek következtetni. Ha a közúti ellenőrzés következő szakasza nem erősíti meg a manipuláció vagy a visszaélés tényét, az átadott adatokat törölni kell.

(7) A járművet üzemben tartó szállítási vállalkozás felelőssége tájékoztatni a járművezetőt arról, hogy a menetíró készülék esetleges manipulációjának vagy használatával való visszaélésnek a korai észlelése céljából lehetőség van a távolból történő kommunikációra.

(8) Az e cikkben ismertetett típusú, korai távészéleléssel történő kommunikáció semmilyen esetben nem vezethet automatikus pénzbírsághoz vagy szankciókhoz a járművezető, illetve a szállítási vállalkozás tekintetében. Az illetékes ellenőrző hatóság a közölt adatok alapján dönthet a jármű és a menetíró készülék ellenőrzéséről. A távoli adatközlés eredménye nem akadályozhatja meg, hogy az ellenőrző hatóság véletlenszerű közúti ellenőrzéseket hajtson végre a 2006/22/EK irányelv 9. cikkében bevezetett kockázatértékelő rendszer alapján.

10. cikk

A menetíró készülékeket és az intelligens közlekedési rendszereket összekapcsoló interfész

Az első alkalommal 36 hónappal a 11. cikkben említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően nyilvántartásba vett járművekbe szerelt menetíró készülékeket el lehet látni olyan szabványosított interfészekkel, amelyek lehetővé teszik, hogy a menetíró készülék által rögzített vagy előállított adatokat egy külső eszköz működési üzemmódban felhasználja, feltéve, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:

a)

az interfész nem befolyásolja a menetíró készülék adatainak hitelességét és integritását;

b)

az interfész megfelel a 11. cikkben szereplő részletes rendelkezéseknek;

c)

az interfészhez csatlakozó külső eszköz csak akkor fér hozzá a földrajzi helymeghatározási adatokat is magukban foglaló személyes adatokhoz, ha a járművezető, akire az adatok vonatkoznak, ehhez igazolhatóan a hozzájárulását adta.

▼M1

Azon járművek menetíró készülékeit, amelyeket a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követő két év után vettek első alkalommal nyilvántartásba egy tagállamban, el kell látni az (1) bekezdésben említett interfésszel.

▼B

11. cikk

Az intelligens menetíró készülékre vonatkozó részletes rendelkezések

▼M1

Annak biztosítása céljából, hogy az intelligens menetíró készülék megfeleljen az e rendeletben meghatározott elveknek és követelményeknek, a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján elfogadja a 8., 9. és 10. cikk egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezéseket, kivéve az olyan rendelkezéseket, amelyek további adatoknak a menetíró készülék általi rögzítését írják elő.

A Bizottság 2021. augusztus 21-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének második és harmadik franciabekezdésében, valamint a 8. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett, a jármű határátlépéseivel és tevékenységeivel kapcsolatos adatok rögzítésére és tárolására vonatkozó kötelezettség egységes alkalmazására vonatkozó részletes rendelkezéseket.

A Bizottság 2022. február 21-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az 561/2006/EK rendelet 2. cikke (1) bekezdésének aa) pontjában említett járművek menetíró készülékeinek adatkövetelményeire és -funkcióira – ideértve a 8., 9. és 10. cikkben foglaltakat – valamint a beszerelésükre irányadó szabályok egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezéseket.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 42. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Az első, második és harmadik bekezdésben említett részletes rendelkezések:

▼B

a)

az intelligens menetíró készülék e fejezetben említett funkcióinak teljesítése vonatkozásában meghatározzák azokat a követelményeket, amelyek garantálják a 8. és 9. cikkben említett műholdas helymeghatározó szolgáltatás és távkommunikációs technológia révén a menetíró készülékbe betáplált adatok biztonságát, pontosságát és megbízhatóságát;

b)

meghatározzák a 8. és 9. cikkben említett, a menetíró készüléken kívüli vagy abba beépített műholdas helymeghatározó szolgáltatásra és távkommunikációs technológiára vonatkozó különböző feltételeket és követelményeket, továbbá a készüléken kívüli szolgáltatás és technológia esetében meghatározzák a műholdas helymeghatározó jelnek mint másodlagos mozgásérzékelőnek az alkalmazására vonatkozó feltételeket is;

c)

meghatározzák a 10. cikkben említett interfész vonatkozásában szükséges szabványokat. Az ilyen szabványok magukban foglalhatnak egy a járművezető, a műhely és a szállítási vállalkozás adathozzáférési jogáról szóló rendelkezést, valamint a menetíró készülék által rögzített adatok ellenőrzésére vonatkozó szabványokat, amely ellenőrzési szabályok olyan hitelesítési/engedélyezési mechanizmuson – például a hozzáférési szintekre vonatkozó tanúsítványon – alapulnak, amelyet műszaki megvalósíthatóságának függvényében az interfész tekintetében állapítanak meg.

TÍPUSJÓVÁHAGYÁS

12. cikk

Kérelmek

(1) A gyártóknak vagy meghatalmazottjaiknak az erre a célra az egyes tagállamok által kijelölt típusjóváahagyó hatóságokhoz kérelmet kell benyújtaniuk az adott típusú járműegység, mozgásérzékelő, adatrögzítőlap-minta vagy tachográf-kártya jóváahagyása iránt.

(2) A tagállamok legkésőbb 2015. március 2-ig közlik a Bizottsággal az (1) bekezdésben említett kijelölt hatóságok megnevezését és elérhetőségét, és szükség esetén az ezekben bekövetkező későbbi változásokat is. A Bizottság a honlapján közzéteszi és naprakészen tartja a típusjóváahagyásra kijelölt hatóságok jegyzékét.

(3) A típusjóváahagyás iránti kérelemhez mellékelni kell mind a megfelelő leírásokat, a plombákra vonatkozó szükséges információkat is beleértve, mind pedig a biztonsági, működési és átjárhatósági tanúsítványokat. A biztonsági tanúsítványt a Bizottság által kijelölt elismert tanúsító szerv állítja ki.

A működési tanúsítványt a típusjóváahagyó hatóság állítja ki a gyártó számára.

Az átjárhatósági tanúsítványt egyetlen, a Bizottság alá tartozó és annak felelős laboratórium állítja ki.

(4) A menetíró készülék, annak releváns alkatrészei, illetve a tachográf-kártya vonatkozásában:

a)

a biztonsági tanúsítvány a járműegység, a tachográf-kártya, a mozgásérzékelő, és a járműegységbe nem beépített globális navigációs műholdrendszer (GNSS) esetében a GNSS-vevőhöz való csatlakozás vonatkozásában a következőket tanúsítja:

i.

a biztonsági céloknak való megfelelés;

ii.

az alábbi biztonsági funkciók teljesítése: a szolgáltatás azonosítása és hitelesítése, engedélyezése, bizalmassága, elszámoltathatósága, integritása, auditálása, pontossága és megbízhatósága;

b)

a működési tanúsítvány tanúsítja, hogy a tesztelt egység a végrehajtott funkciók, a környezetvédelmi jellemzők és az elektromágneses összeférhetőségi jellemzők tekintetében teljesíti a megfelelő követelményeket, és megfelel mind a fizikai követelményeknek, mind pedig az egyéb alkalmazandó szabványoknak;

c)

az átjárhatósági tanúsítvány tanúsítja, hogy a tesztelt egység és a szükséges menetíró készülék vagy tachográf-kártya között teljes az átjárhatóság.

(5) A menetíró készülék szoftverében, hardverében és a gyártásához felhasznált anyagok természetében végzett minden módosítást még az alkalmazás előtt be kell jelenteni azon hatóságnak, amely a berendezés részére a típusjóváahagyást megadta. E hatóság megerősíti a gyártó felé a típusjóváahagyás meghosszabbítását, vagy kérheti a vonatkozó működési, biztonsági, illetve átjárhatósági tanúsítványok frissítését vagy megerősítését.

(6) Egyazon típusú járműegységre, mozgásérzékelőre, adatrögzítőlap-mintára vagy tachográf-kártyára vonatkozóan csak egy tagállamhoz nyújtható be kérelem.

(7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján elfogadja az e cikk egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezéseket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 42. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

13. cikk

A típusjóváahagyás megadása

A tagállamok minden olyan típusú járműegységre, mozgásérzékelőre, adatrögzítőlap-mintára vagy tachográf-kártyára megadják a típusjóváahagyást, amely megfelel a 4. és 11. cikkben foglalt követelményeknek, feltéve, hogy az adott tagállamnak módjában áll ellenőrizni, hogy a legyártott modellek megfelelnek-e a jóváahagyott típusnak.

Bármely jóváahagyott modell módosításához vagy kiegészítéséhez annak a tagállamnak a kiegészítő típusjóváahagyása szükséges, amelyik az eredeti típusjóváahagyást megadta.

14. cikk

Típus-jóváahagyási jel

A tagállamok a kérelmező számára egy előzetesen meghatározott modellnek megfelelő típusjóváahagyási jelet adnak ki az általuk a 13. cikk és a II. melléklet szerint jóváahagyott minden egyes járműegységre, mozgásérzékelőre, adatrögzítőlap-mintára vagy tachográf-kártyára. A Bizottság az említett modelleket – végrehajtási jogi aktusok útján – a 42. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében fogadja el.

15. cikk

Jóváahagyás vagy elutasítás

A tagállam illetékes hatósága, amelyhez a típusjóváahagyás iránti kérelmet benyújtották, az egyes jóváahagyott járműegységek, mozgásérzékelők, adatrögzítőlap-minták vagy tachográf-kártyák tekintetében egy hónapon belül megküldi a típusbizonyítvány egy példányát és a – plombákra is vonatkozó – műszaki leírások egy példányát a többi tagállam hatóságainak. Amennyiben az illetékes hatóságok nem hagyják jóvá a típusjóváahagyás iránti kérelmet, a jóváahagyás megtagadásáról értesítik a többi tagállam hatóságait, és közlik döntésük okait is.

16. cikk

A készülék típusjóváahagyásnak való megfelelése

(1) Amennyiben az a tagállam, amelyik a 13. cikk szerint megadta a típusjóváahagyást, azt állapítja meg, hogy az általa kiadott típus-jóváahagyási jelet viselő járműegység, mozgásérzékelő, adatrögzítő lap vagy tachográf-kártya nem felel meg a jóváahagyott típusnak, megteszi a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a legyártott modellek megfeleljenek a jóváahagyott típusnak. A meghozott intézkedések szükség esetén magukban foglalhatják a típusjóváahagyás visszavonását is.

(2) A típusjóváahagyást megadó tagállam visszavonja a jóváahagyást, ha a jóváahagyott járműegység, mozgásérzékelő, adatrögzítő lap vagy tachográf-kártya nincs összhangban e rendelettel, vagy a használata során olyan általános jellegű hiba jelentkezik, amely alkalmatlanná teszi a tervezett felhasználásra.

(3) Amennyiben egy típusjóváagyást megadó tagállam értesítést kap egy másik tagállamtól az (1) és (2) bekezdésben említett valamelyik esetről, az értesítést küldő tagállammal folytatott konzultációt követően megteszi az említett bekezdésekben megállapított lépéseket, az (5) bekezdésre is figyelemmel.

(4) Az a tagállam, amelyik meggyőződött arról, hogy a (2) bekezdésben említett esetek valamelyike fennáll, további értesítésig megtilthatja az érintett járműegység, mozgásérzékelő, adatrögzítő lap vagy tachográf-kártya forgalomba hozatalát és üzembe helyezését. Ugyanez alkalmazandó az (1) bekezdésben említett esetekre az EU-elsőhitelesítés alól mentesített járműegységek, mozgásérzékelők, adatrögzítő lapok vagy tachográf-kártyák tekintetében, amennyiben a gyártó a megfelelő figyelmeztetést követően sem biztosítja a készülék megfelelőségét a jóváagyott modellel vagy e rendelet követelményeivel.

A tagállamok illetékes hatóságai minden esetben egy hónapon belül értesítik egymást és a Bizottságot bármely típusjóváagyás visszavonásáról, illetve az (1), a (2) vagy (3) bekezdéssel összhangban tett egyéb intézkedéseikről, és részletesen meghatározzák e lépés okait.

(5) Amennyiben egy típusjóváagyást megadó tagállam vitatja a tudomására hozott – az (1), illetőleg a (2) bekezdés szerinti – esetek bármelyikének fennállását, az érintett tagállamok igyekeznek a vitát rendezni, és folyamatosan tájékoztatják a Bizottságot.

Ha a tagállamok közötti megbeszélések a (3) bekezdés szerinti értesítést követő négy hónapon belül nem vezetnek megállapodáshoz, a Bizottság valamennyi tagállam szakértőinek meghallgatása és valamennyi releváns – például gazdasági és műszaki – tényező megvizsgálása után az említett négyhónapos időszak elteltétől számított hat hónapon belül határozatot fogad el, amelyről az érintett tagállamokat és egyidejűleg a többi tagállamot is értesíti. A Bizottság minden esetben határidőt szab határozatának végrehajtására.

17. cikk

Az adatrögzítő lapok jóváagyása

(1) Az adatrögzítőlap-minta típusjóváagyása iránti kérelmében a kérelmező meghatározza azoknak az analóg menetíró készülékeknek a típusát vagy típusait, amelyekhez a kérdéses adatrögzítő lapot tervezték, és az adatrögzítő lap tesztelésére alkalmas ilyen típusú készüléket bocsát rendelkezésre.

(2) Valamennyi tagállam illetékes hatósága jelzi az adatrögzítőlap-minta típusbizonyítványán azoknak az analóg menetíró készülékeknek a típusát vagy típusait, amelyekkel az adatrögzítőlap-mintát használni lehet.

18. cikk

Az elutasító határozat indokolása

Az e rendelet szerint hozott minden olyan határozatban, amellyel egy járműegység, mozgásérzékelő, adatrögzítőlap-minta vagy tachográf-kártya típusjóváagyását elutasítják vagy visszavonják, részletesen meg kell adni a határozat indokait. A határozatot közölni kell az érintett féllel, akit ezzel egyidejűleg tájékoztatni kell a vonatkozó tagállam jogszabályai szerint rendelkezésére álló jogorvoslati lehetőségekről és azok érvényesítésének határidejéről.

19. cikk

A típusjóváagyással rendelkező menetíró készülékek elismerése

A tagállamok nem utasíthatják el a menetíró készülékekkel felszerelt járművek nyilvántartásba vételét, és nem tilthatják meg az ilyen járművek üzembe helyezését vagy használatát semmilyen, az adott járműnek ilyen készülékkel való felszereltségével összefüggő indokkal, amennyiben a készülék el van látva a 14. cikkben említett típus-jóváhagyási jellel és a 22. cikk (4) bekezdésében említett illesztési címkével.

20. cikk

Biztonság

(1) A gyártóknak úgy kell a gyártásra kerülő járműegységeket, mozgásérzékelőket és tachográf-kártyákat kialakítaniuk, tesztelniük és ellenőrizniük, hogy észleljék a termék életciklusának minden fázisában felmerülő sebezhetőségeket, és meg kell előzniük, illetve korlátozniuk kell az ezekkel való lehetséges visszaéléseket. A tesztek gyakoriságát az a tagállam állapítja meg, amely a típusbizonyítványt kiadta, a tesztek között eltelt idő azonban nem haladhatja meg a két évet.

(2) Ebből a célból a gyártók benyújtják a 12. cikk (3) bekezdésében említett tanúsító szervnek a sebezhetőség elemzéséhez szükséges dokumentációt.

(3) Az (1) bekezdés alkalmazásában a 12. cikk (3) bekezdésében említett tanúsító szerv teszteli a járműegységeket, mozgásérzékelőket és tachográf-kártyákat annak megerősítésére, hogy a nyilvánosan elérhető információk birtokában levő személyek nem tudnak visszaélni az ismert sebezhetőségekkel.

(4) Amennyiben az (1) bekezdésben említett tesztek a rendszer elemeinek (a járműegységeknek, a mozgásérzékelőknek és a tachográf-kártyáknak) a sebezhetőségét fedik fel, ezeket az elemeket nem lehet forgalomba hozni. Amennyiben a (3) bekezdésben említett tesztek a már piaci forgalomba helyezett elemek sebezhetőségét fedik fel, a gyártó vagy a tanúsító szerv erről értesíti a típusjóváhagyást megadó tagállam illetékes hatóságait. Ezek az illetékes hatóságok meghozzák azokat az intézkedéseket, amelyek a probléma – mindenekelőtt a gyártó általi – kezeléséhez szükségesek, és haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot a feltárt sebezhetőségekről és a tervezett vagy meghozott intézkedésekről, ideértve adott esetben a típusjóváhagyásnak a 16. cikk (2) bekezdése szerinti visszavonását is.

21. cikk

Üzemi tesztek

(1) A tagállamok engedélyezhetik a típusjóváhagyással még nem rendelkező menetíró készülékek üzemi tesztjét. A tagállamok kölcsönösen elismerik az üzemi tesztekre vonatkozó ilyen engedélyeket.

(2) Az üzemi tesztben részt vevő járművezetőknek és szállítási vállalkozásoknak meg kell felelniük az 561/2006/EK rendelet követelményeinek. A megfelelés igazolására a járművezetőknek az e rendelet 35. cikke (2) bekezdésében meghatározott eljárást kell követniük.

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el az üzemi tesztek elvégzése során követendő eljárások meghatározására és az ezen üzemi tesztek ellenőrzéséhez használt formanyomtatványokra vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 42. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

IV. FEJEZET

BEÉPÍTÉS ÉS VIZSGÁLAT

22. cikk

Beépítés és javítás

(1) A menetíró készülék beépítését és javítását csak olyan szerelők, műhelyek vagy járműgyártók végezhetik, akik, illetőleg amelyek erre a tagállamok illetékes hatóságai által a 24. cikknek megfelelően adott engedéllyel rendelkeznek.

(2) Az engedéllyel rendelkező szerelők, műhelyek vagy járműgyártók, miután meggyőződtek a menetíró készülék megfelelő működéséről, a 15. cikkben említett típusbizonyítványban szereplő műszaki leírásokkal összhangban oly módon leplombálják azt, hogy a rögzített adatokat ne lehessen manipuláló eszközzel meghamisítani vagy megváltoztatni.

(3) Az engedéllyel rendelkező szerelő, műhely vagy járműgyártó az általa felhelyezett plombán egy speciális jelet helyez el, ezenkívül a digitális menetíró készülékek esetében betáplálja a hitelesítő ellenőrzések végrehajtásához kapcsolódó elektronikus biztonsági adatokat. Az egyes tagállamok illetékes hatóságai megküldik a Bizottságnak az alkalmazott jelek és elektronikus biztonsági adatok nyilvántartását, valamint az utóbbiakra vonatkozó szükséges információkat. A Bizottság ezt az információt kérésre hozzáférhetővé teszi a tagállamok számára.

(4) Annak igazolására, hogy a menetíró készülék beépítése e rendelet követelményeinek megfelelően történt, a készüléken illesztési címkét kell elhelyezni oly módon, hogy az jól látható és könnyen olvasható legyen.

(5) A menetíró készülék alkatrészeit a típusbizonyítványban meghatározottak szerint plombával kell ellátni. A menetíró készülékhez kapcsolt minden olyan csatlakozást plombával kell ellátni, amelynek esetében fennáll a hamisítás veszélye, ideértve a mozgásérzékelő és a sebességváltómű közötti csatlakozást, valamint adott esetben az illesztési címkét is.

A plomba csak a következő feltételekkel távolítható el vagy törhető fel:

— az illetékes hatóságok által a 24. cikk alapján adott engedéllyel rendelkező szerelők vagy műhelyek által a menetíró készülék javítása, karbantartása vagy újrakalibrálása céljából, vagy megfelelően képzett, szükség esetén felhatalmazott ellenőrző tisztviselők általi ellenőrzés céljából,

— a járműnek a plombát is érintő javítása vagy átalakítása céljából. Ebben az esetben a járműben el kell helyezni és meg kell őrizni egy írásbeli nyilatkozatot, amelyben szerepel a plomba eltávolításának vagy feltörésének időpontja és oka. A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza az írásbeli nyilatkozat szabványosított formáját.

▼M1

Az eltávolított vagy feltört plombát egy engedéllyel rendelkező szerelőnek vagy műhelynek indokolatlan késedelem nélkül, de legfeljebb az eltávolítást vagy feltörést követő hét napon belül pótolnia kell. Amennyiben a plomba eltávolítására vagy feltörésére ellenőrzés céljából került sor, akkor azt az ellenőrző tisztviselő egy plombáló berendezést és egy egyedi speciális jelet alkalmazva indokolatlan késedelem nélkül újraplombálhatja.

Amennyiben az ellenőrző tisztviselő eltávolítja a plombát, az ellenőrzőkártyát be kell helyeznie a menetíró készülékbe az eltávolítás pillanatában, és annak az ellenőrzés

befejezéséig behelyezve kell maradnia, akkor is, ha új plombát helyez fel. Az ellenőrző tisztviselőnek írásbeli nyilatkozatban kell rögzítenie legalább a következő adatokat:

—
jármű-azonosító szám,

—
tisztviselő neve,

—
ellenőrző hatóság és tagállam,

—
ellenőrzőkártya száma,

—
eltávolított plomba száma,

—
a plomba eltávolításának dátuma és időpontja,

—
az új plomba száma, amennyiben az ellenőrző tisztviselő új plombát helyezett el.

Az új plomba felhelyezése előtt egy engedéllyel rendelkező műhelynek el kell végeznie a menetíró készülék ellenőrzését és kalibrálását, kivéve, ha a plomba eltávolítására vagy feltörésére ellenőrzés céljából került sor, és azt az ellenőrző tisztviselő lecserélte.

▼B

23. cikk

A menetíró készülékek vizsgálata

(1) A menetíró készülékeket az engedéllyel rendelkező műhelyekkel rendszeresen meg kell vizsgáltatni. A rendszeres vizsgálatokat legalább két évente el kell végezni.

(2) Az (1) bekezdésben említett vizsgálatok során a következőket kell ellenőrizni:

—
a menetíró készülék megfelelően van-e felszerelve, és megfelelő-e az adott jármű vonatkozásában,

—
a menetíró készülék rendeltetésszerűen működik-e,

—
a menetíró készüléken fel van-e tüntetve a típus-jóváhagyási jel,

—
elhelyezték-e az illesztési címkét,

—
valamennyi plomba sértetlen és valódi-e,

—
a menetíró készülékhez nincsenek manipuláló eszközök csatlakoztatva, és nincs nyoma ilyen eszközök használatának,

—
a gumiabroncsok mérete és tényleges kerülete.

(3) A műhelyeknek vizsgálati jelentést kell készíteniük azokban az esetekben, amikor akár az időszakos vizsgálat, akár az illetékes nemzeti hatóság külön kérésére végzett vizsgálat következtében a menetíró készülék működésében tapasztalt rendellenességeket javítani kellett. A műhelyeknek jegyzéket kell vezetniük az összes vizsgálati jelentésről.

(4) A vizsgálati jelentéseket az elkészítésüktől számított legalább két éven keresztül meg kell őrizni. A tagállamok maguk határoznak arról, hogy a vizsgálati jelentéseket ez alatt az idő alatt meg kell-e őrizni vagy továbbítani kell-e az illetékes hatóság számára. Amennyiben a vizsgálati jelentéseket a műhely őrzi meg, az illetékes hatóság kérésére a műhelynek rendelkezésre kell bocsátania az adott időszakban elvégzett kalibrálásokról és vizsgálatokról készített jelentéseket.

24. cikk

Szerelők, műhelyek és járműgyártók engedélyezése

(1) A tagállamok engedéllyel látják el, rendszeresen ellenőrizik és tanúsítják azokat a szerelőket, műhelyeket és járműgyártókat, amelyek elvégezhetik a menetíró készülékek beépítését, ellenőrzését, vizsgálatát és javítását.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a szerelők, műhelyek és járműgyártók szakértelemmel bírnak és megbízhatóak. Ebből a célból egyértelmű nemzeti eljárásokat állapítanak meg és tesznek közzé, és gondoskodnak arról, hogy a következő minimumkritériumok teljesüljenek:

a)

a személyzet megfelelően képzett;

b)

a releváns tesztek és feladatok elvégzéséhez szükséges készülékek rendelkezésre állnak;

c)

a szerelők, műhelyek és járműgyártók jó hírnévvel rendelkeznek.

(3) Az engedéllyel rendelkező szerelőkre és műhelyekre vonatkozó auditot az alábbiak szerint kell elvégezni:

a)

az engedéllyel rendelkező szerelőkre és műhelyekre vonatkozóan legalább két évente auditot kell elvégezni a menetíró készülék kezeléséhez alkalmazott eljárásaik tekintetében. Az auditnak mindenekelőtt az alkalmazott biztonsági intézkedésekre és a műhelykártyák kezelésére kell összpontosítania. A tagállamok ezeket az auditokat helyszíni vizsgálat nélkül is elvégezhetik.

b)

Ezen túlmenően sor kerülhet az engedéllyel rendelkező szerelőkre és műhelyekre vonatkozóan bejelentés nélküli műszaki auditra is, az elvégzett kalibrálásokról, vizsgálatokról és beépítésekről ellenőrzése céljából. Ezeket az auditokat minden évben az engedéllyel rendelkező szerelők és műhelyek legalább tíz százalékánál el kell végezni.

(4) A tagállamok és illetékes hatóságai megfelelő intézkedéseket hoznak a szerelők, illetve műhelyek és a szállítási vállalkozások közötti összeférhetlenség megelőzése érdekében. Összeférhetlenség komoly kockázata esetén olyan további egyedi intézkedéseket kell hozni, amelyek biztosítják, hogy a szerelő vagy műhely megfeleljen e rendeletnek.

(5) A tagállamok illetékes hatóságai – lehetőség szerint elektronikus úton – évente megküldik a Bizottságnak az engedéllyel rendelkező szerelők és műhelyek, valamint a számukra kiadott kártyák jegyzékét. A Bizottság e jegyzékeket közzéteszi a honlapján.

(6) A tagállamok illetékes hatóságai ideiglenesen vagy véglegesen visszavonhatják az engedélyt azokról a szerelőktől, műhelyektől és járműgyártóktól, amelyek nem tesznek eleget az e rendeletben előírt kötelezettségeiknek.

*25. cikk***Műhelykártyák**

(1) A műhelykártyák érvényességi ideje nem haladhatja meg az egy évet. A műhelykártya megújítása esetén az illetékes hatóság meggyőződik arról, hogy a szerelő, a műhely vagy a járműgyártó megfelel a 24. cikk (2) bekezdésében felsorolt kritériumoknak.

(2) Az illetékes hatóság a műhelykártyát a megújítás iránti érvényes kérelem és valamennyi szükséges dokumentáció kézhezvételének időpontjától számított 15 munkanapon belül megújítja. Ha a műhelykártya megsérült, hibásan működik, elveszett vagy azt eltulajdonították, az illetékes hatóság az erre irányuló részletes kérelem kézhezvételének időpontjától számított öt munkanapon belül cserekártyát biztosít. Az illetékes hatóságok az elvesztett, eltulajdonított, illetve meghibásodott kártyákról nyilvántartást vezetnek.

(3) Ha egy tagállam visszavonja egy szerelő, műhely vagy járműgyártó 24. cikk szerinti engedélyét, akkor vissza kell vonnia az annak kiadott műhelykártyákat is.

(4) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy megakadályozzák az engedéllyel rendelkező szerelők, műhelyek és járműgyártók részére kiállított műhelykártyák hamisítását.

V. FEJEZET

JÁRMŰVEZETŐI KÁRTYÁK*26. cikk***A járművezetői kártyák kiállítása**

(1) A járművezetői kártyát a járművezető kérésére annak a tagállamnak az illetékes hatósága állítja ki, amelynek területén a járművezető szokásos tartózkodási helye található. Az illetékes hatóság a kártyát a kérelem és valamennyi szükséges dokumentáció kézhezvételének időpontjától számított egy hónapon belül kiállítja.

(2) E cikk alkalmazásában a „szokásos tartózkodási hely” az a hely, ahol az adott személy életvitelszerűen lakik, vagyis ahol egy naptári évben legalább 185 napot tölt, személyes és foglalkozásával összefüggő kötelekei miatt, illetőleg – foglalkozási kötelekekkel nem rendelkező személy esetében – olyan személyes kötelekei miatt, amelyek szoros kapcsolatra utalnak az adott személy és azon hely között, ahol él.

Olyan személy esetében azonban, akinek foglalkozásával összefüggő kötelekei más helyen vannak, mint személyes kötelekei, és aki ezért felváltva két vagy több tagállam különböző helyein él, szokásos tartózkodási helyként a személyes kötelekek helyét kell tekinteni, feltéve, hogy a szóban forgó személy oda rendszeresen visszatér. E feltételnek nem kell teljesülnie, ha az érintett személy azért él valamely tagállamban, hogy ott határozott idejű megbízásnak tegyen eleget.

(3) A járművezető bármilyen arra alkalmas eszközzel, például személyazonosító igazolvánnyal vagy más érvényes okmánnyal igazolhatja szokásos tartózkodási helyét. A járművezetői kártyát kiállító tagállam illetékes hatóságai a szokásos tartózkodási helyről tett nyilatkozat érvényességével kapcsolatos kétségük esetén vagy meghatározott külön ellenőrzések céljára további információt vagy bizonyítékot kérhetnek.

(4) A tagállamok kellően indokolt és kivételes esetben legfeljebb 185 napig érvényes, ideiglenes és nem megújítható járművezetői kártyát állíthatnak ki olyan járművezető számára, akinek szokásos tartózkodási helye nem valamely tagállamban és nem egy olyan államban található, amely az AETR-megállapodás szerződő fele, feltéve, hogy e járművezető valamely, a kiállító tagállamban letelepedett szállítási vállalkozással munkajogi viszonyban áll, és – amennyiben az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (¹¹) alkalmazandó – az utóbbi rendeletben említett járművezetői igazolvánnyal rendelkezik.

A Bizottság a tagállamoktól kapott adatok alapján szoroson nyomon követi e bekezdés alkalmazását. Megállapításairól két évente jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács számára, és mindenekelőtt megvizsgálja, hogy az ideiglenes járművezetői kártyák nem befolyásolják-e hátrányosan a munkaerő-piaci helyzetet, valamint hogy egy és ugyanazon járművezető számára nem állítottak-e ki egynél több alkalommal is ideiglenes járművezetői kártyát. A Bizottság e bekezdés felülvizsgálatára megfelelő jogalkotási javaslatot terjeszthet elő.

(5) A kiállító tagállam illetékes hatóságai megfelelő intézkedéseket hoznak annak érdekében, hogy meggyőződjenek arról, hogy a kérelmező még nem rendelkezik érvényes járművezetői kártyával, és a járművezető személyes adataival látják el a járművezetői kártyát, gondoskodva ezen adatok láthatóságáról és biztonságáról.

(6) A járművezetői kártya érvényességi ideje nem haladhatja meg az öt évet.

(7) A járművezetői kártya az érvényességi ideje alatt csak akkor vonható vissza, illetve érvényessége csak akkor függeszthető fel, ha valamely tagállam illetékes hatósága arra a megállapításra jut, hogy a kártyát meghamisították vagy a járművezető olyan kártyát használ, amelynek nem ő a tulajdonosa, vagy a kártyát a valóságnak nem megfelelő nyilatkozatok, illetve hamis okmányok alapján szerezte meg. Ha az ilyen felfüggesztésről vagy visszavonásról a kártyát kiállító tagállamtól eltérő tagállam rendelkezik, akkor a lehető legrövidebb időn belül visszaküldi a kártyát a kiállító tagállam hatóságaihoz, és megadja a visszavonás vagy felfüggesztés indokait. Amennyiben a kártya visszaküldése várhatóan két hétnél több időt vesz igénybe, a felfüggesztésről vagy visszavonásról rendelkező tagállam ezen a két héten belül tájékoztatja a kiállító tagállamot a felfüggesztés vagy visszavonás indokairól.

▼M1

(7a) A kibocsátó tagállam illetékes hatósága előírhatja a járművezetők számára, hogy a járművezetői kártyájukat cseréljék le újra, amennyiben ez a vonatkozó műszaki előírásoknak való megfelelés miatt szükséges.

▼B

(8) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy megakadályozzák a járművezetői kártyák hamisítását.

(9) Ez a cikk nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy járművezetői kártyát adjanak ki olyan járművezetők részére, akiknek szokásos tartózkodási helye az érintett tagállam területének azon részén található, amelyre az Európai Unióról szóló szerződés vagy az Európai Unió működéséről szóló szerződés nem alkalmazandó, azzal a feltétellel, hogy ez esetben e rendelet vonatkozó rendelkezései az alkalmazandók.

27. cikk

A járművezetői kártyák használata

- (1) A járművezetői kártya személyre szól.
- (2) A járművezető nem rendelkezhet egynél több érvényes járművezetői kártyával, és csak saját, személyre szóló járművezetői kártyájának használatára jogosult. A járművezető nem használhat meghibásodott vagy lejárt járművezetői kártyát.

28. cikk

A járművezetői kártyák megújítása

- (1) Amennyiben egy járművezető meg kívánja újítani járművezetői kártyáját, ezt legkésőbb 15 munkanappal a kártya lejáratának napja előtt kérelmeznie kell a szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam illetékes hatóságánál.
- (2) Amennyiben megújítás esetén a járművezető szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam nem azonos azon tagállammal, amely a járművezető jelenlegi kártyáját kiállította, és amennyiben a járművezető a járművezetői kártya megújítását a szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam hatóságaitól kéri, e hatóságoknak tájékoztatniuk kell a kártya megújításának indokairól azokat a hatóságokat, amelyek a régi kártyát kiállították.
- (3) A rövidesen lejáró kártya megújítása iránti kérelem esetén az illetékes hatóság a lejárat időpontja előtt új kártyát biztosít, amennyiben a kérelmet az (1) bekezdésben megállapított határidőn belül benyújtották.

29. cikk

Eltulajdonított, elveszett vagy meghibásodott járművezetői kártyák

- (1) A kiállító hatóság legalább a kártyák érvényességi idejének megfelelő ideig nyilvántartást vezet a kiadott, eltulajdonított, elveszett vagy meghibásodott járművezetői kártyákról.
- (2) Ha a járművezetői kártya megsérül vagy hibásan működik, a járművezető köteles azt visszajuttatni a szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam illetékes hatóságához. A járművezetői kártya eltulajdonításáról hivatalos bejelentést kell tenni azon állam illetékes hatóságainál, amelynek területén a lopás történt.
- (3) A járművezetői kártya elvesztéséről hivatalos nyilatkozatot kell tenni a kártyát kiállító tagállam illetékes hatóságainál, valamint – amennyiben különböző tagállamról van szó – a járművezető szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam illetékes hatóságainál is.
- (4) Amennyiben a járművezetői kártya megsérült, hibásan működik, elveszett vagy azt eltulajdonították, a járművezetőnek hét naptári napon belül kérelmeznie kell a szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam illetékes hatóságainál a kártya cseréjét vagy pótlását. E hatóságok az erre irányuló részletes kérelem kézhezvételének időpontjától számított nyolc munkanapon belül cserekártyát biztosítanak.
- (5) A (4) bekezdésben meghatározott körülmények fennállása esetén a járművezető legfeljebb tizenöt naptári napig vezethet járművezetői kártya nélkül, illetőleg ennél hosszabb ideig abban az esetben, ha ez a járműnek a telephelyére való visszajuttatásához szükséges, feltéve, hogy a járművezető bizonyítani tudja, hogy a kártya bemutatása vagy használata ezen időszak alatt lehetetlen.

30. cikk

A járművezetői kártyák kölcsönös elismerése és cseréje

- (1) A tagállamok a járművezetői kártyákat kölcsönösen elismerik.

(2) Amennyiben az egyik tagállamban kiállított érvényes járművezetői kártya tulajdonosa a szokásos tartózkodási helyét egy másik tagállamba helyezi át, az addigi kártyája helyett azzal egyenértékű új járművezetői kártyát igényelhet. A kártyacserét végrehajtó tagállam feladata annak ellenőrzése, hogy a bemutatott kártya még érvényes-e.

(3) A kártyacserét végrehajtó tagállam visszaküldi a régi kártyát a kiállító tagállam hatóságainak, és megadja a visszaküldés indokait.

(4) Amennyiben egy tagállam pótol vagy másikra cserél egy járművezetői kártyát, az ilyen pótlást vagy cserét – és minden további pótlást vagy cserét – nyilvántartásba kell venni az adott tagállamban.

31. cikk

A járművezetői kártyákra vonatkozó elektronikus információcsere

(1) Annak biztosítása érdekében, hogy a kérelmező még nem rendelkezik a 26. cikkben előírtak szerint érvényes járművezetői kártyával, a tagállamok legalább a járművezetői kártyák érvényességi idejének megfelelő ideig e kártyákról – ideértve a 26. cikk (4) bekezdésében említett kártyákat is – a következő információkat tartalmazó nemzeti elektronikus nyilvántartásokat vezetnek:

—
a járművezető családi neve és utóneve,

—
a járművezető születési ideje és – amennyiben az adat rendelkezésre áll – születési helye,

—
az érvényes vezetői engedély száma és (adott esetben) a vezetői engedélyt kibocsátó ország,

—
a járművezetői kártya státusza,

—
a járművezetői kártya száma.

(2) A Bizottság és a tagállamok – a 2010/19/EU ajánlásban említett TACHOnet üzenetküldő rendszer vagy egy kompatibilis rendszer felhasználásával – megtesznek minden szükséges intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy az elektronikus nyilvántartások kapcsolódjanak egymáshoz és az egész Unió területéről elérhetőek legyenek. Kompatibilis rendszer használata esetén az elektronikus adatok többi tagállammal való cseréjére a TACHOnet üzenetküldő rendszeren keresztül nyílik lehetőség.

(3) Járművezetői kártya kiállításakor, pótlásakor és szükség esetén megújításakor a tagállamok elektronikus adatcsere révén ellenőrzik, hogy a járművezető nem rendelkezik-e már egy másik érvényes járművezetői kártyával. Az adatcsere az ellenőrzés céljához szükséges adatokra korlátozódik.

(4) Az ellenőrző tisztviselők hozzáférhetnek az elektronikus nyilvántartáshoz annak érdekében, hogy ellenőrizzék a járművezetői kártyák státuszát.

(5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a (2) bekezdésben említett összekapcsolódáshoz szükséges – a kicserélt adatok formátumát, a nemzeti elektronikus nyilvántartásokba elektronikus úton történő betekintésre vonatkozó műszaki eljárásokat, a hozzáférési eljárásokat és a biztonsági mechanizmusokat is magukban foglaló – közös eljárások és műszaki előírások megállapítása érdekében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 42. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

VI. FEJEZET

A KÉSZÜLÉK HASZNÁLATA

32. cikk

A menetíró készülékek helyes használata

- (1) A szállítási vállalkozásoknak és a járművezetőknek gondoskodniuk kell a digitális menetíró készülék és a járművezetői kártya megfelelő működéséről és helyes használatáról. Analóg menetíró készüléket használó szállítási vállalkozásoknak és járművezetőknek gondoskodniuk kell az analóg menetíró készülék megfelelő működéséről és az adatrögzítő lap helyes használatáról.
- (2) A digitális menetíró készülék nem állítható be úgy, hogy a jármű motorjának leállításakor vagy a gyújtás kikapcsolásakor automatikusan egy meghatározott tevékenységkategóriára kapcsoljon, kivéve, ha a járművezető manuálisan ki tudja választani a megfelelő tevékenységkategóriát.
- (3) Tilos az adatrögzítő lapon rögzített vagy a menetíró készülékben vagy a járművezetői kártyán tárolt adatokat, illetve a menetíró készülék kinyomtatott adatait meghamisítani, eltitkolni, kitörölni vagy megsemmisíteni. Ugyanúgy tilos a menetíró készülékkel, az adatrögzítő lappal vagy a járművezetői kártyával kapcsolatos bármely olyan manipuláció, amely az adatok, illetve a kinyomtatott információk meghamisítását, törlését vagy megsemmisítését eredményezheti. Nem tartható a járművön olyan eszköz, amely ilyen célra felhasználható lehet.
- (4) A járművek nem lehetnek egynél több menetíró készülékkel felszerelve, kivéve a 21. cikkben meghatározott üzemi tesztek céljából.
- (5) A tagállamok megtiltják a menetíró készülék manipulálására készített és/vagy szánt eszközök gyártását, forgalmazását, reklámozását és/vagy értékesítését.

33. cikk

A szállítási vállalkozás felelőssége

- (1) A szállítási vállalkozás felelőssége gondoskodni arról, hogy járművezetői megfelelő képzést és utasítást kapjanak a menetíró készülék – legyen az digitális vagy analóg – helyes működésével kapcsolatban, továbbá rendszeresen ellenőrzi, hogy járművezetői helyesen használják-e a készüléket, és nem adhat nekik olyan, közvetlen, vagy közvetett ösztönzést, amely a menetíró készülékkel való visszaélésre sarkallhat.

A szállítási vállalkozás megfelelő számú adatrögzítő lapot ad ki azoknak a járművezetőknek, akik analóg menetíró készülékkel felszerelt járművet vezetnek, amely mennyiségnél számításba kell venni az adatrögzítő lapok személyes jellegét, a szolgálati idő tartamát és annak a lehetőségét, hogy a sérült, vagy a felhatalmazott, ellenőrző tisztviselő által lefoglalt adatrögzítő lapokat pótolni kell. A szállítási vállalkozás a járművezetőknek csak olyan adatrögzítő lapokat adhat ki, amelyek a jóváhagyott mintának megfelelnek és a járműbe beépített készülékhez használhatók.

Amennyiben a jármű digitális menetíró készülékkel van felszerelve, a szállítási vállalkozás és a járművezető gondoskodik arról, hogy a szolgálati idő hosszát szem előtt tartva az adatoknak

a menetíró készülékből való, az ellenőrző tisztviselő kérésére történő kinyomtatása vizsgálat esetén helyesen történjen.

(2) A szállítási vállalkozásnak időrendi sorrendben és olvasható formában, használatukat követően legalább egy évig meg kell őriznie az adatrögzítő lapokat és – amennyiben a 35. cikknek való megfelelés érdekében készültek ilyenek – a kinyomtatott lapokat, és az érintett járművezetőnek – kérésére – ezekről másolatokat kell adnia. A szállítási vállalkozásnak ezen túlmenően át kell adnia az érintett járművezetőnek – annak kérésére – a járművezetői kártyákról letöltött adatok másolatát és e másolatok kinyomtatott változatát is. Az adatrögzítő lapokat, kinyomtatott lapokat és a letöltött adatokat a felhatalmazott ellenőrző tisztviselő kérésére be kell mutatni vagy át kell adni.

(3) A szállítási vállalkozás felel azért, ha saját járművezetői vagy a rendelkezésére álló járművezetők megsértik az e rendeletben előírtakat. A tagállamok azonban ezt a felelősséget attól tehetik függővé, hogy a szállítási vállalkozás megsértette-e az e cikk (1) bekezdésének első albekezdésében, valamint az 561/2006/EK rendelet 10. cikkének (1) és a (2) bekezdésben foglaltakat.

34. cikk

A járművezetői kártyák és az adatrögzítő lapok használata

▼M1

(1) A járművezetőnek – attól az időponttól kezdve, amikor a járművet átveszik – minden nap használniuk kell az adatrögzítő lapot vagy a járművezetői kártyát, amikor járművet vezetnek. Az adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyát nem szabad eltávolítani a napi munkaidő vége előtt, kivéve, ha az eltávolítás egyébként megengedett vagy a határátlépést követően az ország betűjele beírásához szükséges. Egyetlen adatrögzítő lap vagy járművezetői kártya sem használható azon az időtartamon túl, amelyre szól.

▼B

(2) A járművezetők megfelelő módon védik az adatrögzítő lapokat vagy járművezetői kártyákat, és nem használhatnak elszennyeződött vagy sérült adatrögzítő lapokat vagy járművezetői kártyákat.

(3) Ha a jármű elhagyásának következtében a járművezető nem tudja használni a járműbe szerelt menetíró készüléket, az (5) bekezdés b) pontjának ii., iii. és iv. alpontjában említett időszakokat be kell jegyezni:

a)

amennyiben a járművet analóg menetíró készülékkel látták el: az adatrögzítő lapra kézzel, automata feljegyzéssel vagy egyéb módon, olvashatóan, az adatrögzítő lap beszennyezése nélkül; vagy

b)

amennyiben a járművet digitális menetíró készülékkel látták el: a járművezetői kártyára a menetíró készülék kézi adatbeviteli eszközeivel.

A tagállamok nem írhatják elő a járművezetők számára annak követelményét, hogy dokumentálják a jármű elhagyása során végzett tevékenységeiket.

(4) Amennyiben a digitális menetíró készülékkel felszerelt járművön egynél több járművezető tartózkodik, minden egyes járművezetőnek gondoskodnia kell arról, hogy járművezetői kártyája a menetíró készülék megfelelő kártyaolvasó egységébe legyen beillesztve.

Amennyiben az analóg menetíró készülékkel felszerelt járművön egynél több járművezető tartózkodik, a járművezetők a szükséges változtatásokat az adatrögzítő lapokon úgy hajtják végre, hogy a vonatkozó információkat a járművet ténylegesen vezető járművezető adatrögzítő lapjára jegyzik fel.

(5) A járművezetők:


a)

gondoskodnak arról, hogy az adatrögzítő lapon feljegyzett idő annak az országnak a hivatalos idejével egyezzen meg, amelyikben a járművet nyilvántartásba vették;


b)

úgy működtetik a kapcsolóberendezéseket, hogy lehetőség legyen az alábbi időtartamok elkülönített és pontos rögzítésére:


i.

a  jel alatt: vezetési idő;

ii.


a  jel alatt: „egyéb munka”: a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének a) pontjában foglalt meghatározás szerinti, vezetésen kívüli más tevékenység, valamint bármely, a szállítási ágazaton belül vagy kívül eső, ugyanazon vagy egyik másik munkaadó részére végzett munka;

iii.

a  jel alatt: „készületi idő” a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének b) pontjában meghatározottak alapján;


▼M1

iv.

a  jel alatt: szünet, pihenőidő, éves szabadság vagy betegszabadság;

▼M1

v.

a „komp/vonat” jel alatt: A  jelen túlmenően: a kompon vagy vonaton töltött pihenőidő az 561/2006/EK rendelet 9. cikkében előírtak szerint.

▼B

(6) Az a járművezető, aki analóg menetíró készülékkel felszerelt járművet vezet, bejegyzi az adatrögzítő lapjára a következő adatokat:

a)

az adatrögzítő lap használatba vételének kezdetekor: a családi és utónevét;

b)

a dátumot és helyet, ahol az adatrögzítő lap használatba vétele megkezdődött, és a dátumot és helyet, ahol az ilyen használat véget ért;

c)

minden egyes jármű rendszámát, amelyre beosztották, mind az adatrögzítő lapon rögzített első menet kezdetekor, mind az azt követő, az adatrögzítő lap használatát alatt bekövetkező járműcsere esetén;

d)

a kilométer-számláló állását:

i.

az adatrögzítő lapon rögzített első út kezdetén;

ii.

az adatrögzítő lapon rögzített utolsó út végén;

iii.

a munkanap folyamán bekövetkező járműcsere esetén az első járművön, amelyre beosztották, és azon a járművön, amelyre azután következőleg osztották be;

e)

az esetleges járműcsere időpontját;

▼ M1

f)

azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdi és befejezi. A járművezetőnek ezen túlmenően az adott tagállamban való első megállása megkezdésekor be kell írnia annak az országnak a betűjelét, amelybe a tagállami határ átlépését követően belép. Ezt az első megállást a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen kell megtenni. Amennyiben valamely tagállami határ átlépése komppal vagy vonattal történik, a járművezetőnek az érkezési kikötő vagy vasútállomás szerinti ország betűjelét kell beírnia.

▼ M1

(7) A járművezetőnek be kell írnia a digitális menetíró készülékbe azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdi és befejezi.

2022. február 2-től kezdve a járművezetőnek annak az országnak a betűjelét is be kell írnia, amelybe tagállami határ átlépését követően lép be, mégpedig az adott tagállamban való első leállása megkezdésekor. Ezt az első leállást a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen kell megtenni. Amennyiben valamely tagállami határ átlépése komppal vagy vonattal történik, a járművezetőnek az érkezési kikötő vagy vasútállomás szerinti ország betűjelét kell beírnia.

A tagállamok előírhatják, hogy az adott tagállam területén belüli szállításokat végző járművezetők az ország betűjele mellett részletesebb földrajzi leírásokat is megadjanak, feltéve, hogy az adott tagállam e részletes földrajzi leírásokról még 1998. április 1. előtt értesítette a Bizottságot.

A járművezetőknek nem szükséges megadniuk az első albekezdésben említett információt, ha a menetíró készülék a 8. cikknek megfelelően automatikusan rögzíti a helymeghatározási adatokat.

▼ B

35. cikk

Sérült járművezetői kártyák és adatrögzítő lapok

(1) Amennyiben a bejegyzéseket tartalmazó adatrögzítő lap vagy a járművezetői kártya megsérült, a járművezető a sérült adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyát a pótláshoz használt tartalék adatrögzítő laphoz köteles csatolni.

(2) Ha egy járművezetői kártya megsérült, hibásan működik, elveszett vagy eltulajdonították, a járművezető:

a)

az út megkezdése előtt kinyomtatja az általa vezetett járműre vonatkozó adatokat, és erre a kinyomtatott lapra ráírja:

i.

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

ii.

a 34. cikk (5) bekezdése b) pontjának ii., iii. és iv. alpontjában említett időtartamokat;

b)

az út végén kinyomtatja a menetíró készülék által rögzített időtartamokkal kapcsolatos információt, bejegyzi az induláskor készített nyomtatás óta egyéb munkával töltött időt, készenléti időt és pihenőket, amelyeket a menetíró készülék nem jegyzett fel, valamint megjelöli a dokumentumon azokat az adatokat, amelyek lehetővé teszik a járművezető azonosítását (név, a járművezetői kártya vagy a vezetői engedély száma), beleértve a járművezető aláírását is.

36. cikk

A járművezető által magánál tartandó dokumentumok

(1) Ha a járművezető analóg menetíró készülékkel felszerelt járművet vezet, a felhatalmazott ellenőrző tisztviselő kérésére be kell tudnia mutatni a következőket:

i.

az adott napon és az azt megelőző 28 napon a járművezető által használt adatrögzítő lapok;

ii.

járművezetői kártya, ha van ilyen a birtokában; és

iii.

bármely kézi feljegyzés és kinyomtatott lap, amelyet az adott napon és az azt megelőző 28 napon készített az e rendeletben és az 561/2006/EK rendeletben előírtaknak megfelelően.

(2) Ha a járművezető digitális menetíró készülékkel felszerelt járművet vezet, a felhatalmazott ellenőrző tisztviselő kérésére be kell tudnia mutatnia a következőket:

i.

saját járművezetői kártyája;

ii.

bármely kézi feljegyzés és kinyomtatott lap, amelyet az adott napon és az azt megelőző 28 napon készített az e rendeletben és az 561/2006/EK rendeletben előírtaknak megfelelően;

iii.

az adatrögzítő lapok a ii. alpontban meghatározott olyan időszakokra vonatkozóan, amelyek alatt analóg menetíró készülékkel felszerelt járművet vezetett.

(3) A felhatalmazott ellenőrző tisztviselő az adatrögzítő lapok, illetve a menetíró készülék vagy a járművezetői kártya által rögzített, kijelzett vagy kinyomtatott adatok, illetve ha ezen adatok nem állnak rendelkezésre, bármely más olyan dokumentum elemzésével ellenőrizheti az 561/2006/EK rendeletnek való megfelelést, amely bizonyos rendelkezések – például e

rendelet 29. cikke (2) bekezdésének és 37. cikke (2) bekezdésének – be nem tartását bizonyítja.

37. cikk

Eljárások hibásan működő készülék esetében

(1) A menetíró készülék üzemzavara vagy hibás működése esetén a szállítási vállalkozó, mielőtt a körülmények megengedik, megjavíttatja a készüléket egy engedéllyel rendelkező szerelővel vagy műhellyel.

Amennyiben a jármű nem tud visszatérni a szállítási vállalkozás telephelyére az üzemzavar vagy a hibás működés megállapításának napjától számított egy héten belül, a javítást útközben kell elvégezni.

A tagállamok által a 41. cikk szerint hozott intézkedések – amennyiben ez összeegyeztethető az érintett tagállam nemzeti jogszabályaival – felhatalmazzák az illetékes hatóságokat a jármű használatának a megtiltására, amennyiben az üzemzavart vagy a hibás működést nem orvosolták az e bekezdés első és második albekezdésének megfelelően.

(2) Amennyiben a menetíró készülék üzemképtelen vagy hibásan működik, a járművezető az alábbiakon rögzíti az azonosítását lehetővé tevő adatokat (név, a járművezetői kártya és/vagy a vezetői engedély száma) – saját kezű aláírásával együtt –, valamint a különböző időtartamokra vonatkozó mindazon információkat, amelyeket a menetíró készülék már nem helyesen rögzített vagy nyomtatott ki:

a)

az adatrögzítő lapon vagy lapokon; vagy

b)

az adatrögzítő laphoz csatolandó vagy a járművezetői kártyával együtt tartandó ideiglenes lapon.

VII. FEJEZET

VÉGREHAJTÁS ÉS SZANKCIÓK

38. cikk

Ellenőrző tisztviselők

(1) E rendelet betartásának hatékony figyelemmel kísérése érdekében az ellenőrző tisztviselőknek kellő mennyiségű felszereléssel és megfelelő hatáskörrel kell rendelkezniük ahhoz, hogy elláthassák e rendelet szerinti feladataikat. Ez a felszerelés különösen az alábbiakat tartalmazza:

a)

ellenőrzőkártyák, amelyek lehetővé teszik a menetíró készülékben és a tachográf-kártyákon – és adott esetben a műhelykártyán – rögzített adatokhoz való hozzáférést;

b)

olyan eszközök, amelyek az adatállományok járműegységekből és tachográf-kártyákból történő letöltéséhez, valamint a digitális menetíró készülékek ilyen adatállományainak és nyomtatott jelentéseinek az analóg menetíró készülékek adatrögzítő lapjaival vagy ábráival együttesen történő elemzéséhez szükségesek.

(2) Ha az ellenőrző tisztviselő az ellenőrzés végeztével elegendő bizonyítékot talál a csalás alapos gyanújára, felhatalmazással rendelkezik arra, hogy további tesztek elvégzése céljából egy engedéllyel rendelkező műhelybe küldje a járművet, különösen annak ellenőrzése érdekében, hogy a menetíró készülék:

a)

megfelelően működik-e;

b)

az adatokat helyesen rögzíti és tárolja-e, valamint a kalibrálási paraméterek helyesek-e.

(3) Az ellenőrző tisztviselők felhatalmazással rendelkeznek az engedéllyel rendelkező műhelyek arra való utasítására, hogy végezzék el a (2) bekezdésben említett tesztek és a manipulációs eszközök jelenlétének felderítésére szolgáló külön tesztek. Ha manipulációs eszközöket mutatnak ki, a készüléket, beleértve magát az eszközt, a járműegységet vagy annak alkatrészeit és a járművezetői kártyát ki lehet szerelni a járműből, és bizonyítékként fel lehet használni, az ilyen bizonyítékok kezelésére vonatkozó nemzeti eljárási szabályoknak megfelelően.

(4) Az ellenőrző tisztviselőknek a vállalkozások telephelyének ellenőrzésekor adott esetben ki kell használniuk a lehetőséget az ott található menetíró készülékek és járművezetői kártyák ellenőrzésére.

39. cikk

Az ellenőrző tisztviselők képzése

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ellenőrző tisztviselők megfelelően képzettek legyenek a rögzített adatok elemzéséhez és a menetíró készülék ellenőrzéséhez, és ezáltal biztosított legyen a hatékony és összehangolt ellenőrzés és végrehajtás.

(2) A tagállamok legkésőbb 2016. szeptember 2-ig tájékoztatják a Bizottságot az ellenőrző tisztviselőikre vonatkozó képzési követelményekről.

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján intézkedéseket hoz az ellenőrző tisztviselők képzésének és továbbképzésének tartalmára vonatkozóan, beleértve az ellenőrzések irányítására és a manipulációs eszközök és csalás észlelésére vonatkozó technikákkal kapcsolatos képzést is. Ezek az intézkedések az e rendelet vonatkozó rendelkezéseinek és az 561/2006/EK rendeletnek a végrehajtását segítő iránymutatásokat is magukban foglalnak. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 42. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(4) A tagállamok az ellenőrző tisztviselők képzési programjába beépítik a Bizottság által meghatározott tartalmat.

40. cikk

Kölcsönös segítségnyújtás

A tagállamok segítik egymást e rendelet alkalmazásában és az e rendeletnek való megfelelés ellenőrzésében.

E kölcsönös segítségnyújtás keretén belül a tagállamok illetékes hatóságai rendszeresen megküldik egymásnak az e rendelet szerelők vagy műhelyek általi megsértésével, a manipulálás gyakorlatainak típusaival, valamint az ilyen jogsértésekért kiszabott szankciókkal kapcsolatos összes rendelkezésre álló információt.

*41. cikk***Szankciók**

(1) A tagállamok a nemzeti alkotmányos szabályokkal összhangban megállapítják az e rendelet megsértése esetén kiszabható szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok foganatosítása érdekében. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük, és meg kell felelniük a 2006/22/EK irányelvben meghatározott jogsértési kategóriáknak.

(2) A tagállamok 2016. március 2-ig értesítik a Bizottságot ezekről az intézkedésekről és a szankciókra vonatkozó szabályokról. Az említett intézkedések bármilyen későbbi módosításáról szintén tájékoztatják a Bizottságot.

VIII. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK*42. cikk***Bizottság**

(1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Amennyiben a bizottság nem ad ki véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdését kell alkalmazni.

Amennyiben a bizottság írásbeli eljárás útján alakítja ki véleményét, az írásbeli eljárás eredmény nélkül lezárásra kerül abban az esetben, ha a vélemény kialakítására megállapított határidőn belül az elnök így dönt, vagy ha a bizottsági tagok egyszerű többsége ezt kéri.

*43. cikk***Menetíró készülékekkel foglalkozó fórum**

(1) Létrejön a menetíró készülékekkel foglalkozó fórum, amely támogatja a tagállamok szakértői, a 42. cikkben említett bizottság tagjai, és – az AETR-megállapodás alapján menetíró készüléket használó – harmadik országok szakértői között a menetíró készülékre vonatkozó műszaki kérdésekről zajló párbeszédet.

(2) A tagállamok szakértőként delegálják a menetíró készülékekkel foglalkozó fórumba a 42. cikkben említett bizottságban részt vevő szakértőket.

(3) A menetíró készülékekkel foglalkozó fórumnak nyitottnak kell lennie az olyan érdeklődő harmadik országok szakértőinek részvétele előtt, amelyek az AETR-megállapodás szerződő felei.

(4) A menetíró készülékekkel foglalkozó fórumba meghívást kell kapniuk az érdekelt feleknek, a járműgyártók és a menetírókészülék-gyártók képviselőinek, a szociális partnereknek és az európai adatvédelmi biztosnak.

(5) A menetíró készülékekkel foglalkozó fórum elfogadja saját eljárási szabályzatát.

(6) A menetíró készülékekkel foglalkozó fórum évente legalább egyszer ülésezik.

44. cikk

A nemzeti intézkedések közlése

A tagállamok legkésőbb 30 nappal az elfogadás időpontját követően és először 2015. március 2-ig tájékoztatják a Bizottságot nemzeti joguknak azon törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseiről, amelyeket az e rendelet által szabályozott területen fogadnak el.

45. cikk

Az 561/2006/EK rendelet módosítása

Az 561/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1.

A 3. cikk a következő ponttal egészül ki az a) pont után:

„aa)

az olyan legfeljebb 7,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművek, amelyeket olyan anyagok, felszerelések vagy gépek szállítására használnak, amelyekre a járművezetőnek munkája során szüksége van, illetve amelyeket kizárólag a szállítási vállalkozás telephelyétől számított 100 km-es sugarú körben használnak, azzal a feltétellel, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége.”

2.

A 13. cikk (1) bekezdése a következőképpen módosul:

a)

a d), f) és p) pontban szereplő „50 km” szövegrész helyébe a „100 km” szövegrész lép;

b)

a d) pont első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„d)

olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát és amelyeket a közösségi postai szolgáltatások belső piacának fejlesztésére és a szolgáltatás minőségének javítására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1997. december 15-i 97/67/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*1) 2. cikkének 13. pontjában meghatározott egyetemes szolgáltatók az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használnak.

46. cikk

Átmeneti intézkedések

Amennyiben az e rendeletben említett végrehajtási jogi aktusok nem kerültek úgy elfogadásra, hogy azok az e rendelet alkalmazásának kezdő időpontjában alkalmazhatóak legyenek, a 3821/85/EGK rendeletben és annak I.B. mellékletében foglalt rendelkezések –

átmeneti alapon – az e rendeletben említett végrehajtási jogi aktusok alkalmazásának kezdő időpontjáig továbbra is alkalmazandók maradnak.

47. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 3821/85/EGK rendelet hatályát veszti. A hatályon kívül helyezett rendeletre történő hivatkozásokat az e rendeletre történő hivatkozásként kell értelmezni.

48. cikk

Hatálybalépés

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

E rendelet – a 46. cikkben szereplő átmeneti rendelkezésekre figyelemmel – 2016. március 2-től alkalmazandó. A 24., 34. és 45. cikk azonban 2015. március 2-től alkalmazandó.

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

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2020/1054 RENDELETE

(2020. július 15.)

az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról

1. cikk

Az 561/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1.

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

„aa)

2026. július 1-jétől nemzetközi szállítási tevékenységek vagy kabotázsműveletek keretében végzett közúti áruszállítás esetében, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 2,5 tonnát; vagy”

2.

A 3. cikk a következőképpen módosul:

a)

az aa) pont helyébe a következő szöveg lép:

„aa)

az olyan, legfeljebb 7,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművek vagy járművek kombinációja, amelyeket:

i.

olyan anyagok, felszerelések vagy gépek szállítására használnak, amelyekre a járművezetőnek a munkája során szüksége van, vagy

ii.

olyan áruk célba juttatására használnak, amelyeket kézműipari eljárással gyártottak,

és amelyeket kizárólag a vállalkozás telephelyétől számított 100 km-es sugarú körben juttatnak célba, feltéve, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége, és a szállítás nem bér munkában vagy díjazás ellenében került elvégzésre;”;

b)

a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„ha)

áruszállításra használt, pótkocsival vagy félpótkocsival együtt 2,5 tonnánál nagyobb, de 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű járművek, amennyiben a szállítást nem bér munkában vagy díjazás ellenében végzik, hanem a vállalat vagy a járművezető saját számlájára, és amennyiben a vezetés nem a járművet vezető személy fő tevékenysége;”.

3.

A 4. cikk a következő ponttal egészül ki:

„r)

»nem kereskedelmi célú szállítás«: a bér munkában vagy díjazás ellenében vagy saját számlára végzett szállítástól eltérő bármely közúti szállítás, amelyért nem jár közvetlen vagy közvetett javadalmazás, és amelyből nem keletkezik a jármű vezetője vagy mások számára közvetlen vagy közvetett jövedelem, és amely nem áll összefüggésben szakmai vagy kereskedelmi tevékenységgel.”;

4.

A 6. cikk (5) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(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 művelet céljából történő járművezetéssel töltött időt, továbbá a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*¹) 34. cikke (5) bekezdése b) pontjának iii. alpontjával összhangban be kell jegyeznie minden, a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének b) pontjában meghatározott készenléti időt. Ezt a bejegyzést kézzel kell megtenni az adatrögzítő lapon, a kinyomtatott lapon, vagy kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.

5.

A 7. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„A több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezető megtarthatja a 45 perces szünetét egy másik járművezető által vezetett járműben is, feltéve, hogy a szünetet tartó járművezető nem vesz részt a járművezetésben.”

6.

A 8. cikk a következőképpen módosul:

a)

a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

a)

két rendszeres heti pihenőidőt; vagy

b)

egy rendszeres heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt.

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

Az első albekezdéstől eltérve, nemzetközi áruszállítást végző járművezető a székhely szerinti tagállamon kívül két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tarthat, feltéve, hogy a járművezető bármely négy egymást követő héten legalább négy, heti pihenőidőt tart, amelyek közül legalább kettő rendszeres heti pihenőidő.

E bekezdés alkalmazásában a járművezetőt nemzetközi szállítást végzőnek kell tekinteni, ha két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt a munkáltató székhelye szerinti tagállamon és a járművezető tartózkodási helye szerinti országon kívül kezd meg.”;

b)

a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(6b) A heti pihenőidők csökkentését a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenőidővel kell kompenzálni.

Amennyiben a (6) bekezdés harmadik albekezdésének megfelelően két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartottak, a következő heti pihenőidőt az e két csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőidőnek kell megelőznie.”;

c)

a (8) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(8) A rendszeres heti pihenőidők és a korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott, 45 óránál hosszabb heti pihenőidők nem tarthatók a járműben. Ezeket megfelelő alvási és tisztálkodási helyiségekkel rendelkező, erre alkalmas genderbarát szálláshelyen kell megtartani.

A járművön kívüli szálláshellyel kapcsolatos költségeket a munkáltatónak kell fedeznie.”;

d)

a 8. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(8a) A szállítási vállalkozásnak oly módon kell megszerveznie a járművezetők munkáját, hogy azok minden, négy egymást követő hétből álló időszakban vissza tudjanak térni a munkáltatónak a székhelye szerinti tagállamban található azon működési központjába, amely a járművezető szokásos állomáshelye és ahol a járművezető heti pihenőideje kezdetét veszi, vagy a járművezetők tartózkodási helyére annak érdekében, hogy legalább egy rendszeres heti pihenőidőt vagy egy 45 óránál hosszabb, a csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott heti pihenőidőt tarthassanak.

Mindazonáltal, ha a járművezető a (6) bekezdéssel összhangban két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartott, a szállítási vállalkozásnak úgy kell megszerveznie a járművezető munkáját, hogy a járművezető a kompenzációként tartott, 45 óránál hosszabb rendszeres heti pihenőidő kezdete előtt visszatérhessen.

A vállalkozásnak dokumentálnia kell, hogy miként tesz eleget ennek a kötelezettségnek, és a dokumentációt a telephelyén kell őriznie azért, hogy kérésre be tudja mutatni az ellenőrző hatóságoknak.”;

e)

a 8. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(10) A Bizottság legkésőbb 2022. augusztus 21-ig értékelést és jelentést készít a Parlament és a Tanács részére arról, hogy a személyszállítás vonatkozásában el lehet-e fogadni ennél megfelelőbb szabályokat az 1073/2009/EK rendelet 2. cikke 4. pontjában meghatározottak szerinti, személyszállítást végző különjáratok vezetői tekintetében.”.

7.

A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„8a. cikk

(1) A Bizottság biztosítja, hogy a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetők számára könnyen hozzáférhető legyenek a biztonságos és védett parkolókra vonatkozó információk. A Bizottság jegyzéket tesz közzé a tanúsítvánnyal rendelkező összes parkolóról annak érdekében, hogy a járművezetők részére megfelelő szolgáltatás álljon rendelkezésre a következő tekintetében:

—

behatolásérzékelés és -védelem,

—

megvilágítás és láthatóság,

—

segélyhívási lehetőségek (kapcsolattartó pontok és eljárások),

—
genderbarát tisztálkodási helyiségek,

—
élelmiszer- és italvásárlási lehetőségek,

—
kommunikációs összeköttetések,

—
áramellátás.

Az ilyen parkolók jegyzékét egy rendszeresen frissített, központi hivatalos weboldalon kell hozzáférhetővé tenni.

(2) A Bizottság a 23a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el az (1) bekezdésben felsorolt területeken nyújtandó szolgáltatási és biztonsági szintet részletesebben meghatározó előírások megállapítása céljából, valamint a parkolók tanúsítási eljárásaira vonatkozóan.

(3) Minden olyan parkoló, amely tanúsítvánnyal rendelkezik, feltüntetheti, hogy az uniós szabványok és eljárások szerinti tanúsítvánnyal rendelkezik.

Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (^{*2}) 39. cikke (2) bekezdésének c) pontjával összhangban a tagállamoknak ösztönözniük kell a kereskedelmi úthasználóknak szánt parkolóhelyek létrehozását.

(4) A Bizottság 2024. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a járművezetők által igénybe vehető megfelelő pihenőhelyek és a védett parkolók rendelkezésre állásáról, valamint a (2) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal összhangban tanúsított biztonságos és védett parkolók kiépüléséről. A jelentésben a Bizottság felsorolhat olyan intézkedéseket, amelyek a biztonságos és védett parkolók számának növelését és minőségének javítását szolgálják.

8.

A 9. cikk a következőképpen módosul:

a)

(1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 8. cikktől eltérve, amennyiben a járművezető egy komppal vagy vonattal szállított járművet kísér, és rendszeres napi pihenőidőt vagy csökkentett heti pihenőidőt tart, ezt a pihenőidőt – legfeljebb kétszer – meg lehet szakítani egyéb tevékenységekkel, amelyek együttes időtartama nem haladhatja meg az 1 órát. E rendszeres napi pihenőidő vagy csökkentett heti pihenőidő során a járművezető számára hálókabinnak vagy háló- vagy fekvőhelynek kell rendelkezésre állnia.

A rendszeres heti pihenőidők tekintetében ez az eltérés kizárólag abban az esetben alkalmazandó a kompon vagy vonaton történő utazásokra, ha:

a)

az utazás menetrend szerinti időtartama legalább 8 óra; és

b)

a járművezető számára hálókabin áll rendelkezésre a kompon vagy a vonaton.”;

b)

a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(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 pihenőidőnek vagy szünetnek, hacsak nincs a járművezető kompon vagy vonaton, és nem áll a rendelkezésére hálókabin, háló-vagy fekvőhely.”.

9.

A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„9a. cikk

A Bizottság 2025. december 31-ig jelentést készít és nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli az önműködő vezetési rendszerek tagállamokban való használatát. A jelentés különös figyelmet fordít az említett rendszereknek a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályokra gyakorolt lehetséges hatására. A jelentést adott esetben az e rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslatnak kell kísérnie.”

10.

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

„(1) A szállítási vállalkozás nem adhat az általa alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett távolsághoz, a célba juttatás sebességéhez és/vagy a szállított áru mennyiségéhez kapcsolódó fizetséget – jutalom vagy bérpótlék formájában sem –, ha e fizetség olyan jellegű, hogy az veszélyezteti a közúti közlekedésbiztonságot és/vagy e rendelet megsértésére ösztönöz.”

11.

A 12. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„Amennyiben ez nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a járművezető kivételes körülmények között eltérhet továbbá a 6. cikk (1) és (2) bekezdésétől, valamint a 8. cikk (2) bekezdésétől is azért, hogy a napi és a heti vezetési időt legfeljebb egy órával túllépve elérje a munkáltató működési központját vagy saját tartózkodási helyét, hogy ott heti pihenőidőt vegyen ki.

Ugyanezen feltételek mellett a járművezető legfeljebb két órával túllépheti a napi és heti vezetési időt, feltéve, hogy 30 perces, megszakítás nélküli szünetet tartott közvetlenül az annak érdekében meghosszabbított vezetési idő előtt, hogy elérje a munkáltató működési központját vagy saját lakóhelyét, hogy ott heti pihenőidőt vegyen ki.

A járművezetőnek a menetíró készülék adatrögzítő lapján, a menetíró készülékből kinyomtatott lapon vagy a munkalapon legkésőbb az úticél elérésekor vagy egy megfelelő megállóhelyre történő megérkezéskor kézzel fel kell tüntetnie az ilyen jellegű eltérések okát.

A vezetési idő meghosszabbításának időtartamát kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt bármely másik pihenőidővel egyben megtartott, a vezetési idő meghosszabbításával egyenértékű pihenőidővel.”

12.

A 13. cikk (1) bekezdése a következőképpen módosul:

a)

az e) pont helyébe a következő szöveg lép:

„e)

olyan járművek, amelyeket kizárólag olyan szigeteken vagy az ország felségterületének többi részétől elszigetelt olyan régiókban használnak, amelyek területe legfeljebb 2 300 négyzetkilométer, és amelyek az ország felségterületének többi részével nem állnak összeköttetésben gépjármű-használatra igénybe vehető híddal, gázlóval vagy alagúttal, és nem határosak más tagállammal;”;

b)

a bekezdés a következő pontokkal egészül ki:

„q)

olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek egy építési vállalkozás számára építőipari gépeket szállítanak a vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körön belül, feltéve, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;

r)

előre kevert beton szállítására használt járművek.”.

13.

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

„(2) Sürgős esetben, kivételes körülmények között a tagállamok átmeneti kivételt engedélyezhetnek legfeljebb 30 napos időszakra, amelyről – megfelelő indoklással ellátva – haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság ezt az információt haladéktalanul közzéteszi egy nyilvános weboldalon.”

14.

A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

A tagállamok biztosítják, hogy a 3. cikk a) pontjában említett járművek vezetőire olyan nemzeti szabályozás vonatkozzon, amely megfelelő védelmet nyújt a megengedett vezetési idők és kötelező szünetek és pihenőidők tekintetében. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az ilyen járművezetőkre alkalmazandó releváns nemzeti szabályozásról.”

15.

A 16. cikk (3) bekezdésének a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a)

legalább az ellenőrzés napját és az azt megelőző 56 napot felölelő időszakra vonatkozóan tartalmazza a (2) bekezdésben meghatározott összes adatot; ezeket az adatokat egy hónapot meg nem haladó rendszeres időközönként frissíteni kell;”

16.

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

„(1) A tagállamok szabályokat állapítanak meg az e rendelet és a 165/2014/EU rendelet megsértése esetén kiszabandó szankciókra vonatkozóan, és megtesznek minden olyan intézkedést, amely azok végrehajtásának biztosításához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonyak, a jogsértéseknek a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (^{*3}) III. melléklete szerinti súlyával arányosnak, valamint visszatartó erejűnek és megkülönböztetésmentesnek kell lenniük. E rendelet és a 165/2014/EU rendelet semmilyen megsértése nem vonhat maga után egynél több szankciót vagy eljárást. A tagállamok értesítik a Bizottságot ezekről a szabályokról és intézkedésekről, valamint az arányosságuk értékelésére szolgáló, nemzeti szinten kiválasztott módszerről és kritériumokról. A tagállamok az ezeket érintő minden későbbi módosításról haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság tájékoztatja a tagállamokat az említett szabályokról és intézkedésekről, valamint

azok esetleges módosításáról. A Bizottság gondoskodik arról, hogy ezek az információk az Unió összes hivatalos nyelvén megjelenjenek egy kifejezetten erre a célra szolgáló nyilvános weboldalon, részletes tájékoztatást nyújtva a tagállamokban alkalmazandó ilyen szankciókról.
17.

A 22. cikk a következőképpen módosul:

a)

az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 2006/22/EK irányelv 8. cikkében meghatározott követelményekkel összhangban a tagállamok e rendelet következetes alkalmazásának és hatékony végrehajtásának elősegítése érdekében egymással szorosan együttműködnek, és egymás számára haladéktalanul biztosítják a kölcsönös segítségnyújtást.”;

b)

a (2) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„c)

más olyan specifikus információk – például a vállalkozás kockázati besorolása –, amelyek következményekkel járhatnak az e rendeletnek való megfelelésre.”;

c)

a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3a) Az e rendelet keretében történő információcsere céljára a tagállamok a 2006/22/EK irányelv 7. cikkének megfelelően a közösségen belüli kapcsolattartásra kijelölt szervezetet veszik igénybe.

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

18.

A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„23a. cikk

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 8a. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2020. augusztus 20-tól kezdődő hatállyal.

A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 8a. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban (*4) foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 8a. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

19.

A 24. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (^{*5}) 4. cikkét kell alkalmazni.

(2a) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.
20.

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

„(2) Az (1) bekezdés b) pontjában említett esetekben a Bizottság a közös megközelítéseket meghatározó végrehajtási jogi aktusokat fogad el.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2a) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

2. cikk

A 165/2014/EU rendelet a következőképpen módosul:

1.

Az 1. cikk (1) bekezdése első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Ez a rendelet meghatározza a közúti közlekedésben használt menetíró készülékek kialakítására, beépítésére, használatára, tesztelésére és ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségeket és követelményeket az 561/2006/EK rendeletnek, az 1071/2009/EK (^{*6}), az 1072/2009/EK (^{*7}) és az 1073/2009/EK (^{*8}) európai parlamenti és tanácsi rendeletnek, a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek (^{*9}) és a 92/6/EGK (^{*10}) és a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek (^{*11}), valamint – a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetése tekintetében – a 96/71/EK (^{*12}), a 2014/67/EU (^{*13}), valamint az (EU) 2020/1057 (^{*14}) európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelés ellenőrzése céljából.

2.

A 3. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Legkésőbb három évvel a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépése évének végét követően a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett következő járműkategóriákat fel kell szerelni az e rendelet 8., 9. és 10. cikkében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel:

a)

analóg menetíró készülékkel felszerelt járművek;

b)

a 3821/85/EGK rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2011. szeptember 30-ig alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek;

c)

a 3821/85/EGK rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2011. október 1-től alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek; és

d)

a 3821/85/EGK rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2012. október 1-től alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek.

(4a) ►C3 Legkésőbb négy évvel a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett, ◀ az (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendelet (*15) I.C. mellékletében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel felszerelt járműveket fel kell szerelni az e rendelet 8., 9. és 10. cikkében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel.

3.

A 4. cikk (2) bekezdése a negyedik franciabekezdést követően a következő franciabekezdéssel egészül ki:

—

„—

elegendő memóriával kell rendelkeznie az e rendelet szerint előírt valamennyi adat tárolásához,”

4.

A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

Adatvédelem

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a személyes adatok e rendelettel összefüggésben történő kezelése kizárólag az e rendeletnek és az 561/2006/EK, az 1071/2009/EK, az 1072/2009/EK és az 1073/2009/EK rendeletnek, a 2002/15/EK, a 92/6/EGK és a 92/106/EGK irányelvnek, valamint – a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetése tekintetében – a 96/71/EK, a 2014/67/EU és az (EU) 2020/1057 irányelvnek való megfelelés ellenőrzése céljából történjen.

(2) A tagállamok gondoskodnak különösen a személyes adatok védelméről a tekintetben, hogy azokat kizárólag az (1) bekezdésben említett uniós jogi aktusokhoz szorosan kapcsolódó célokra és az alábbiak vonatkozásában lehessen felhasználni:

a)

globális navigációs műholdrendszer (GNSS) használata helymeghatározási adatok rögzítésére a 8. cikkben említett módon;

b)

távoli kommunikáció használata ellenőrzés céljából a 9. cikkben említett módon, interfésszel rendelkező menetíró készülék használata a 10. cikkben említett módon, a járművezetői kártyára vonatkozó információk elektronikus cseréje a 31. cikkben említett módon, különös tekintettel az ilyen adatok harmadik országokkal való, határokon átnyúló cseréjére; valamint

c)

a szállítási vállalkozások általi nyilvántartás a 33. cikkben említett módon.

(3) A digitális menetíró készüléket úgy kell kialakítani, hogy biztosított legyen a magánélet tiszteletben tartása. Kizárólag az (1) bekezdésben említett célokból szükséges adatok kezelhetők.

(4) A járművek tulajdonosainak, a szállítási vállalkozásoknak és minden más érintett szervezetnek adott esetben meg kell felelniük a személyes adatok védelmére vonatkozó releváns rendelkezéseknek.”

5.

A 8. cikk (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A vonatkozó jogszabályoknak való megfelelés ellenőrzésének megkönnyítése érdekében a jármű helyzetét automatikusan rögzíteni kell a következő pontokon, vagy az azokhoz legközelebb eső olyan helyen, ahol fogható műholdas jel:

—

a napi munkaidő kezdetének helyén,

—

minden alkalommal, amikor a jármű átlépi valamely tagállam határát,

—

minden alkalommal, amikor a jármű be- vagy kirakodási műveletet végez,

—

a halmozott vezetési idő minden harmadik órájában, és

—

a napi munkaidő végének helyén.

Az ellenőrző hatóságok által végzett megfelelés-ellenőrzés megkönnyítése érdekében az intelligens menetíró készüléknek az 561/2006/EK rendeletben előírtak szerint azt is rögzítenie kell, hogy a járművet áru- vagy személyszállításra használják-e.

Az említett célokból az első alkalommal 36 hónappal a 11. cikk első bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően nyilvántartásba vett járműveket fel kell szerelni egy műholdas navigációs rendszeren alapuló helymeghatározási szolgáltatáshoz kapcsolt menetíró készülékkel.

A határátlépésnek és a további tevékenységeknek az első albekezdés második és harmadik franciabekezdésében, valamint a második albekezdésben említett rögzítése azonban – a bizonyos járművek készülékkel való utólagos felszerelésére vonatkozó, a 3. cikk (4) bekezdése szerinti kötelezettség sérelme nélkül – azokra a járművekre alkalmazandó, amelyeket a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követő két év után vettek első alkalommal nyilvántartásba egy tagállamban.”

6.

A 9. cikk a következőképpen módosul:

a)

a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Három évvel a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően a tagállamok a megfelelő mértékben ellátják ellenőrző hatóságukat az e cikkben említett adatkommunikáció lehetővé tételéhez szükséges, korai távészlelést biztosító berendezésekkel, figyelembe véve a konkrét végrehajtási követelményeiket és stratégiáikat. Az említett időpontig a tagállamok maguk határozhatnak arról, hogy ellátják-e ellenőrzési hatóságukat ilyen korai távészlelést biztosító berendezéssel”;

b)

a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az (1) bekezdésben említett kommunikáció csak akkor jön létre a menetíró készülékkel, ha az ellenőrző hatóságok berendezései erre irányuló kérést küldenek. Az adatok integritásának, valamint az adatrögzítő és ellenőrző készülékek hitelesítésének érdekében e kommunikációnak biztonságosnak kell lennie. A továbbított adatokhoz csak a 7. cikk (1) bekezdésében említett uniós jogi aktusok és az e rendelet megsértésének ellenőrzésére felhatalmazott ellenőrző hatóságok, valamint a műhelyek férhetnek hozzá, de utóbbiak csak annyiban, amennyiben az a menetíró készülék helyes működésének ellenőrzéséhez szükséges.”;

c)

a (4) bekezdés a következő franciabekezdéssel egészül ki:

—
„—

a maximális vezetési idő túllépése.”.

7.

A 10. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„Azon járművek menetíró készülékeit, amelyeket a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követő két év után vettek első alkalommal nyilvántartásba egy tagállamban, el kell látni az (1) bekezdésben említett interfésszel.”

8.

A 11. cikk a következőképpen módosul:

a)

az első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Annak biztosítása céljából, hogy az intelligens menetíró készülék megfeleljen az e rendeletben meghatározott elveknek és követelményeknek, a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján elfogadja a 8., 9. és 10. cikk egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezéseket, kivéve az olyan rendelkezéseket, amelyek további adatoknak a menetíró készülék általi rögzítését írják elő.

A Bizottság 2021. augusztus 21-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének második és harmadik franciabekezdésében, valamint a 8. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett, a jármű határátlépéseivel és tevékenységeivel kapcsolatos adatok rögzítésére és tárolására vonatkozó kötelezettség egységes alkalmazására vonatkozó részletes rendelkezéseket.

A Bizottság 2022. február 21-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az 561/2006/EK rendelet 2. cikke (1) bekezdésének aa) pontjában említett járművek menetíró készülékeinek adatkövetelményeire és -funkcióira – ideértve a 8., 9. és 10. cikkben foglaltakat – valamint a beszerelésükre irányadó szabályok egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezéseket.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 42. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

b)

a második bekezdés bevezető mondata helyébe a következő szöveg lép:

„Az első, második és harmadik bekezdésben említett részletes rendelkezések:”.

9.

A 22. cikk (5) bekezdése harmadik és negyedik albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Az eltávolított vagy feltört plombát egy engedéllyel rendelkező szerelőnek vagy műhelynek indokolatlan késedelem nélkül, de legfeljebb az eltávolítást vagy feltörést követő hét napon belül pótolnia kell. Amennyiben a plomba eltávolítására vagy feltörésére ellenőrzés céljából került sor, akkor azt az ellenőrző tisztviselő egy plombáló berendezést és egy egyedi speciális jelet alkalmazva indokolatlan késedelem nélkül újraplombálhatja.

Amennyiben az ellenőrző tisztviselő eltávolítja a plombát, az ellenőrzőkártyát be kell helyeznie a menetíró készülékbe az eltávolítás pillanatában, és annak az ellenőrzés befejezéséig behelyezve kell maradnia, akkor is, ha új plombát helyez fel. Az ellenőrző tisztviselőnek írásbeli nyilatkozatban kell rögzítenie legalább a következő adatokat:

—
jármű-azonosító szám,

—
tisztviselő neve,

—
ellenőrző hatóság és tagállam,

—
ellenőrzőkártya száma,

—
eltávolított plomba száma,

—
a plomba eltávolításának dátuma és időpontja,

—
az új plomba száma, amennyiben az ellenőrző tisztviselő új plombát helyezett el.

Az új plomba felhelyezése előtt egy engedéllyel rendelkező műhelynek el kell végeznie a menetíró készülék ellenőrzését és kalibrálását, kivéve, ha a plomba eltávolítására vagy feltörésére ellenőrzés céljából került sor, és azt az ellenőrző tisztviselő lecserélte.”

10.

A 26. cikkbe a következő bekezdés kerül beillesztésre:

„(7a) A kibocsátó tagállam illetékes hatósága előírhatja a járművezetők számára, hogy a járművezetői kártyájukat cseréljék le újra, amennyiben ez a vonatkozó műszaki előírásoknak való megfelelés miatt szükséges.”

11.

A 34. cikk a következőképpen módosul:

a)

az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A járművezetőnek – attól az időponttól kezdve, amikor a járművet átveszik – minden nap használniuk kell az adatrögzítő lapot vagy a járművezetői kártyát, amikor járművet vezetnek. Az adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyát nem szabad eltávolítani a napi munkaidő vége előtt, kivéve, ha az eltávolítás egyébként megengedett vagy a határátlépést követően az ország betűjele beírásához szükséges. Egyetlen adatrögzítő lap vagy járművezetői kártya sem használható azon az időtartamon túl, amelyre szól.”;


b)

az (5) bekezdés b) pontja a következőképpen módosul:

i.

a iv. alpont helyébe a következő szöveg lép:


„iv.

a  jel alatt: szünet, pihenőidő, éves szabadság vagy betegszabadság.”;

ii.

a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„v.

a »komp/vonat« jel alatt: A  jelen túlmenően: a kompon vagy vonaton töltött pihenőidő az 561/2006/EK rendelet 9. cikkében előírtak szerint.”;

c)

a (6) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„f)

azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdi és befejezi. A járművezetőnek ezen túlmenően az adott tagállamban való első megállása megkezdésekor be kell írnia annak az országnak a betűjelét, amelybe a tagállami határ átlépését követően belép. Ezt az első megállást a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen kell megtenni. Amennyiben valamely tagállami határ átlépése komppal vagy vonattal történik, a járművezetőnek az érkezési kikötő vagy vasútállomás szerinti ország betűjelét kell beírnia.”;

d)

a (7) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(7) A járművezetőnek be kell írnia a digitális menetíró készülékbe azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdi és befejezi.

2022. február 2-től kezdve a járművezetőnek annak az országnak a betűjelét is be kell írnia, amelybe tagállami határ átlépését követően lép be, mégpedig az adott tagállamban való első leállása megkezdésekor. Ezt az első leállást a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen kell megtenni. Amennyiben valamely tagállami határ átlépése komppal vagy vonattal történik, a járművezetőnek az érkezési kikötő vagy vasútállomás szerinti ország betűjelét kell beírnia.

A tagállamok előírhatják, hogy az adott tagállam területén belüli szállításokat végző járművezetők az ország betűjele mellett részletesebb földrajzi leírásokat is megadjanak, feltéve, hogy az adott tagállam e részletes földrajzi leírásokról még 1998. április 1. előtt értesítette a Bizottságot.

A járművezetőknek nem szükséges megadniuk az első albekezdésben említett információt, ha a menetíró készülék a 8. cikknek megfelelően automatikusan rögzíti a helymeghatározási adatokat.”.

12.

A 36. cikk a következőképpen módosul:

a)

az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

i.

az i. pont helyébe a következő szöveg lép:

„i.

az adott napon és az azt megelőző 56 napban használt adatrögzítő lapok.”;

ii.

a iii. pont helyébe a következő szöveg lép:

„iii.

az adott napon és az azt megelőző 56 napban készített bármely kézi bejegyzés és kinyomtatott lap.”;

b)

a (2) bekezdés ii. pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„ii.

az adott napon és az azt megelőző 56 napban készített bármely kézi bejegyzés és kinyomtatott lap.”.

3. cikk

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

Az 1. cikk (15) bekezdését és a 2. cikk (12) bekezdését 2024. december 31-től kell alkalmazni

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

156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet

a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról

A Kormány a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdés *a*) pont 3., 5., 13., 15. alpontjában, a szabálysértésekről szóló 1999. évi LXIX. törvény 166. §-ában, a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szóló 2000. évi CXXVIII. törvény 15. §-ában, valamint a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai Megállapodás (AETR) kihirdetéséről szóló 2001. évi IX. törvény 4. § (1) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján – az Alkotmány 35. § (1) bekezdés *b*) pontjában meghatározott feladatkörében eljárva – a következőket rendeli el:

1. § (1) A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 20. § (1) bekezdésében meghatározott rendelkezések megsértőjével szemben – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – a közigazgatási hatósági eljárásban a 2–13. §-ban meghatározott bírság szabható ki.

(2) Az (1) bekezdés szerinti bírságok nem alkalmazandók a foglalkoztatás-felügyeleti hatóságra vonatkozó külön jogszabály alapján lefolytatott telephelyi ellenőrzés során.

2. § A Kkt. 20. § (1) bekezdés *a*) pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – az *1. mellékletben* meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki

a) a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemen tartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet 2. § (2) bekezdésében,

b) a díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet (a továbbiakban: KR.) 3–34. §-ában,

c) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. október 21-i 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben,

d) a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája által létrehozott közlekedési engedélyek használatának szabályairól szóló 56/2005. (VII. 7.) GKM rendeletben,

e) a „Nemzetközi Közúti Áru fuvarozási Szerződésről” szóló, Genfben, az 1956. évi május hó 19. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről szóló 1971. évi 3. törvényerejű rendeletben,

f) a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvényben,

g) a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben,

h) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról szóló, 2009. október 21-i 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben,

i) az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás okmányaira vonatkozóan az 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet részletes alkalmazási szabályainak megállapításáról és a 2121/98/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 9-i 361/2014/EU bizottsági rendeletben,

j) az autóbusszal végzett nemzetközi nem menetrend szerinti személyszállításról szóló (INTERBUS) megállapodás kihirdetéséről szóló 309/2002. (XII. 28.) Korm. rendeletben,

k) a kétoldalú közúti áru- és személyszállításról szóló nemzetközi szerződéseket kihirdető – a 12. mellékletben foglalt – jogszabályokban,

l) a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról szóló kormányrendeletben

meghatározott, a közúti közlekedési szolgáltatások végzéséhez előírt engedélyekre és okmányokra vonatkozó rendelkezést megsérti.

3. § A Kkt. 20. § (1) bekezdés *b)* pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a 2. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki a 2. § *a), b), g), h), i)* és *k)* pontjában meghatározott jogszabályban vagy nemzetközi szerződésben meghatározott rendelkezést megsérti.

4. § A Kkt. 20. § (1) bekezdés *c)* pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a 3. és 4/A. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki

a) 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 szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben,

b) a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai Megállapodás (AETR) kihirdetéséről szóló 2001. évi IX. törvényben,

c) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2014. február 4-i 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben

d) a Kkt. 18/A–18/L. §-ában

meghatározott, a vezetési és pihenőidőre, valamint az ezekkel összefüggő okmányokra vonatkozó rendelkezést megsérti.

5. § A Kkt. 20. § (1) bekezdés *d)* pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a 4. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki

a) a 4. § *c)* pontjában meghatározott rendeletben,

b) a menetíró készülékről szóló miniszteri rendeletben,

c) a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletben,

d) a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai Megállapodás (AETR) kihirdetéséről szóló 2001. évi IX. törvényben,

e) 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 szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben

meghatározott, a menetíró készülékre, a tachográf-korongra és az ezek használatára vonatkozó rendelkezést megsérti.

6. § A Kkt. 20. § (1) bekezdés e) pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – az 5. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki

a)

b)

c) a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I. 11.) Korm. rendeletben,

d) a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló jogszabályban,

e) a polgári felhasználású robbanóanyagok forgalmazásáról és felügyeletéről szóló 191/2002. (IX. 4.) Korm. rendeletben,

f) a radioaktív anyagok szállításáról, fuvarozásáról és csomagolásáról szóló jogszabályban,

g) a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadóról szóló jogszabályban,

h) a mezőgazdasági vegyszerek és üzemanyagok mezőgazdasági vontatóval vagy lassú járművel vontatott pótkocsival történő közúti szállításáról szóló 7/2011. (III. 8.) NFM rendeletben,

i) az Országos Tűzvédelmi Szabályzatban,

j) a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletben,

k) a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADR) „A” és „B” Melléklete kihirdetéséről, valamint a belföldi alkalmazásának egyes kérdéseiről szóló törvényben, valamint az ADR belföldi alkalmazásáról szóló miniszteri rendeletben

meghatározott, a veszélyes áruk, anyagok, hulladékok szállítására (fuvarozására), valamint a közúti járműre és annak személyzetére, az áru feladóijára, átmeneti tárolójára, a csomagolóra,

a berakóra, a töltőre, a címzettre és a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadó kinevezésére és képezésére vonatkozó rendelkezést megsérti.

6/A. § (1) Az 5. melléklet 1. táblázatában felsorolt szabálytalanságok esetén, a bírságösszeg meghatározásához a szabálytalanságot a következő meghatározások szerinti, csökkenő súlyosságú kockázati kategóriák egyikébe kell sorolni, ahol az I. kategória a legsúlyosabb:

a) I. kockázati kategória: a veszélyes áruk szállításáról szóló előírások (ADR) betartásának olyan elmulasztása, amely haláleset, súlyos személyi sérülés vagy jelentős környezetkárosodás okozásának nagyfokú kockázatával jár;

b) II. kockázati kategória: a veszélyes áruk szállításáról szóló előírások (ADR) betartásának olyan elmulasztása, amely személyi sérülés vagy környezetkárosodás okozásának kockázatával jár;

c) III. kockázati kategória: a veszélyes áruk szállításáról szóló előírások (ADR) betartásának olyan elmulasztása, amely személyi sérülés vagy környezetkárosodás okozásának kismértékű kockázatával jár.

(2) Az 5. melléklet 2. és 3. táblázata tartalmazza azon szabálytalanságokat, amelyek kockázati kategóriába nem tartoznak.

(3) Az 5. melléklet 1. táblázatában meghatározott bírságösszegnek

a) a 10%-át kell megállapítani az ADR 1.1.3 szakaszában, valamint az ADR belföldi alkalmazásáról szóló miniszteri rendeletben meghatározottak szerint a további vonatkozó előírások betartása alól részben mentesülő veszélyes áru szállítás során megállapított szabálytalanság esetén, kivéve a *b)* pont szerinti szállításokat;

b) a 30%-át kell megállapítani az ADR 1.1.3.6 bekezdésében foglalt mentességgel történő veszélyes áru szállítás során megállapított szabálytalanság esetén.

(4) A (3) bekezdésben említett esetek kivételével, az 5. melléklet 1. táblázatában meghatározott bírságösszegnek az 50%-át kell megállapítani, ha

a) a szállított veszélyes áru fizikai és kémiai veszélyeztető hatását, mennyiségét és a szállítás körülményeit, módját figyelembe véve a megállapított szabálytalanság a közúti közlekedés biztonságát nem veszélyezteti és

b) veszélyes áru kiszabadulása nem következett be vagy a veszélyes áru kiszabadulásának közvetlen veszélye nem áll fenn.

(5) A (4) bekezdésben meghatározott bírságcsökkentő tényező nem alkalmazható

a) az ADR 3.2 fejezet „A” táblázat 15 oszlopa szerinti „0” és „1” szállítási kategóriába tartozó veszélyes áruk szállítása esetén,

b) a szállításból kizárt veszélyes áruk szállítása esetén, vagy

c) az olyan veszélyes áru szállítmány esetén, amelyre az ADR nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes árukra vonatkozó 1.10.3 szakasza előírásait kell alkalmazni.

(6) A (3) és (4) bekezdésben meghatározott bírságsökkentő tényezők nem alkalmazhatók, ha a veszélyes áru szállítás szabályainak megsértése következtében az ADR 1.8.5 szakasza szerinti esemény következett be.

7. § A Kkt. 20. § (1) bekezdés *f)* pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a 6. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki

a) a gyorsan romló élelmiszerek nemzetközi szállításáról és az ilyen szállításhoz használt különleges szállítóeszközökről szóló, Genfben, 1970. szeptember 1. napján kelt Európai Megállapodás kihirdetéséről szóló 25/1989. (III. 17.) MT rendeletben,

b) az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről, valamint a 64/432/EGK és a 93/119/EK irányelv és az 1255/97/EK rendelet módosításáról szóló, 2004. december 22-i 1/2005/EK tanácsi rendeletben

meghatározott, a gyorsan romló élelmiszerek vagy az élő állatok szállítására vonatkozó rendelkezést megsérti.

8. § A Kkt. 20. § (1) bekezdés *g)* pontjához kapcsolódóan a 7. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki a KR. 34. §-ában foglalt rendelkezést megsérti.

9. § (1) A Kkt. 20. § (1) bekezdés *h)*, *n)* és *o)* pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a 8. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki

a) a 2. § *a)–b)* és *j)* pontjában foglalt jogszabályokban meghatározott,

b) a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szóló jogszabályban, ide nem értve a jelzőtáblával elrendelt össztömegkorlátozásokra vonatkozó,

c) a nemzetközi közúti áru- és személyszállítás végzésének egyes feltételeiről szóló 101/2003. (XII. 23.) GKM rendeletben meghatározott,

d) a közúti járművek időszakos vizsgálata egységes feltételeinek elfogadásáról és ezen vizsgálat kölcsönös elismeréséről szóló, Bécsben, 1997. november 13-án aláírt Egyezmény kihirdetéséről szóló 2001. évi LXVIII. törvényben meghatározott,

az áru- vagy személyszállítást végző járművek közúti forgalomban való részvételére vonatkozó,

e) a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendeletben meghatározott,

f) a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletben szabályozott,

g) a 1980. évi 3. törvényerejű rendelettel kihirdetett, 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírt Közúti Közlekedési Egyezményben meghatározott

rendelkezést megsérti.

(2) A Kkt. 20. § (1) bekezdés *h*) pontjához kapcsolódóan a 8. melléklet 2–3. sorában foglaltak értelmében a járműszerelvény megengedett legnagyobb összömege a vontatójármű forgalmi engedélyében meghatározott együttes tömeg és a vontatási adatainál feltüntetett, az ellenőrzés időpontjában vontatott pótkocsira vonatkoztatható vontatási tömeg adatainak összege, kivéve, ha a forgalmi engedély hivatalos feljegyzések rovata tartalmaz a járműszerelvény tömegére vonatkozó adatot.

(3) A Kkt. 20. § (1) bekezdés *h*) pontjához kapcsolódóan, ha több tengely vagy tengelycsoport túlterhelt, a legmagasabb túllépésre vonatkozó bírságtételt kell figyelembe venni.

(4) A Kkt. 20. § (1) bekezdés *h*) pontjához kapcsolódóan, ha egyszerre áll fenn az (1) bekezdés *b*) és *f*) pontjában hivatkozott jogszabályok szerinti megengedett legnagyobb összömege túllépése, a jogsértésekre vonatkozó bírságtételek közül a magasabbat kell figyelembe venni.

(5) A Kkt. 20. § (1) bekezdés *h*) pontjához kapcsolódóan, ha egyszerre áll fenn a megengedett legnagyobb összömege túllépése és a tengely- vagy tengelycsoport-túlterhelés, az ezekre vonatkozó bírságtételek összeadódnak.

(6) A Kkt. 20. § (1) bekezdés *h*) pontjához kapcsolódóan, ha a megengedett legnagyobb hosszúság, magasság, szélesség túllépése együttesen van jelen, a legmagasabb túllépésre vonatkozó bírságtételt kell figyelembe venni.

(7) Nem szabható ki a megengedett legnagyobb összömege túllépésére vonatkozó, az (1) bekezdésben meghatározott bírság, ha a meghatározott összömeget, tengelyterhelést, tengelycsoport-terhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szóló 36/2017. (IX. 18.) NFM rendelet 2. § (1) bekezdés *a*) pont *af*) alpontjában meghatározott jármű megengedett legnagyobb összömege túllépése 2018. június 30. napjáig elkövetett jogsértések esetén nem haladja meg a 2%-ot, 2018. július 1. napjától 2018. december 31. napjáig elkövetett jogsértések esetén nem haladja meg az 1%-ot.

9/A. § (1) A Kkt. 20. § (1) bekezdés *h*) pontjához kapcsolódóan a 14. mellékletben meghatározott egyes jogsértések esetén az elkövetőre a jogsértéshez meghatározott összegű bírságot kell kiszabni.

(2) Az (1) bekezdés szerinti, egy időpontban elkövetett jogsértő magatartások miatt megállapított bírság együttes összege üzembentartó esetén nem haladhatja meg a 600 000 forintot, járművezető esetén a 150 000 forintot.

(3) E rendelet alkalmazásában:

a) komoly hiányosság: a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló miniszteri rendelet 10. számú melléklet III. rész 1. táblázata, valamint a IV. rész 2. táblázata szerinti komoly hiányosság,

b) veszélyes hiányosság: a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló miniszteri rendelet 10. számú melléklet III. rész 1. táblázata, valamint a IV. rész 2. táblázata szerinti veszélyes hiányosság.

10. § A Kkt. 20. § (1) bekezdés *i*) pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a *9. mellékletben* meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki a nemzetközi kombinált áru fuvarozást elősegítő kedvezményekről szóló 266/2003. (XII. 24.) Korm. rendeletben foglalt rendelkezést megsérti.

11. § A Kkt. 20. § (1) bekezdés *j*) pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a *10. mellékletben* meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki a nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozásáról szóló 190/2008. (VII. 29.) Korm. rendeletben foglalt rendelkezést megsérti.

12. § (1) A Kkt. 20. § (1) bekezdés *k*) pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a 11/A–11/F. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendeletben foglalt, a megengedett legnagyobb sebességre („gyorshajtás”), a biztonsági öv használatára, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire, a járművezető szervezetében a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol tilalmára („ittas vezetés”), a vasúti átjárón való áthaladásra, a behajtási tilalomra, a korlátozott övezetre (zóna), a kötelező haladási irányra és az autópálya leálló sávjának igénybevételére vonatkozóan a 11/A–11/F. mellékletben meghatározott valamely rendelkezést megsérti.

(2) Az (1) bekezdés szerinti bírságot – a 11/A–11/F. mellékletben meghatározottak szerint – a bírságot kiszabó döntés véglegessé válásától számított harminc napon belül kell befizetni.

(3) A Kkt. 20. § (1) bekezdés *k*) pontjában meghatározott rendelkezések miatt folytatott közigazgatási eljárásban a korlátozott cselekvőképességgel rendelkező személyt is megilleti az eljárási képesség.

(4) Ha a Kkt. 21/B. § (1) bekezdésében meghatározott szabályszegést a 2015/413/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvet átültető más tagállamban bejegyzett gépjárművel követték el és a bírság kiszabására a Kkt. 20. § (4b) bekezdése szerint került sor, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítése során alkalmazandó formanyomtatványokról szóló miniszteri rendeletben meghatározott tájékoztató levelet és válaszyomtatványt is meg kell küldeni a gépjármű üzemben tartója részére.

12/A. § (1) Az a nem természetes személy belföldi üzemben tartó, amely a Kkt. 20. § (1) bekezdés *l*) pontjában foglaltakat megsérti,

a) 2000 cm³ vagy az alatti személygépkocsi esetében 400 000 forint,

b) 2000 cm³ feletti személygépkocsi esetében 800 000 forint,

c) egyéb jármű esetében 200 000 forint

összegű bírságot köteles fizetni.

(2) Amennyiben a Kkt. 20. § (1) bekezdés *l)* pontjában meghatározott rendelkezéseket természetes személy szegi meg, az (1) bekezdésben meghatározott összegű bírság felét köteles fizetni.

(3) Aki a Kkt. 20. § (1) bekezdés *l)* pontjában meghatározott rendelkezéseket 2011. december 31-ig szegi meg, az (1)–(2) bekezdésben meghatározott bírság összegének a felét köteles fizetni.

(4) Ha a Kkt. 20. § (1) bekezdés *l)* pontjában meghatározott rendelkezés megszegése esetén a jármű vezetője a jármű használatára vonatkozó jogosultságot a helyszíni ellenőrzés során a Kkt. 25/B. § (5) bekezdésében meghatározottak szerint nem igazolja, azonban az eljáró hatóságnál az ellenőrzés időpontjára vonatkozó jogszerű használatot 8 napon belül igazolja, a bírság összege 30 000 forint.

12/B. § (1) A Kkt. 20. § (1) bekezdés *m)* pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a 11/H. mellékletben foglalt jogszabályi rendelkezés megsértése esetén járműkategória, és az UD rendszer észlelése által a 11/H. mellékletben meghatározott időszakban megállapított jogosulatlan úthasználat száma, illetve időbelisége alapján meghatározott bírságot köteles fizetni, aki az autópályák, autótutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló törvényben (a továbbiakban: ED törvény) meghatározottak szerint szabályszegést követ el.

(2) Az (1) bekezdés szerinti bírság ugyanazon jármű vezetőjével szemben nem szabható ki, ha a bírságolási eljárás megindítását megelőző két órán belüli jogosulatlan úthasználat miatt az (1) bekezdés szerint már közigazgatási hatósági eljárás indult, kivéve, ha a jármű vezetője a jogosulatlan úthasználatért a Kkt. 21/A. § (2) bekezdése alapján tartozik felelősséggel.

12/C. § A Kkt. 24/A. § (5a) bekezdéséhez kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a 13. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az a vizsgáló állomás, amely a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet rendelkezéseit megsérti.

13. § (1) Amennyiben az ellenőrző hatóság

a) az 1. melléklet 2. pont *a)* alpontjában, 3. pontjában, 5. pont *a)* és *b)* alpontjában, 7., 7/A., 8. és 9. pontjában,

b) a 2. melléklet 1–2. pontjában,

b1) az 5. melléklet 3. táblázat 16. pontjában,

c) a 6. melléklet 1–4. pontjában,

d) a 7. melléklet 2. pontjában,

e) a 8. melléklet 2–8., 10. pontjában,

f) a 9. melléklet 1. pontjában,

g) a 10. melléklet 1. pontjában

meghatározott okmány hiányát állapítja meg, de a hiányzó okmány megléte a közlekedésért felelős miniszter nyilvántartásából megállapítható, vagy a nyilvántartásban nem szereplő, az ellenőrzés időpontjában minden kétséget kizáróan érvényes okmányt az ellenőrző hatóságnak – az ellenőrzés napját követő 8 napon belül – bemutatják, a bírság összege a mellékletek megfelelő sorában meghatározott összeg fele, de legfeljebb 30 000 forint.

(2) Ha az ellenőrző hatóság ugyanazon ellenőrzés keretében és az annak alapján indult közigazgatási eljárásban a 2–11. §-ban meghatározott több – a hatóság hatáskörébe tartozó – szabályszegést állapít meg, akkor a bírság kiszabására irányuló eljárást ugyanazon szabályszegővel szemben egy eljárásban kell lefolytatni. A bírság mértéke az egyes szabályszegések miatt megállapított bírságok összege, amely azonban nem haladhatja meg a megállapított legsúlyosabb szabályszegés miatt kiszabható bírság háromszorosát, de legfeljebb a 2 200 000 forintot, járművezető esetén a másfélszeresét, de legfeljebb a 800 000 forintot.

14. § (1) Az eljárás során az ügyfelet az eljáró hatóság legfeljebb két alkalommal hívhatja fel hiánypótlásra.

(2) A kiszabott közigazgatási bírság megfizetésére az első fokon eljáró hatóság részletekben történő teljesítést is megállapíthat.

(3) A kötelezett a teljesítési határidő lejárta előtt benyújtott kérelmében, annak igazolásával kérheti a pénzfizetési kötelezettség teljesítésére halasztás vagy a részletekben történő teljesítés (a továbbiakban együtt: fizetési kedvezmény) engedélyezését, hogy rajta kívül álló ok lehetetlenné teszi a határidőre való teljesítést, vagy az számára aránytalan nehézséget jelentene.

(4) A határidő lejárta után az ügyfél – feltéve, hogy a végrehajtást még nem indították meg – a (2) bekezdésben meghatározott okból igazolási kérelem egyidejű benyújtásával kérhet fizetési kedvezményt. Ha a hatóság elutasítja az igazolási kérelmet és a fizetési kedvezmény iránti kérelmet, egyidejűleg rendelkezik a végrehajtás foganatosításáról.

15. § (1) A közlekedésért felelős miniszter – figyelemmel a közúti szállítást végző egyes járművek személyzete vezetési és pihenőidejének ellenőrzéséről szóló külön jogszabályban foglalt rendelkezésekre is – az ellenőrző hatóságokkal egyeztetve a tárgyévet megelőző év november 30. napjáig ellenőrzési területenként meghatározza a tárgyévi közúti és telephelyi ellenőrzések tervszámát, valamint az ellenőrzési feladatok ellenőrző hatóságok közötti megosztását. Az éves ellenőrzési tervet az ellenőrző hatóságok megelőző évi ellenőrzési tapasztalatainak figyelembevételével kell összeállítani.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott éves ellenőrzési tervet a közlekedésért felelős miniszter – az érintett ellenőrző hatóságokat felügyelő miniszterekkel, valamint a közúti áru- és személyszállító vállalkozások szakmai szervezeteivel való egyeztetést követően – hagyja jóvá.

15/A. § (1) A Kkt. 20. § (6) bekezdése szerinti pénzkövetelés biztosításának összegét az e rendelet alapján kiszabható bírsággal megegyező összegben kell meghatározni. A pénzkövetelés biztosítása összegének bankkártyával (POS, VPOS) történő megfizetése esetén a pénzkövetelés biztosítása összegének valamely pénzügyi intézménnyel kötött szerződés

szerinti mértékét, de legfeljebb 2%-át kell egyidejűleg és azonos módon költségként megfizetni.

(2) Az e rendelet szerinti bírságok bankkártyával (POS, VPOS) történő megfizetése esetén a kiszabott bírság összegének valamely pénzügyi intézménnyel kötött szerződés szerinti mértékét, de legfeljebb 2%-át kell egyidejűleg és azonos módon költségként megfizetni.

15/B. § (1) A közlekedési hatóság ellenőrzése során próbavásárlás elvégzésére közreműködő személyt vehet igénybe megbízási szerződéssel, amelyben a közreműködő személy hozzájárul a természetes személyazonosító adatai kezeléséhez.

(2) A közlekedési hatóság a közreműködő személy által a szolgáltatás igénybevételére irányuló próbavásárlással is ellenőrizheti a szolgáltatás szabályszerűségét.

(3) A közreműködő személy a megbízási szerződés alapján megbízási díjra jogosult.

(4) A közreműködő személy részére a közlekedési hatóság igazolványt állít ki, amellyel kapcsolatban kezeli a közreműködő személy természetes személyazonosító adatait.

(5) A közreműködő személyre az ügyintézőre vonatkozó kizárási szabályokat kell alkalmazni.

(6) Próbavásárlás esetén a közreműködő személy a próbavásárlás befejezésekor igazolja jogosultságát.

(7) Szolgáltatás próbavásárlása esetén a szolgáltatás díja eljárási költség, amelyet az előírt követelményeknek meg nem felelő szolgáltatás nyújtója visel.

16. § (1) Ez a rendelet 2009. augusztus 1-jén lép hatályba, rendelkezéseit a hatálybalépését követően elkövetett szabályszegések esetében kell alkalmazni, a hatálybalépését megelőzően elkövetett szabályszegések esetében pedig akkor, ha a bírság mértéke, illetve a bírság legmagasabb mértéke tekintetében kedvezőbb rendelkezést állapít meg.

(2) E rendeletnek a közúti közlekedéssel kapcsolatos egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 99/2011. (VI. 29.) Korm. rendelet 4. § (1) bekezdésével megállapított 12. §-át a 2011. július 1-jén folyamatban levő ügyekben nem lehet alkalmazni.

(3) E rendeletnek a közúti közlekedéssel kapcsolatos egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 228/2012. (VIII. 23.) Korm. rendelet (a továbbiakban: módosító rendelet) 4. § (2) bekezdésével megállapított 12. §-ának rendelkezését és a 8–11. mellékletével megállapított, illetve módosított 11/A–11/G. mellékletét a módosító rendelet hatálybalépése napját megelőzően indult ügyekben nem lehet alkalmazni.

(4) E rendeletnek a közúti közlekedési szolgáltatásokkal kapcsolatos egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 171/2014. (VII. 18.) Korm. rendelettel (a továbbiakban: módosító rendelet1) megállapított 13. § (2) bekezdésének rendelkezéseit a módosító rendelet1 hatályba lépését követően elkövetett szabályszegések esetében kell alkalmazni.

(5) E rendeletnek a veszélyes áruk szállításának ellenőrzésével és szankcionálásával összefüggő egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 372/2016. (XI. 29.) Korm.

rendelettel (a továbbiakban: Módr.) megállapított rendelkezéseit a Módr. hatálybalépését követően végzett ellenőrzésekre és az azok alapján indult eljárásokban kell alkalmazni.

(6) E rendeletnek a közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotól összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet módosításáról szóló 595/2020. (XII. 17.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Módr2.) 1. §-ával megállapított 9/A. §-át és a 3. §-ával megállapított 8. és 14. mellékletét a Módr2. hatálybalépését követően végzett ellenőrzésekre és az azok alapján indult eljárásokban kell alkalmazni.

(7) A közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotól összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet és a díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet módosításáról szóló 18/2021. (I. 27.) Korm. rendelet 1. mellékletével megállapított 13. mellékletének rendelkezéseit az egyes közlekedési tárgyú kormányrendeletek módosításáról szóló 713/2020. (XII. 30.) Korm. rendelet hatálybalépését követően elkövetett jogsértések tekintetében indult ügyekben is alkalmazni kell.

(7a) E rendeletnek a veszélyes áruk szállításának ellenőrzésével és szankcionálásával összefüggő egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 66/2021. (II. 16.) Korm. rendelettel (a továbbiakban: Módr3.) megállapított rendelkezéseit a Módr3. hatálybalépését követően végzett ellenőrzésekre és az azok alapján lefolytatott hatósági eljárásokban kell alkalmazni.

1. melléklet a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelethez²⁸

Sorszám	Bírsággal érintett cselekmények, mulasztások	A súlyosság foka (RSJ = rendkívül súlyos jogsértés, NSJ = nagyon súlyos jogsértés, SJ = súlyos jogsértés), EJ=enyhébb jogsértés)	A bírság összege, forintban	A bírsággal érintett cselekmény, mulasztás elkövetéséért felelőssé tehető
1.	a) Közúti árutovábbítási engedély, közúti áru fuvarozói engedély (a továbbiakban együtt: közúti árutovábbítási engedély), közúti személyszállítási engedély, autóbuzsos személyszállító engedély (a továbbiakban együtt: közúti személyszállítási engedély), taxiengedély, személygépkocsis személyszállító engedély nélkül - vagy az engedély időbeni hatálya lejáratát 90 napot követően - végzett közúti közlekedési szolgáltatás	RSJ	600 000	szállító
	b) Nemzetközi forgalomban közösségi engedély nélkül (nem létezik, hamis, visszavonták, lejárt) végzett közúti közlekedési szolgáltatás	RSJ	800 000	szállító
	c) Az előírt engedély nélkül, szabálytalanul végzett kabotázstevékenység, az előírt engedély nélkül végzett különjáratú személyszállítás	RSJ	800 000	szállító
	d) Közúti árutovábbítási engedély, közúti személyszállítási engedély időbeni hatálya 30 napot meghaladóan, de 90 napot meg nem haladóan lejárt	NSJ	300 000	szállító
	e) személygépkocsival érvényes engedély kivonat nélkül végzett közlekedési szolgáltatás	NSJ	200 000	szállító
2.	A szállító vagy a járművezető nem tudja bemutatni az érvényes közösségi engedélyt vagy a közösségi engedély hitelesített másolatát (elvesztette, elfelejtette, sérült, olvashatatlan)			szállító járművezető
	a) és nem rendelkezik engedélykivonattal b) de rendelkezik engedélykivonattal	NSJ EJ	500 000 30 000	
3.	Közúti árutovábbítási engedélykivonat nélkül végzett árutovábbítás, illetve autóbusszal közúti személyszállító engedélykivonat nélkül díj ellenében végzett személyszállítás	NSJ	100 000	szállító járművezető
4.	a) Menetrend szerinti járatok üzemeltetése engedély nélkül (nem létezik, meghamisították, visszavonták, lejárt)	NSJ	400 000	szállító
	b) A járművezető nem tudja bemutatni az engedélyt a vizsgáló tisztviselőnek (elvesztette, elfelejtette, sérült)	SJ	200 000	járművezető
4/A.	A menetrend szerinti járatok megállói nem felelnek meg a kiadott engedélynek	SJ	100 000	szállító

5.	a) Személyszállító vezetői igazolvány vagy azonosító lap nincs a járművön	NSJ	200 000	járművezető
	b) Személyszállító engedély kivonat nincs a járművön	SJ	50 000	járművezető
	c) Diszpécscserszolgálati engedély hiánya	NSJ	300 000	diszpécscserszolgálat
	d) Utazási igény közvetítése vagy személyszállító szolgáltatásnyújtás szervezése személytaxi-szolgáltatás nyújtására nem jogosult részére	NSJ	300 000	diszpécscserszolgálat
	e) Személygépkocsi személyszállító szolgáltatáshoz közvetlenül kapcsolódó szolgáltatásra kötött szerződést a járművezető nem tudja bemutatni	NSJ	200 000	járművezető

6.	Nemzetközi közúti áruszállítási engedély, CEMT engedély és a hozzá szükséges igazolás, autóbuszos járási engedély			
	a) hiánya, érvénytelensége (sérült, olvashatatlan, lejárt, korábban már felhasznált, a gépjárműadó 90%-a nem került megfizetésre)	RSJ	800 000	szállító, járművezető
	b) szabálytalan használata, vagy eltérés az engedélyben foglaltaktól	RSJ	500 000	szállító, járművezető
	c) a KR. 4/A. § (1)–(3) bekezdésében meghatározott előzetes elektronikus regisztrációs kötelezettség teljesítésének elmulasztása, hibás vagy hiányos teljesítése	RSJ	800 000	szállító, járművezető
	d) a KR. 4/A. § (1)–(3) bekezdésében meghatározott előzetes elektronikus regisztrációs kötelezettség eseményrögzítésének hiánya, elégtelensége	RSJ	500 000	szállító, járművezető
e) a KR. 4/A. § (5)–(7) bekezdésében a fel- és lerakókra előírt engedélykezelési és bejelentési kötelezettség teljesítésének elmulasztása	NSJ	300 000	felrakó, lerakó	
7.	A járművezető szakmai képzését igazoló okmány hiánya	NSJ	100 000	járművezető
7/A.	A járművezető nem tudja a nemzeti jog előírásának megfelelően bemutatni érvényes gépjárművezetői képesítési igazolványát vagy vezetői engedélyét a bejegyzéssel <i>(elvesztette, elfelejtette, sérült, olvashatatlan)</i>	SJ	50 000	járművezető
8.	Járművezetői igazolvány hiánya	NSJ	200 000	járművezető

8/A.	A járművezető vagy a szállító nem tudja bemutatni az érvényes járművezetői igazolványt vagy az érvényes járművezetői igazolvány hitelesített másolatát <i>(elvesztette, elfelejtette, sérült, olvashatatlan)</i>	NSJ	100 000	járművezető szállító
9.	Személy- vagy áruszállítás érvényes vezetői engedély nélkül	RSJ	600 000	járművezető

9/A.	A vezetői engedély a) sérült, de olvasható, illetve nem felel meg az egységes mintának b) olvashatatlan	SJ NSJ	50 000 100 000	járművezető
10.	Fuvarlevél, illetve autóbuszmenetlevél hiánya	SJ	30 000	szállító járművezető
11.	Utaslista hiánya	EJ	10 000	szállító járművezető
12.	Fuvarlevél, illetve személyszállításhoz kapcsolódó menetlevél nem megfelelő kiállítása, vezetése, hiányzó (jogsabályban kötelező adattartalomként meghatározott) rovatonként (adatonként) - ide nem értve az árutovábbításra fuvarozással kapcsolatos költségekre, díjakra, a vámkezelésre és a fizetés módjára vonatkozó adatokat -, de legfeljebb	EJ	10 000	szállító járművezető
13.	Közúti árutovábbítási engedéllyel, közúti személyszállítási engedéllyel, árutovábbítási vagy személyszállítási közösségi engedéllyel kapcsolatos adatváltozás bejelentésének, a tevékenység szüneteltetése bejelentésének, a lejárt engedély visszaadásának az elmulasztása, a helyettesítő járműre vonatkozó okmány, vagy az eredeti járműre kiállított engedély-kivonat (hiteles másolat) közúton való bemutatásának a hiánya	EJ	30 000	szállító
14.	A konténer vagy a cserefelépítmény tömegét tanúsító bizonylat hiánya a fuvarozás során	EJ	30 000	fuvarozó, feladó
15.	A 2. § a)-e), g), h), k) pontjában felsorolt jogszabályokban foglalt előírásokat sértő fuvarozási szolgáltatások megrendelése	SJ	400 000	feladó, megbízó
16.	A tagállami gazdálkodó szervezet elmulasztja a kiküldetési nyilatkozatot benyújtani	NSJ	300 000	szállító
17.	A tagállami gazdálkodó szervezet hiányosan nyújtja be a kiküldetési nyilatkozatot	NSJ	200 000	szállító
18.	A külföldi járművezető nem tudja bemutatni a kiküldetés ellenőrzéséhez szükséges információkat a közúti ellenőrzés során	NSJ	200 000	járművezető
19.	Ugyanazzal a gépjárművel vagy járműszerelvénnyel ugyanazon jármű gépjárművével kabotázsművelet végrehajtása a kabotázsművelet végét követő négy napon belül	NSJ	300 000	szállító

2. melléklet a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelethez⁷⁹

Sorszám	Bírsággal érintett cselekmények, mulasztások	A súlyosság foka (RS) = rendkívül súlyos jogsértés, NSJ) = nagyon súlyos jogsértés, SJ = súlyos jogsértés), EJ=enyhébb jogsértés)	A bírság összege forintban	A bírsággal érintett cselekmény, mulasztás elkövetéséért felelőssé tehető
1.	Saját számlás közúti áruszállítás, autóbusszal végzett saját számlás személyszállítás végzése az arra jogosító igazolvány nélkül	SJ	150 000	szállító járművezető
2.	A saját számlás közúti áruszállítás, autóbusszal végzett saját számlás személyszállítás feltételeinek megtartását igazoló, a járműre vagy a járművezetőre vonatkozó okmány (okmányok) hiánya	SJ	100 000	szállító járművezető
3.	Menetlevél hiánya, ide értve az elektronikus menetlevelet is	EJ	30 000	szállító járművezető
4.	Menetlevél nem megfelelő kiállítása, vezetése, hiányzó rovatonként (adatonként), ide értve az elektronikus menetlevelet is,	EJ	10 000 30 000	szállító járművezető

3. melléklet a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelethez⁸⁰

Sorszám	Bírsággal érintett cselekmények, mulasztások	A súlyosság foka (RS)=rendkívül súlyos jogsértés, NSJ)= nagyon súlyos jogsértés, SJ= súlyos jogsértés, EJ=enyhébb jogsértés)	A bírság összege forintban	A bírsággal érintett cselekmény, mulasztás elkövetéséért felelőssé tehető
A Személyzet				
A1	A kalauzokra megállapított alsó korhatár be nem tartása	SJ	100 000	szállító
B Vezetési időszakok				
B1	A 9 órás napi vezetési idő túllépése, ha	9 h <...< 10 h	EJ	járművezető szállító
B2	a 10 órára történő meghosszabbítás nem megengedett	10 h ≤...< 11 h	SJ	
B3		11 h ≤ ...	NSJ	
B4	A 9 órás napi vezetési idő 50%-os vagy nagyobb arányú túllépése legalább 4,5 órás szünet vagy pihenő beiktatása nélkül	13h 30 ≤ ... szünet/pihenő nélkül	RSJ	300 000
B5	A 10 órás meghosszabbított napi vezetési idő túllépése, ha a meghosszabbítás megengedett	10 h <...< 11 h	EJ	járművezető szállító
B6		11 h ≤...< 12 h	SJ	
B7		12 h ≤ ...	NSJ	
B8	A 10 órás napi vezetési idő 50%-os vagy nagyobb arányú túllépése legalább 4,5 órás szünet vagy pihenő beiktatása nélkül	15h ≤ ... szünet/pihenő nélkül	RSJ	300 000
B9	Az összeadódott heti vezetési idő túllépése	56 h <...< 60 h	EJ	járművezető szállító
B10		60 h ≤...< 65 h	SJ	
B11		65 h ≤...< 70 h	NSJ	
B12	Az összeadódott heti vezetési idő 25%-os vagy annál nagyobb arányú túllépése	70 h ≤ ...	RSJ	300 000

B13	Az összeadódott vezetési idő túllépése két egymást követő hét alatt	90 h <...<100 h	EJ	10 000	járművezető szállító
B14		100 h ≤...<105 h	SJ	60 000	
B15		105 h ≤...<112 h 30	NSJ	150 000	
B16	Az összeadódott vezetési idő 25%-os vagy nagyobb arányú túllépése két egymást követő hét alatt	112 h 30 ≤ ...	RSJ	300 000	járművezető szállító
B17	10 órás napi vezetési idő túllépése, ha a 9 órás napi vezetési idő 1 órával történő meghosszabbítása megengedett a munkáltató működési központjának vagy a járművezető saját tartózkodási helyének az elérése érdekében	10 h <...< 11 h	EJ	10 000	
		11 h ≤...< 12 h	SJ	60 000	
		12 h ≤...<15 h	NSJ	150 000	
15 h ≤ ...		RSJ	300 000		
B18	11 órás napi vezetési idő túllépése, ha a 9 órás napi vezetési idő 2 órával vagy a 10 órás napi vezetési idő 1 órával történő meghosszabbítása megengedett a munkáltató működési központjának vagy a járművezető saját tartózkodási helyének az elérése érdekében	11 h ≤...<11 h.30	EJ	10 000	járművezető szállító
		11 h 30 ≤ ...<12 h	SJ	60 000	
		12 h ≤...<15 h	NSJ	150 000	
15 h ≤		RSJ	300 000		
B19	12 órás napi vezetési idő túllépése, ha a 10 órás napi vezetési idő 2 órával történő meghosszabbítása megengedett a munkáltató működési központjának vagy a járművezető saját tartózkodási helyének az elérése érdekében	12 h ≤... <12 h 30	EJ	10 000	járművezető szállító
B20	Az összeadódott heti vezetési idő túllépése, ha az 1 órával történő meghosszabbítás megengedett a munkáltató működési központjának vagy a járművezető saját tartózkodási helyének az elérése érdekében	57h <... < 60 h	EJ	10 000	járművezető szállító
		60 h ≤ ... < 65 h	SJ	60 000	
		65 h ≤ ... < 70 h	NSJ	150 000	
		70 h ≤ ...	RSJ	300 000	
B21	Az összeadódott heti vezetési idő túllépése, ha a 2 órával történő meghosszabbítás megengedett a munkáltató működési központjának vagy a járművezető saját tartózkodási helyének az elérése érdekében	58h <...< 60 h	EJ	10 000	járművezető szállító
		60 h ≤...< 65 h	SJ	60 000	
		65 h ≤...< 70 h	NSJ	150 000	
		70 h ≤...	RSJ	300 000	

<i>Szünetek</i>					
C					
C1	A megszakítás nélküli vezetési idő 4,5 órás határának túllépése szünet tartása előtt	4 h 30 <...< 5 h	EJ	10 000	járművezető szállító
C2		5 h ≤...< 5 h 30	SJ	30 000	
C3		5 h 30 ≤...< 6 h		60 000	
C4		6 h ≤...< 6 h 30	NSJ	100 000	
C5		6 h 30 ≤...		250 000	

<i>Pihenőidők</i>					
D					
D1	Nem elegendő, 11 óránál rövidebb napi pihenőidő, ha a csökkentett napi pihenőidő nem megengedett	10 h ≤...< 11 h	EJ	10 000	járművezető szállító
D2		9 h 15 ≤...<10 h	SJ	30 000	
D3		8 h 30 ≤...<9 h 15		60 000	
D4		7 h 45 ≤...<8 h 30	NSJ	100 000	
D5		...< 7 h 45		250 000	

D6	Nem elegendő, 9 óránál rövidebb csökkentett napi pihenőidő, ha a csökkentés megengedett	8 h \leq ... < 9 h	EJ	10 000	járművezető szállító
D7		7 h 30 \leq ... < 8 h	SJ	30 000	
D8		7 h \leq ... < 7 h 30		60 000	
D9		6 h 30 \leq ... < 7 h	NSJ	100 000	
D10		... < 6 h 30		250 000	
D11	Nem elegendő, 3 + 9 óránál rövidebb megosztott napi pihenőidő	3 h + (8 h \leq ... < 9 h)	EJ	10 000	járművezető szállító
D12		3 h + (7 h 30 \leq ... < 8 h)	SJ	30 000	
D13		3 h + (7 h \leq ... < 7 h 30)		60 000	
D14		3 h + (6 h 30 \leq ... < 7 h)	NSJ	100 000	
D15		3 h + (... < 6 h 30)		250 000	
D16	Nem elegendő, 9 óránál rövidebb napi pihenőidő több fős személyzet esetén	8 h \leq ... < 9 h	EJ	10 000	járművezető szállító
D17		7 h 30 \leq ... < 8 h	SJ	30 000	
D18		7 h \leq ... < 7 h 30		60 000	
D19		6 h 30 \leq ... < 7 h	NSJ	100 000	
D20		... < 6 h 30		250 000	
D21	Nem elegendő, 24 óránál rövidebb csökkentett heti pihenőidő	22 h \leq ... < 24 h	EJ	10 000	járművezető szállító
D22		21 h \leq ... < 22 h	SJ	30 000	
D23		20 h \leq ... < 21 h		60 000	
D24		19 h \leq ... < 20 h	NSJ	100 000	
D25		... < 19 h		250 000	
D26	Nem elegendő, 45 óránál rövidebb heti pihenőidő, ha a csökkentett heti pihenőidő nem megengedett	42 h \leq ... < 45 h	EJ	10 000	járművezető szállító
D27		39 h \leq ... < 42 h	SJ	30 000	
D28		36 h \leq ... < 39 h		60 000	
D29		33 h \leq ... < 36 h	NSJ	100 000	
D30		... < 33 h		250 000	
D31	6 egymást követő 24 órás időszak túllépése az előző heti pihenőidő után	... < 3 h	EJ	10 000	járművezető szállító
D32		3 h \leq ... < 6 h	SJ	30 000	
D33		6 h \leq ... < 12 h		60 000	
D34		12 h \leq ... < 18 h	NSJ	100 000	
D35		18 h \leq ...		250 000	

E	Eltérés a 12-napos szabálytól (Nemzetközi, nem menetrend szerinti autóbuszjárat)				
E1	12 egymást követő 24 órás időszak túllépése az előző rendszeres heti pihenőidő után	... < 3h	EJ	10 000	járművezető szállító
E2		3 h \leq ... < 6 h	SJ	30 000	
E3		6h \leq ... < 12h		60 000	
E4		12 h \leq ... < 18 h	NSJ	100 000	
E5		18h \leq ...		250 000	
E6	12 egymást követő 24 órás időszak után igénybe vett heti pihenőidő	66h < ... \leq 67h	SJ	20 000	járművezető szállító
E7		65h < ... \leq 66h		60 000	
E8		64h < ... \leq 65h	NSJ	100 000	
E9		... \leq 64h		250 000	
E10	22:00 óra és 6:00 óra között 3 órát meghaladó vezetési idő szünet tartása előtt, ha a járművet nem több fős személyzet vezeti	3h < ... < 3 h 45	SJ	20 000	járművezető szállító
E11		3 h 45 \leq ... < 4 h 30		60 000	
E12		5 h 15 \leq ... < 4 h 30	NSJ	100 000	
E13		5h 15 \leq ...		250 000	

F	Munkaszervezés				
F1	A bér és a megtett úthossz vagy a célba juttatás sebessége vagy a szállított áru mennyisége közötti kapcsolat		NSJ	400 000	szállító
F2	A járművezető munkájának nem megfelelő szervezése vagy a szervezés elmaradása, illetve nem megfelelő utasítások a járművezető részére a jogszabály betartására vonatkozóan vagy az utasítások hiánya		NSJ	200 000	szállító
F3	A rendszeres heti pihenőidő és a korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott, 45 óránál hosszabb heti pihenőidő járműben való eltöltése		NSJ	400 000	járművezető

4. melléklet a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelethez²¹

Sorszám	Bírságotól érintett cselekmények, mulasztások	(RSJ)=rendkívül súlyos jogsértés, NSJ)= nagyon súlyos jogsértés, SJ)= súlyos jogsértés, EJ)=enyhébb jogsértés)	A bírság összege forintban	A bírságotól érintett cselekmény, mulasztás elkövetéséért felelőssé tehető
G	Menetíró készülék beépítése			
G1	Tipusjövahagyással rendelkező menetíró készülék beépítésének és használatának elmulasztása	RSJ	800 000	szállító
H	Menetíró készülék, járművezetői kártya vagy adatrögzítő lap használata			
H1	Engedéllyel rendelkező műhely által nem felülvizsgált menetíró készülék használata	NSJ	400 000	szállító
H2	A járművezető egynél több saját járművezetői kártyával rendelkezik és vagy egynél több saját járművezetői kártyát használ	NSJ	400 000	járművezető
H3	A járművezető hamisított járművezetői kártyával vezet (úgy tekintendő, mintha járművezetői kártya nélkül vezetne)	RSJ	600 000	járművezető
H4	A járművezető olyan járművezetői kártyával vezet, amelynek nem ő a jogosultja	RSJ	600 000	járművezető
H5	Járművezetői kártya nélküli vezetés vagy a járművezető olyan járművezetői kártyával vezet, amelyet a valóságnak nem megfelelő nyilatkozatok és/vagy hamisokmányok alapján szerzett meg (úgy tekintendő, mintha járművezetői kártya nélküli vezetne)	RSJ	800 000	járművezető
H6	A menetíró készülék nem működik megfelelően (pl.: nem került sor a menetíró készülék megfelelő felülvizsgálatára, kalibrálására és plombálására)	NSJ	300 000	szállító
H7	A menetíró készülék nem megfelelő használata (pl. szándékos, önkéntes vagy kényszer hatására történő visszaélés, a helyes használatra vonatkozó utasítás hiánya)	NSJ	400 000	járművezető szállító
H8	Olyan, csalásra alkalmas berendezés, eszköz használata, amely képes a menetíró készülék által rögzített információk módosítására	RSJ	800 000	járművezető szállító
H8/A	Olyan csalásra alkalmas berendezés, eszköz jelenléte a járművön, amely az adatok, illetve a kinyomtatott információk meghamisítására felhasználható lehet (kapcsoló/vezeték)	RSJ	400 000	járművezető szállító
H9	Az adatrögzítő lapokon rögzített adatok vagy a menetíró készülékben vagy a járművezetői kártyán tárolt és onnan letöltött adatok meghamisítása, eltávolítása, kitörlése vagy megsemmisítése	RSJ	800 000	járművezető szállító
H10	A vállalkozás nem őrzi meg legalább egy évig az adatrögzítő lapokat, kinyomatokat és letöltött adatokat	NSJ	400 000	szállító
H11	A rögzített és tárolt adatok nem állnak rendelkezésre legalább 365 napig, az adatok rendelkezésre bocsátásának feltételei nem garantálják az adatok biztonságát és pontosságát (digitális menetíró készülék esetében)	NSJ	400 000	szállító

H12	Adatrögzítő lapok/járművezetői kártyák helytelen használata	NSJ	100 000	járművezető
H13	Adatrögzítő lapok vagy járművezetői kártya szabálytalan kivétele, amely hatással van az érintett adatok rögzítésére	NSJ	400 000	járművezető
H14	Adatrögzítő lap vagy járművezetői kártya azon időtartamon túli használata, amelyre azt szánták, adatvesztéssel	NSJ	400 000	járművezető
H15	Elszennyeződött vagy sérült adatrögzítő lapok vagy járművezetői kártyák használata, az adatok nem olvashatók	NSJ	300 000	járművezető
H16	Kötelező kézi adatbevitel elmulasztása analóg és digitális menetíró készülék esetében egyaránt, amennyiben az I2 vagy I3 vagy I4 sorban szereplő tényállás nem valósul meg	NSJ	150 000	járművezető
H17	Nem megfelelő lap használata vagy a vezetői kártya nem megfelelő nyílásba történő beillesztése (több fős személyzet)	SJ	150 000	járművezető
H18	Kapcsoló berendezés helytelen használata	NSJ	150 000	járművezető
H19	Kapcsoló berendezés helytelen használata, amennyiben az értékelhetőséget nem akadályozza	SJ	50 000	járművezető
H20	Nincs elegendő számú adatrögzítő lap (figyelemmel az adatrögzítő lapok személyes jellegére, a szolgálati idő tartamára, a sérült vagy az ellenőr által lefoglalt adatrögzítő lapok pótlására)	SJ	50 000	szállító járművezető
H21	Az adatrögzítő lap mintája nem került jóváhagyásra	SJ	50 000	szállító járművezető
H22	Nincs elegendő mennyiségű papír a kinyomtatáshoz	SJ	30 000	szállító járművezető
H23	A lapon feljegyzett idő nem egyezik annak az országnak a hivatalos idejével, amelyben a járművet nyilvántartásba vették	SJ	50 000	járművezető
H24	A letöltési kötelezettség elmulasztása esetenként	NSJ	50 000	szállító
H25	A letöltési kötelezettség késedelmes teljesítése esetenként (járművezetői kártyánként és fedélzeti egységenként) a letöltési időszakot meghaladó 30 naponként, de legfeljebb	SJ SJ SJ	10 000 50 000	szállító
<i>Adatok kitöltése</i>				
H26	Az adatrögzítő lapról hiányzik a családi név	NSJ	200 000	járművezető
H27	Az adatrögzítő lapról hiányzik az utónév	NSJ	100 000	járművezető
H28	A lap használatba vétele kezdetének vagy végének ideje hiányzik	SJ	50 000	járművezető
H29	A lap használatba vétele kezdetének vagy végének helye hiányzik	EJ	20 000	járművezető

H30	Az adatrögzítő lapról hiányzik a rendszám	EJ	20 000	járművezető
H31	Az adatrögzítő lapról hiányzik a kilométer-számláló állása (első menet előtt)	SJ	50 000	járművezető
H32	Az adatrögzítő lapról hiányzik a kilométer-számláló állása (utolsó menet végén)	EJ	20 000	járművezető
H33	Az adatrögzítő lapról hiányzik a járműcsere időpontja	EJ	20 000	járművezető
H34	Az ország betűjele beírásának elmulasztása a menetíró készülékbe	EJ	20 000	járművezető
I	Adatok bemutatása			
I1	Ellenőrzés megtagadása, vagy jármű visszatartása esetén a helyszíni engedély nélküli elhagyása	NSJ	800 000	járművezető szállító
I2	A járművezető nem tudja bemutatni az adott napra és az azt megelőző, jogszabály által meghatározott időszakokra vonatkozóan rögzített információkat	NSJ	400 000	járművezető
I3	A járművezető nem tudja bemutatni a járművezetői kártyához kapcsolódó információkat (ha rendelkezik járművezetői kártyával)	NSJ	400 000	járművezető
I4	A járművezető nem tudja bemutatni az adott napon és az azt megelőző, jogszabály által meghatározott időszakokra vonatkozó kézi feljegyzéseket és kinyomatokat	NSJ	400 000	járművezető
I5	A járművezető nem tudja bemutatni a járművezetői kártyát	NSJ	400 000	járművezető
J	Hibás működés			
J1	A menetíró készülék javítását nem engedéllyel rendelkező szerelő vagy műhely végezte	NSJ	200 000	szállító
J2	A járművezető nem jegyez be minden előírt információt azon időszakokra vonatkozóan, amelyekben a menetíró készülék üzemképtelensége vagy hibás működése miatt már nem rögzített információkat	NSJ	300 000	járművezető
J3	A javítást nem végezték el útközben (Ha a jármű nem tud visszatérni a telephelyre az üzemzavar-fellépésnek vagy a hibás működés megállapításának napjától számított egy héten belül)	NSJ	100 000	szállító járművezető

L	Kézi bejegyzések a kinyomatokon			
L1	Az ideiglenes lapról hiányzik a járművezető kártyájának száma, illetve neve, illetve vezetői engedélyének száma:			
	a) amennyiben az azonosítás a hiányzó adatok miatt lehetetlen	NSJ	200 000	járművezető
	b) amennyiben azonosítható	EJ	30 000	
L2	Az ideiglenes lapról hiányzik az aláírás	EJ	30 000	járművezető
L3	A járművezetői kártya elvesztéséről vagy eltulajdonításáról azon tagállam hatáskörrel rendelkező hatóságánál teendő hivatalos bejelentés elmulasztása, amelynek területén a kártyalopás történt	SJ	150 000	járművezető

M	A menetíró készülék kapcsán típusjóváhagyásra, menetíró szerelőműhelyre, menetíró szerelőre vonatkozó rendelkezések			
M1	Típusjóváhagyással nem rendelkező menetíró készülék kereskedelmi forgalmazása	RSJ	300 000	forgalmazó
M2	Adatrögzítő lap típusjóváhagyás nélküli forgalmazása	RSJ	300 000	forgalmazó
M3	Menetíró szerelőműhely engedély nélküli működtetése	RSJ	1 000 000	menetíró szerelőműhely üzemeltetője
M4	Menetíró szerelő tevékenység engedély nélküli végzése	RSJ	300 000	a tevékenységet végző személy
M5	Külső kalibrálási tevékenység végzése a közlekedési hatóság részére történő bejelentés vagy - amennyiben az szükséges - az illetékes közlekedési hatóság által egyedi kérelemre kiadott engedély nélkül	NSJ	300 000	a menetíró szerelő-műhely üzemeltetője
M6	Elveszett vagy egyéb ok miatt működésképtelenné vált tachográf-kártya bejelentési kötelezettségének elmulasztása	NSJ	300 000	a tevékenységet végző személy
M7	Menetíró készüléket befolyásoló eszköz járműbe vagy menetíró készülékbe történő beépítése	NSJ	300 000	a menetíró szerelőműhely üzeme

4/A. melléklet a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelethez⁴²

Sorszám	Bírsággalással érintett cselekmények, mulasztások	A súlyosság foka (RSJ)-rendkívül súlyos jogsértés, NSJ)- nagyon súlyos jogsértés, S)- súlyos jogsértés	A bírság összege forintban	A bírság fizetésére kötelezett	
N	Maximális heti munkaidő				
N1	A 48 órás maximális heti munkaidő túllépése, ha a 60 órára történő meghosszabbítás lehetősége már kihasználásra került	56h ≤ ... < 58h	SJ	20 000	járművezető szállító
		58h ≤ ... < 60h		60 000	
		60h ≤ ... < 62h	NSJ	100 000	
		62h ≤ ...		250 000	
N2	A 60 órás maximális heti munkaidő túllépése, ha kollektív szerződés vagy jogszabály eltérést nem engedélyezett	65h ≤ ... < 67h 30	SJ	20 000	járművezető szállító
		67h30 ≤ ... < 70h		60 000	
		70h ≤ ... < 72h30	NSJ	100 000	
		72h30 ≤ ...		250 000	
O	Szünetek				
O1	Nem elegendő kötelező szünet 6-9 óras munkaidő esetében	15 < ... ≤ 20 min	SJ	20 000	járművezető szállító
		10 < ... ≤ 15 min		60 000	
		5 < ... ≤ 10 min	NSJ	100 000	
		... ≤ 5 min		250 000	

O2	Nem elegendő kötelező szünet több mint 9 órás munkaidő esetében	25 < ... ≤ 30 min	SJ	20 000	járművezető szállító
		20 < ... ≤ 25 min		60 000	
		15 < ... ≤ 20 min	NSJ	100 000	
		... ≤ 15 min		250 000	
P	Éjszakai munkavégzés				
P1	Napi munkaidő 24 órás időszakonként éjszakai munkavégzés esetén, ha kollektív szerződés vagy jogszabály eltérést nem engedélyezett	11h ≤ ... < 12h	SJ	20 000	járművezető szállító
		12h ≤ ... < 13h		60 000	
		13h ≤ ... < 14h	NSJ	100 000	
		14h ≤ ...		250 000	
R	Nyilvántartás				
R1	A munkáltató meghamisítja a munkaidőre vonatkozó információkat vagy megtagadja azoknak a vizsgáló tisztviselő rendelkezésére bocsátását		NSJ	300 000	munkáltató
R2	Az alkalmazott/önfoglalkoztató járművezetők meghamisítják az adatokat vagy megtagadják azoknak a vizsgáló tisztviselő rendelkezésére bocsátását		NSJ	300 000	járművezető

8. melléklet a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelethez⁸⁶

Sorszám	A	B	C	D	
1.	Bírsággalással érintett cselekmények, mulasztások	A súlyosság foka (RSJ= rendkívül súlyos jogsértés, NSJ = nagyon súlyos jogsértés, SJ= súlyos jogsértés, EJ=enyhe jogsértés)	Bírság összege forintban	A bírsággalással érintett cselekmény, mulasztás elkövetéséért felelőssé tehető	
2.	Jármű vagy járműszerelvény közútkezelői hozzájárulás nélküli, vagy a közútkezelő hozzájárulásában szereplő értéktől eltérő közlekedése, amennyiben a 9. § (1) bekezdés b) pontjában hivatkozott jogszabály szerint megengedett legnagyobb összérték túllépése fennáll	... < 5%	EJ	50 000	feladó felrakó szállító járművezető
		5% ≤ ... < 10%	SJ	100 000	
		10% ≤ ... < 20%	N3 vagy ilyen járműből is álló járműszerelvény esetén NSJ, N2 vagy ilyen járműből is álló járműszerelvény esetében 15% alatt SJ, 15%-tól NSJ	200 000	
		20% ≤ ... < 30%	N3, vagy ilyen járműből is álló járműszerelvény esetén RSJ, N2, vagy ilyen járműből is álló járműszerelvény esetében 25% alatt NSJ, 25%-tól RSJ	350 000	
3.	A 9. § (1) bekezdés f) pontjában hivatkozott jogszabály szerint a hatósági engedélyben feltüntetett megengedett legnagyobb összérték túllépése jármű vagy járműszerelvény esetében	... < 5%	EJ	50 000	feladó felrakó szállító járművezető
		5% ≤ ... < 10%	SJ	100 000	
		10% ≤ ... < 20%	M3, N3, vagy ilyen járműből is álló járműszerelvény esetén NSJ, M1, M2, N1, N2, vagy ilyen járműből is álló járműszerelvény esetében 15% alatt SJ, 15%-tól NSJ	200 000	
		20% ≤ ... < 30%	M3, N3, vagy ilyen járműből is álló járműszerelvény esetén RSJ, M1, M2, N1, N2, vagy ilyen járműből is álló járműszerelvény esetében 25% alatt NSJ, 25%-tól RSJ	350 000	
		30% ≤ ...		500 000	

4.	A 9. § (1) bekezdés b) pontjában hivatkozott jogszabály szerint megengedett legnagyobb tengely- vagy tengelycsoport-terhelést meghaladó, a közút kezelőjének hozzájárulása nélkül vagy a közút kezelőjének hozzájárulásában szereplő értéktől eltérően közlekedő jármű esetében	... < 5%	EJ	50 000	feladó felrakó szállító járművezető
		5% ≤ ... < 10%	SJ	100 000	
		10% ≤ ... < 20%	N3, vagy ilyen járműből is álló járműszerelvény esetén NSJ, N2, vagy ilyen járműből is álló járműszerelvény esetében 15% alatt SJ, 15%-tól NSJ	200 000	
		20% ≤ ... < 30%	N3, vagy ilyen járműből is álló járműszerelvény esetén NSJ, N2, vagy ilyen járműből is álló járműszerelvény esetében 15% alatt SJ, 15%-tól NSJ 25%-tól RSJ	350 000	
		30% ≤ ...		500 000	
5.	A megengedett legnagyobb hosszúságot vagy magasságot meghaladó, a közút kezelőjének hozzájárulása nélkül vagy a közút kezelőjének hozzájárulásában szereplő értéktől eltérően közlekedő jármű	... < 2%	SJ	10 000	szállító járművezető
		2% ≤ ... < 5%		30 000	
		5% ≤ ... < 10%	SJ	50 000	
		10% ≤ ... < 20%		80 000	
		20% ≤ ... < 30%	NSJ	200 000	
		30% ≤ ...		350 000	
6.	A megengedett legnagyobb szélességet meghaladó, a közút kezelőjének hozzájárulása nélkül közlekedő jármű	2,6 m ... < 2,65 m	EJ	30 000	szállító járművezető
		2,65 m ≤ ... < 2,85 m	SJ	50 000	
		2,85 m ≤ ... < 3,10 m	SJ	80 000	
		3,10 m ≤ ... < 3,60 m	NSJ	200 000	
		3,60 m ≤ ...		350 000	
7.	A megengedett legnagyobb szélességet meghaladó, a közút hozzájárulásában szereplő értéktől eltérően közlekedő jármű	... < 5%	EJ	30 000	szállító járművezető
		5% ≤ ... < 10%	SJ	50 000	
		10% ≤ ... < 20%	SJ	80 000	
		20% ≤ ... < 30%	NSJ	200 000	
		30% ≤ ...		350 000	
8.	Túlsúlyos, tengely-, illetve tengelycsoport-túlsúlyos, túlméretes lánctalpas járművel a közút kezelőjének hozzájárulása nélkül vagy az abban foglalt feltételektől eltérő közlekedés			100 000	szállító járművezető
9.	Ömlesztett áru szállításához szükséges jármű-tömegbizonylat, illetve nyilatkozat hiánya vagy az áru tömegére vonatkozó valótlan tartalmú bizonylat, nyilatkozat		NSJ	300 000	feladó felrakó szállító járművezető
10.	Nemzetközi időszakos vizsgálati bizonyítvány hiánya, érvénytelensége		SJ	30 000	szállító járművezető
11.	A megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó, a közút kezelőjének hozzájárulásában előírt kísérési feltételektől (nem megfelelő számú, és/vagy minősített kíséret elmulasztása) eltérően közlekedő jármű		NSJ	400 000	járművezető, üzemben tartó

12.	A megengedett legnagyobb összterhelést, tengelyterhelést és méretet meghaladó, a közút kezelőjének hozzájárulásában előírt a járműre kötelezően elhelyezendő forgalombiztonsági feltételeket szolgáló jelzésekre vonatkozó feltételektől eltérően közlekedő jármű		NSJ	300 000	járművezető üzemben tartó
13.	A megengedett legnagyobb összterhelést, tengelyterhelést és méretet meghaladó, a közút kezelőjének hozzájárulásában előírt egyéb közlekedési feltételektől (pl. napszakkorlátozás, forgalomszabályozási előírások) eltérően közlekedő jármű		NSJ	200 000	járművezető üzemben tartó
14.	A megengedett legnagyobb méretet meghaladó, a közút kezelőjének hozzájárulása nélkül vagy a közút kezelőjének hozzájárulásában szereplő értéktől eltérően közlekedő, mezőgazdasági rendeltetésű önjáró vagy vontatott munkagép	... < 5%	EJ	10 000	járművezető gépkézeli
		5% ≤ ... < 10%		20 000	
		10% ≤ ... < 20%	EJ	40 000	
		20% ≤ ... < 30%	NSJ	100 000	
		30% ≤ ...	NSJ	200 000	
Sebességkorlátozó készülékek					
15.	Nincs felszerelve sebességkorlátozó készülék		RSJ	800 000	üzemben tartó
16.	A sebességkorlátozó készülék nem elégíti ki a vonatkozó műszaki követelményeket		NSJ	400 000	üzemben tartó
17.	A sebességkorlátozó készüléket nem engedéllyel rendelkező műhely szerelte fel		SJ	200 000	üzemben tartó
18.	Olyan, csalásra alkalmas berendezés használata, amely képes a sebességkorlátozó készülék adatainak meghamisítására, vagy csalásra alkalmas sebességkorlátozó készülék használata		RSJ	800 000	járművezető üzemben tartó
Egyéb jogsértések					
19.	A visszatartás szabályainak megszegése		RSJ	500 000	járművezető
20.	A tengelysúlymérő rendszer keretében végzett mérés eredménye befolyásolásának tilalmára vonatkozó rendelkezések megsértése esetén		NSJ	100 000	járművezető
21.	A közúti ellenőrzésre (beleértve a tengelyterhelés mérésre utasító jelzést is) történő kiterelésre utasító jelzőtábla, közúti ellenőrzésre jogosult közúti ellenőrzésre utasító jelzésének figyelmen kívül hagyása.		RSJ	800 000	járművezető
22.	A közúti ellenőrzésben való közreműködés megtagadása, közúti ellenőrzés akadályozása		RSJ	800 000	járművezető

10. melléklet a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelethez⁸⁸

Sorszám	Bírságot érintett cselekmények, mulasztások	A súlyosság foka (RSJ=rendkívül súlyos jogsértés, NSJ= nagyon súlyos jogsértés, SJ= súlyos jogsértés)	A bírság összege forintban	A bírságot érintett cselekmény, mulasztás elkövetéséért felelőssé tehető
1.	Engedély nélküli közlekedés forgalomkorlátozás alóli mentesség hiányában	NSJ	150 000	szállító, gépjárművezető
2.	Felmentés okára vagy mentességre vonatkozó okmány hiánya	EJ	50 000	megbízó, szállító, gépjárművezető

387/2021. (VI. 30.) Korm. rendelet

a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Megállapodás „A” és „B” Melléklete kihirdetéséről, valamint a belföldi alkalmazásának egyes kérdéseiről

1. melléklet a 387/2021. (VI. 30.) Korm. rendelethez

A VESZÉLYES ÁRUK NEMZETKÖZI KÖZÚTI SZÁLLÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ MEGÁLLAPODÁS (ADR) „A” ÉS „B” MELLÉKLETE 2021.

1.8.3 Biztonsági tanácsadó

1.8.3.1 Minden vállalkozásnak, amely veszélyes árut közúton felad, szállít, fuvaroz vagy ezekhez

kapcsolódó csomagolást, berakást, töltést vagy kirakást végez, egy vagy több veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadót kell kineveznie, aki azért felelős, hogy segítse megelőzni, hogy e tevékenységek veszélyeztessék az embereket, az anyagi javakat vagy a környezetet.

66

1.8.3.2 A Szerződő Felek illetékes hatóságai rendelkezhetnek úgy, hogy ezeket a követelményeket

nem kell alkalmazni azon vállalkozások esetében:

a) amelyek tevékenysége olyan mennyiségekre terjed ki, melyek szállítóegységenként nem haladják meg az 1.1.3.6 és az 1.7.1.4 bekezdésben, valamint a 3.3, 3.4 és 3.5 fejezetben meghatározott értékeket; vagy

b) amelyek fő vagy kiegészítő tevékenységi körébe nem tartozik a veszélyes áru szállítás, ill. az ezzel kapcsolatos csomagolás, töltés, be- és kirakás, de esetenként részt vesznek olyan veszélyes áruk belföldi szállításában vagy az ehhez kapcsolódó csomagolásában, töltésében, be- és kirakásában, amelyek csak kisebb veszélyt vagy környezeti kockázatot jelentenek.

1.8.3.3 A tanácsadó fő feladata, hogy a vállalkozás vezetőjének felelőssége mellett minden lehetséges módon és ténykedéssel elősegítse, hogy a vállalkozás az érintett tevékenységét a hatályos szabályoknak megfelelően és a lehető legbiztonságosabb módon végezze.

A tanácsadónak a vállalkozás tevékenységére vonatkozóan különösen a következők a feladatai:

– annak figyelemmel kísérése, hogy betartják-e a veszélyes áruk szállítását szabályozó előírásokat;

– tanácsadás a vállalkozás számára a veszélyes áruk szállítását illetően;

– éves jelentés készítése a vállalkozás vezetősége, vagy adott esetben a helyi hatóság számára a vállalkozás veszélyes áruk szállításával kapcsolatos tevékenységéről. Az éves jelentéseket öt évig meg kell őrizni, és a hatóság kérésére be kell mutatni.

A tanácsadónak ezen kívül kötelessége figyelemmel kísérni a vállalkozás érintett tevékenységére vonatkozóan a következők gyakorlati végrehajtását és az ezzel kapcsolatos eljárásokat:

– a szállítandó veszélyes áruk azonosítására vonatkozó szabályok betartását;

– azt, hogy a vállalkozás figyelembe veszi-e a szállítójárművek vásárlásánál a szállítandó veszélyes áruval kapcsolatos különleges követelményeket;

– a veszélyes áruk szállítására, csomagolására, töltésére, be- és kirakására használt felszerelések ellenőrzésére szolgáló eljárásokat;

– a vállalkozás alkalmazottainak megfelelő képzését, beleértve az előírások változásainak nyomon követését, és a képzésről szóló jelentések, okmányok őrzését, nyilvántartását;

– a szállítás vagy a csomagolás, töltés, be- és kirakás biztonságát veszélyeztető baleset vagy

- rendkívüli esemény esetén a megfelelő veszély-elhárítási eljárások alkalmazását;
- a szállítás vagy a csomagolás, töltés, be- és kirakás alatt észlelt súlyos balesetek, rendkívüli események vagy súlyos szabálytalanságok okának felderítését, vagy amennyiben szükséges, jelentés készítését;
 - a balesetek, rendkívüli események vagy súlyos szabálytalanságok ismétlődésének megakadályozását célzó megfelelő eljárások alkalmazását;
 - az alvállalkozók vagy harmadik felek kiválasztásakor és igénybevételekor a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos jogi előírások és különleges követelmények figyelembevételét;
 - annak ellenőrzését, hogy a veszélyes áruk feladásában, szállításában, csomagolásában, töltésében, be- és kirakásában résztvevő alkalmazottak részletes technológiai utasítást és oktatást kapnak;
 - a veszélyes áruk szállításakor, csomagolásakor, töltésekor, be- és kirakásakor fennálló kockázat tudatosítását szolgáló intézkedések meghozatalát;
 - olyan ellenőrzési eljárások fogantatását, melyek azt hivatottak biztosítani, hogy a járműveken a kötelező okmányok és biztonsági felszerelések a szabályoknak megfelelő formában megtalálhatók;
 - olyan ellenőrzési eljárások fogantatását, melyek a csomagolással, töltéssel, be- és kirakással kapcsolatos szabályok betartását biztosítják;
 - az 1.10.3.2 bekezdésben meghatározott közbiztonsági terv meglétét.

1.8.3.4 A tanácsadó lehet a vállalkozás vezetője is, a vállalkozásban más feladatkört is ellátó személy

vagy a vállalkozás közvetlen alkalmazásában nem álló személy, amennyiben alkalmas a tanácsadó feladatainak ellátására.

67

1.8.3.5 Minden érintett vállalkozásnak az illetékes hatóság vagy az egyes Szerződő Felek által e

célra kijelölt testület kérésére közölnie kell, hogy ki a tanácsadója.

1.8.3.6 Ha egy szállítás, ill. az áruk csomagolása, töltése, be- vagy kirakása közben bekövetkezett

baleset személyeket, anyagi javakat vagy a környezetet érinti, vagy bennük kárt okoz, az érintett vállalkozás tanácsadójának a lényeges információk összegyűjtése után baleseti jelentést kell készítenie a vállalkozás vezetősége vagy adott esetben a helyi hatóság részére. Ez a jelentés azonban nem helyettesíti a vállalkozás vezetésének jelentését, amely bármilyen más nemzetközi vagy belföldi szabályozás alapján szükséges.

1.8.3.7 A tanácsadónak a közúti szállításra érvényes képzési bizonyítvánnyal kell rendelkeznie. A

bizonyítványt az illetékes hatóságnak vagy az egyes Szerződő Felek által e célra kijelölt testületnek kell kiadnia.

2.1.1 Bevezetés

2.1.1.1 Az ADR szerint a veszélyes áruk osztályai a következők:

1 osztály Robbanóanyagok és –tárgyak

2 osztály Gázok

3 osztály Gyúlékony folyékony anyagok

4.1 osztály Gyúlékony szilárd anyagok, önreaktív anyagok, polimerizálódó anyagok és szilárd, érzéketlenített robbanóanyagok,

4.2 osztály Öngyulladásra hajlamos anyagok

4.3 osztály Vízrel érintkezve gyúlékony gázokat fejlesztő anyagok

5.1 osztály Gyújtó hatású (oxidáló) anyagok

5.2 osztály Szerves peroxidok

- 6.1 osztály Mérgező anyagok
- 6.2 osztály Fertőző anyagok
- 7 osztály Radioaktív anyagok
- 8 osztály Maró anyagok
- 9 osztály Különbféle veszélyes anyagok és tárgyak.

2.2 FEJEZET

AZ EGYES OSZTÁLYOKRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

2.2.1 1 osztály Robbanóanyagok és -tárgyak

2.2.1.1 Kritériumok

2.2.1.1.1 Az 1 osztály fogalmkörébe tartozó anyagok:

a) Robbanóanyagok: szilárd vagy folyékony halmazállapotú anyagok vagy keverékeik, amelyek kémiai reakció révén képesek arra, hogy olyan sebességgel fejlesszenek gázt, ami elegendő hőmérsékletű és akkora nyomáshullámot hoz létre, hogy a környezetében károsodást idéz elő.

Pirotechnikai anyagok: anyagok vagy keverékeik, amelyeknek az a rendeltetése, hogy robbanás nélküli, önfenntartó exoterm kémiai reakció révén hőt fejlesszenek, fényt keltsenek, hanghatást váltsanak ki, gázt vagy füstöt fejlesszenek, vagy e hatások valamilyen kombinációját fejtsek ki.

Megjegyzés: 1. Azok az anyagok, amelyek önmagukban véve nem robbanóanyagok, de amelyek robbanásveszélyes gáz-, gőz- vagy porkeverékeket képezhetnek, nem tartoznak az 1 osztály anyagai közé.

2. Szintén nem tartoznak az 1 osztályba azok a víz- és alkoholtartalmú robbanóanyagok, amelyek víz-, ill. alkoholtartalma a megadott határértékeket meghaladja és azok, amelyek plasztifikáló anyagot tartalmaznak – ezek a robbanóanyagok a 3 vagy a 4.1 osztályba vannak besorolva –, valamint azok a robbanóanyagok, amelyek a bennük rejlő alapvető veszély miatt az 5.2 osztályba vannak besorolva.

b) Robbanótárgyak: olyan tárgyak, amelyek egy vagy több robbanóanyagot vagy pirotechnikai anyagokat tartalmaznak.

Megjegyzés: Nem tartoznak az 1 osztály előírásainak hatálya alá azok a szerkezetek, amelyek olyan jellegű vagy olyan kis mennyiségű robbanó vagy pirotechnikai anyagokat tartalmaznak, amelyek szállítás közbeni véletlenszerű vagy gondatlanság miatt bekövetkező meggyulladás vagy beindulása csak olyan reakciót idéz elő, amely nem jár kívülről észlelhető repeszhatással, tüsszel, köd-, füstvagy hőfejlődéssel vagy erős hanghatással.

c) Azok az előzőekben nem említett anyagok és tárgyak, amelyek arra a célra készültek,

2.2.2 2 osztály Gázok

2.2.2.1 Kritériumok

2.2.2.1.1 A 2 osztály fogalma a tiszta gázokra, a gázkeverékekre, egy vagy több gáz keverékére egy

vagy több más anyaggal, valamint az ilyen anyagokat tartalmazó tárgyakra terjed ki.

A gázok olyan anyagok, amelyek

a) gőznyomása 50 °C-on meghaladja a 300 kPa-t (3 bar-t); vagy

b) 20 °C-on és 101,3 kPa normál nyomáson teljesen gáz alakúak.

Megjegyzés: 1. Az UN 1052 vízmentes hidrogén-fluorid azonban a 8 osztály anyaga.

2. Valamely tiszta gáz tartalmazhat egyéb alkotórészeket is a gyártási folyamatból adódóan vagy hozzáadott anyagokat a termék stabilitásának

megőrzésére, amennyiben ezen alkotórészek koncentrációja nem módosítja a gáz besorolását vagy a szállítási feltételeket, mint pl. a töltési fokot, a töltőnyomást, a próbanyomást.

3. A 2.2.2.3 bekezdés m.n.n. tételei tiszta gázokra és gázkeverékekre egyaránt vonatkoznak.

2.2.2.1.2 A 2 osztály anyagai és tárgyai a következők szerint vannak csoportosítva:

1. Sűrített gáz: olyan gáz, amely a szállításra szánt csomagolásban túlnyomás alatt 50

°C-on teljesen gáz halmazállapotú; ebbe a kategóriába tartozik minden gáz, amelynek kritikus hőmérséklete -50 °C vagy annál alacsonyabb

2. Cseppfolyósított gáz: olyan gáz, amely a szállításra szánt csomagolásban túlnyomás alatt -50 °C felett részben folyékony állapotban van. Meg kell különböztetni a következőket:

– nagy nyomáson cseppfolyósított gáz: olyan gáz, amelynek kritikus hőmérséklete -50 °C -nál magasabb, de legfeljebb $+65\text{ °C}$;

– kis nyomáson cseppfolyósított gáz: olyan gáz, amelynek kritikus hőmérséklete $+65\text{ °C}$ -nál magasabb

3. Mélyhűtött, cseppfolyósított gáz: olyan gáz, amely a szállításra szánt csomagolásban alacsony hőmérséklete folytán részben folyékony állapotban van

4. Oldott gáz: olyan gáz, amely a szállításra szánt csomagolásban túlnyomás alatt folyadék fázisú oldószerben van oldva

5. Aeroszol csomagolások és gázzal töltött kisméretű tartályok (gázpatronok)

6. Túlnyomás alatti gázt tartalmazó egyéb tárgyak

7. Túlnyomás nélküli gázok, amelyekre különleges előírások érvényesek (gázminták)

8. Nyomás alatti vegyszerek: folyadék, paszta vagy por nyomás alatt, olyan hajtóanyaggal, amely megfelel a sűrített vagy cseppfolyósított gáz definíciójának, vagy ilyen gázok keveréke

9. Adszorbeált gáz: olyan gáz, amely szállításra becsomagolt állapotban szilárd porózus anyagon van adszorbeálva, úgy, hogy a tartály belső nyomása 20 °C -on kisebb mint $101,3\text{ kPa}$ és 50 °C -on kisebb mint 300 kPa .

2.2.3 3 osztály Gyúlékony folyékony anyagok

2.2.3.1 Kritériumok

2.2.3.1.1 A 3 osztály fogalmköre olyan anyagokra és ezen osztály anyagait tartalmazó tárgyakra

terjed ki, amelyek

– az 1.2.1 szakaszban a „folyékony anyag” meghatározás a) bekezdése szerint folyékonyak;

– gőznyomásuk 50 °C hőmérsékleten legfeljebb 300 kPa (3 bar) és 20 °C hőmérsékleten, $101,3\text{ kPa}$ normál nyomáson nem teljesen gáz alakúak;

– lobbanáspontjuk legfeljebb 60 °C (a vizsgálatra lásd a 2.3.3.1 bekezdést).

A 3 osztály fogalmköre kiterjed az olyan gyúlékony folyékony anyagokra és olvasztott szilárd anyagokra is, amelyek lobbanáspontja meghaladja a 60 °C -ot és amelyeket lobbanáspontjukkal

megegyező vagy annál magasabb hőmérsékletre melegítve szállítanak vagy adnak át szállításra. Ezek az anyagok az UN 3256 tétel alá vannak besorolva.

A 3 osztály fogalmköre kiterjed a folyékony, érzéketlenített robbanóanyagokra is. A folyékony, érzéketlenített robbanóanyagok olyan robbanóanyagok, amelyek vízben vagy más folyadékban vannak oldva vagy szuszpendálva azért, hogy homogén folyékony keveréket képezve robbanó tulajdonságaikat elnyomják. A 3.2 fejezet „A” táblázatában ilyen tétel az UN 1204, 2059, 3064, 3343, 3357 és 3379.

Megjegyzés: 1. Nem tartoznak a 3 osztályba azok a 35 °C feletti lobbanáspontú anyagok, amelyek a „Vizsgálatok és kritériumok kézikönyv” III. rész 32.2.5 bekezdés kritériumai alapján nem tartják fenn az égést; ha azonban az ilyen anyagokat lobbanáspontjukkal megegyező vagy annál magasabb hőmérsékletre melegítve szállítják vagy adják át szállításra, akkor a 3 osztály anyagai.

2. Az előző 2.2.3.1.1 ponttól eltérően a dízelolajat, a gázolajat és a könnyű fűtőolajat, beleértve a szintetikusan előállított termékeket is, 60 °C feletti, de legfeljebb 100 °C lobbanásponttal a 3 osztály UN 1202 számú anyagának kell tekinteni.

3. Azok a gyúlékony folyékony anyagok, amelyek a 2.2.61.1.4 – 2.2.61.1.9 pontok meghatározása szerint belélegzés esetén nagyon mérgezőek, valamint azok a mérgező anyagok, amelyek lobbanáspontja 23 °C vagy annál magasabb, a 6.1 osztály anyagai (lásd a 2.2.61.1 bekezdést). Azok a folyékony anyagok, amelyek belélegzés esetén nagyon mérgezőek, a 3.2 „A” táblázat (2) oszlopban feltüntetett helyes szállítási megnevezésükben vagy a (6) oszlopban szereplő 354 különleges előírásban „belélegezve mérgező”-ként vannak jelölve.

4. Azok a peszticidként használt gyúlékony folyékony anyagok és készítmények, amelyek nagyon mérgezők, mérgezők vagy enyhén mérgezők és lobbanáspontjuk 23 °C vagy annál magasabb, a 6.1 osztály anyagai (lásd a 2.2.61.1 bekezdést).

2.2.41 4.1 osztály Gyúlékony szilárd anyagok, önreaktív anyagok, polimerizálódó anyagok és szilárd, érzéketlenített robbanóanyagok

2.2.41.1 Kritériumok

2.2.41.1.1 A 4.1 osztály fogalomköre a gyúlékony anyagokra és tárgyakra, az érzéketlenített robbanóanyagokra, amelyek az 1.2.1 szakaszban a „szilárd anyag” meghatározás a) bekezdése szerint szilárdak, a szilárd vagy folyékony önreaktív anyagokra, valamint a polimerizálódó anyagokra terjed ki.

A következők tartoznak a 4.1 osztályba:

- könnyen gyulladó szilárd anyagok és tárgyak (lásd a 2.2.41.1.3 – 2.2.41.1.8 pontot);
- szilárd és folyékony önreaktív anyagok (lásd a 2.2.41.1.9 – 2.2.41.1.17 pontot);
- szilárd, érzéketlenített robbanóanyagok (lásd a 2.2.41.1.18 pontot);
- önreaktív anyagokkal rokon anyagok (lásd a 2.2.41.1.19 pontot);
- polimerizálódó anyagok (lásd a 2.2.41.1.20 és a 2.2.41.1.21 pontot).

2.2.42 4.2 osztály Öngyulladásra hajlamos anyagok

2.2.42.1 Kritériumok

2.2.42.1.1 A 4.2 osztály fogalomköre a következőkre terjed ki:

- piroforos anyagokra, amelyek olyan anyagok (beleértve a folyékony vagy szilárd keverékeket és oldatokat), amelyek már kis mennyiségben is a levegővel érintkezve 5 percen belül meggyulladnak. A 4.2 osztály ezen anyagai a leginkább öngyulladásra hajlamosak; és
- önmelegedő anyagokra és tárgyakra, amelyek olyan anyagok és tárgyak (beleértve az oldatokat és keverékeket), amelyek a levegővel érintkezve energia közlés nélkül

hajlamosak az önmelegedésre. Ezek az anyagok csak nagy mennyiségben (több kilogrammban), hosszabb idő után (órák vagy napok) gyulladnak meg.

2.2.43 4.3 osztály Vízrel érintkezve gyúlékony gázokat fejlesztő anyagok

2.2.43.1 Kritériumok

2.2.43.1.1 A 4.3 osztály fogalomköre olyan anyagokra és olyan anyagokat tartalmazó tárgyakra terjed

ki, amelyek vízzel reagálva a levegővel robbanó keverék alkotására hajlamos, gyúlékony gázokat fejlesztenek.

2.2.51 5.1 osztály Gyújtó hatású (oxidáló) anyagok

2.2.51.1 Kritériumok

2.2.51.1.1 Az 5.1 osztály fogalomköre olyan anyagokra és olyan anyagokat tartalmazó tárgyakra terjed

ki, amelyek bár önmagukban nem szükségszerűen gyúlékonyak, általában oxigén leadásával tüzet okozhatnak vagy más anyagok égését elősegíthetik.

2.2.52 5.2 osztály Szerves peroxidok

2.2.52.1 Kritériumok

2.2.52.1.1 Az 5.2 osztály fogalomköre a szerves peroxidokra és a szerves peroxid készítményekre

terjed ki.

2.2.52.1.2 Az 5.2 osztály anyagai a következők szerint vannak csoportosítva:

P1 Szerves peroxidok hőmérséklet-szabályozás nélkül

P2 Szerves peroxidok hőmérséklet-szabályozással.

Fogalommeghatározás

2.2.52.1.3 A szerves peroxidok olyan szerves anyagok, amelyek a kétértékű –O–O– szerkezeti elemet

tartalmazzák és amelyek a hidrogén-peroxid olyan származékainak tekinthetők, ahol egyik vagy mindkét hidrogén atomot szerves gyökök helyettesítenek.

Tulajdonságok

2.2.52.1.4 A szerves peroxidok normál vagy magasabb hőmérsékleten hajlamosak az exoterm bomlásra. A bomlás hőhatásra, szennyező anyagokkal (pl. savak, nehézfém vegyületek, aminok) való érintkezésre, súrlódás vagy ütés hatására következhet be. A bomlási sebesség a hőmérséklettel növekszik és eltérő az egyes szerves peroxid készítményeknél. A bomlás során egészségre ártalmas vagy gyúlékony gázok vagy gőzök fejlődhetnek. Egyes szerves peroxidok esetében a hőmérsékletet a szállítás alatt szabályozni kell. Egyes szerves peroxidok robbanásszerű bomlást szenvedhetnek, különösen zárt térben. Ez a tulajdonság hígítók hozzáadásával vagy megfelelő csomagolás használatával megváltoztatható. Számos szerves peroxid erősen ég. El kell kerülni, hogy a szerves peroxid a szemmel érintkezésbe kerülhessen. Egyes szerves peroxidok már rövid érintkezés hatására a szaruhártya súlyos sérülését vagy a bőr felmaródását okozhatják.

Megjegyzés: A szerves peroxidok gyúlékonyságának meghatározására szolgáló vizsgálati módszereket a „Vizsgálatok és kritériumok kézikönyv” III. Rész 32.4 bekezdése tartalmazza. Mivel a szerves peroxidok hő hatására hevesen reagálhatnak, ajánlatos a lobbanáspont meghatározásához kis méretű mintát használni, pl. amilyen az ISO 3679:1983 szabványban szerepel.

Fogalommeghatározások

2.2.61.1.3 Az ADR alkalmazásában:

A heveny mérgezőképesség LD50 (közepes halálos dózis) értéke lenyelés esetén az anyag statisztikailag számított egyszeri dózisa, amely lenyelés esetén várhatóan a fiatal, felnőtt, fehér patkányok 50%-ánál okoz 14 napon belüli halált. Az LD50 értéket a vizsgált anyag beadott mennyiségének a vizsgált állatok testtömegére vonatkoztatott arányával (mg/kg) fejezik ki.

A heveny mérgezőképesség LD50 értéke bőrön át való felszívódás esetén az a dózis, amely ha fehér nyulak csupasz bőrével 24 órán át folyamatosan érintkezésbe került, nagy valószínűséggel

14 napon belül halált okoz a kísérleti állatok felénél. A kísérleti állatok számának elegendőnek kell lenni ahhoz, hogy az eredmény statisztikailag szignifikáns legyen és megfeleljen a jó gyógyszerészeti gyakorlatnak. Az eredményt testtömegre vonatkoztatva mg/kg-ban fejezik ki.

A heveny mérgezőképesség LC50 értéke belélegzés esetén az a gőz, köd vagy porkoncentráció,

amely egy órán át tartó folyamatos belélegzés esetén fiatal, felnőtt, hím és nőstény, fehér patkányok csoportjának egyaránt felénél nagy valószínűséggel 14 napon belüli halált okoz. Szilárd anyagot akkor kell így vizsgálni, ha az anyag össz mennyiségének legalább 10 tömeg%-a belélegezhető por, azaz ezen részecskefrakció aerodinamikai átmérője 10 m vagy ennél kisebb. Folyékony anyagot akkor kell így vizsgálni, ha a szállított anyag szivárgása esetén fennáll a ködképződés lehetősége. Mind szilárd, mind folyékony anyag esetén a belélegzési mérgezőképesség vizsgálatára előkészített minta több mint 90 tömeg%-ának az előzőekben meghatározott belélegezhető tartományban kell lennie. Az eredményt egységnyi térfogatú levegőre vonatkoztatva adják meg, por és köd esetén mg/liter-ben, gőz esetén milliliter/m³-ben (ppm-ben).

2.2.62 6.2 osztály Fertőző anyagok

2.2.62.1 Kritériumok

2.2.62.1.1 A 6.2 osztály fogalmkörébe a fertőző anyagok tartoznak. Az ADR értelmében a fertőző

anyagok olyan anyagok, amelyekről ismert vagy okkal feltételezhető, hogy kórokozókat tartalmaznak. A kórokozók olyan mikroorganizmusok (beleértve a baktériumokat, vírusokat, parazitákat, gombákat) és más hatóanyagok, pl. a prionok, amelyek képesek ember vagy állat megbetegedését okozni.

Megjegyzés: 1. A géntechnológiával módosított mikroorganizmusokat és élő szervezeteket, biológiai termékeket, diagnosztikai mintákat és a szándékosan megfertőzött élő állatokat ebbe az osztályba kell besorolni, ha kielégítik ennek az osztálynak a feltételeit.

A nem szándékosan vagy természetes úton fertőződött élő állatok szállítására csak az érintett feladási, tranzit és rendeltetési ország rendszabályai vonatkoznak.

2. Azok a növényi, állati vagy baktérium forrásokból származó toxinok, amelyek nem tartalmaznak semmiféle fertőző anyagot vagy élő szervezetet, vagy nem fertőző anyagban vagy élő szervezetben vannak, a 6.1 osztály UN 3172 vagy UN 3462 szám alá tartozó anyagok.

2.2.7 7 osztály Radioaktív anyagok

2.2.7.1 Fogalommeghatározás

2.2.7.1.1 Radioaktív anyag minden olyan anyag, amely radionuklidokat tartalmaz és mind az aktivitás

koncentráció, mind a küldemény teljes aktivitása nagyobb, mint a 2.2.7.2.2.1 – 2.2.7.2.2.6 pontban meghatározott érték.

2.2.7.1.2 Szennyezettség

Szennyezettségen értendő valamely radioaktív anyag jelenléte egy felületen

0,4 Bq/cm²-nél nagyobb mennyiségben béta-, gamma-sugárzók és csekély toxicitású alfa-sugárzók esetén, vagy 0,04 Bq/cm²-nél nagyobb mennyiségben minden más alfasugárzó esetén.

Nem tapadó szennyezettség az olyan szennyezettség, amely rendes kezelési feltételek között a felületről eltávolítható.

Tapadó szennyezettség a nem tapadó szennyezettség kivételével minden más szennyezettség.

2.2.7.1.3 Különleges fogalmak meghatározása

A1 és A2

A1-en a különleges formájú radioaktív anyagok azon aktivitása értendő, amely a 2.2.7.2.2.1 táblázatban fel van tüntetve vagy a 2.2.7.2.2.2 pont szerint van levezetve és az ADR előírásaihoz az aktivitás határok megállapítására használatos.

A2-n a különleges formájú radioaktív anyagoktól eltérő, más radioaktív anyagok azon aktivitása értendő, amely a 2.2.7.2.2.1 táblázatban fel van tüntetve vagy a 2.2.7.2.2.2 pont szerint van levezetve, és az ADR előírásaihoz az aktivitás határok megállapítására használatos.

A besugárzatlan tórium olyan tórium, amely 232-tórium grammonként legfeljebb 10–7 g 233-uránt tartalmaz.

A besugárzatlan urán olyan urán, amely 235-urán grammonként legfeljebb $2 \cdot 10^3$ Bq plutóniumot, 235-urán grammonként legfeljebb $9 \cdot 10^6$ Bq hasadási terméket és 235-urán grammonként legfeljebb $5 \cdot 10^{-3}$ g 236-uránt tartalmaz.

Csekély toxicitású alfa-sugárzók: természetes urán, szegényített urán, természetes tórium, 235-urán vagy 238-urán, 232-tórium, 228-tórium és 230-tórium, ha ezeket ércek vagy fizikai vagy kémiai koncentrátumok tartalmazzák; és a 10 napnál rövidebb felezési idejű alfasugárzók.

Hasadónuklidok: 233-urán, 235-urán, 239-plutónium és 241-plutónium.

Hasadóanyag a bármely hasadónuklidot tartalmazó anyag. Nem tartozik e meghatározás alá:

- a besugárzatlan természetes urán vagy szegényített urán;
- az olyan természetes vagy szegényített urán, amit csak termikus reaktorokban sugároztak be;
- az összesen 0,25 g-nál kevesebb hasadónuklidot tartalmazó anyag;
- az a), a b) és/vagy a c) pont alattiak bármilyen kombinációja.

A kivételek csak arra az esetre vonatkoznak, ha a küldeménydarabban (vagy ha csomagolás nélkül szállítják, akkor a küldeményben) nincs másik, hasadónuklidot tartalmazó anyag.

Kis fajlagos aktivitású (LSA) anyag: Olyan radioaktív anyag, amelynek fajlagos aktivitása természeténél fogva korlátozott, vagy olyan radioaktív anyag, amelyre becsült közepes fajlagos aktivitás határérték vonatkozik. Az LSA anyagot körülvevő árnyékoló anyagot a becsült közepes fajlagos aktivitás meghatározásánál nem szabad figyelembe venni.

210

A kis mértékben diszpergálódó radioaktív anyag olyan szilárd radioaktív anyag vagy kapszulába zárt szilárd radioaktív anyag, amelynek diszpergálódási képessége korlátozott és nem por formájú.

Különleges formájú (special form) radioaktív anyag:

- a) szétterjedésre nem képes szilárd radioaktív anyagot; vagy

b) radioaktív anyagot tartalmazó, tömören lezárt kapszulát jelent.

Low specific activity (LSA): lásd kis fajlagos aktivitású (LSA) anyag.

Egy radionuklid fajlagos aktivitása a nuklid egységnyi tömegére jutó aktivitás. Egy anyag fajlagos aktivitását úgy kell tekinteni, mint egy olyan anyagnak az egységnyi tömegére jutó aktivitását, amelyben a radionuklidok lényegében egyenletesen vannak elosztatva.

Surface contaminated object (SCO): lásd szennyezett felületű tárgy (SCO).

Szennyezett felületű tárgy (SCO): A szennyezett felületű tárgy (SCO) olyan szilárd tárgy, amely önmagában nem radioaktív, de amelynek felületén radioaktív anyag van elosztatva (radioaktív anyaggal van szennyezve).

Az urán (természetes, szegényített, dúsított) a következőket jelenti:

A természetes urán olyan urán, amelyben az uránizotópok természetben előforduló eloszlásúak (kb. 99,28 tömeg% 238-urán és 0,72 tömeg% 235-urán). Ez lehet kémiaiilag elkülönített urán is.

A szegényített urán olyan urán, amelynek százalékos 235-urán tartalma kisebb, mint a természetes uráné.

A dúsított urán olyan urán, amelynek százalékos 235-urán tartalma nagyobb, mint 0,72%.

Mind a természetes, mind a dúsított, mind a szegényített uránban kis százalékban 234-urán is jelen van.

2.2.8 8 osztály Maró anyagok

2.2.8.1 Meghatározás, általános előírások és kritériumok

2.2.8.1.1 Maró anyagok az olyan anyagok, amelyek vegyi reakciójukkal a bőr visszafordíthatatlan

károsodását okozzák, vagy elfolyás esetén képesek jelentősen megrongálni vagy akár tönkretenni más árukat vagy a szállítóeszközöket. Ugyancsak ezen osztály fogalmkörébe tartoznak azok az anyagok, amelyek csak víz jelenlétében képeznek maró anyagot, vagy amelyek a levegő természetes nedvességének jelenlétében maró gőzöket vagy ködöket fejlesztenek.

2.2.8.1.2 A bőrre maró hatású anyagokra és keverékekre vonatkozó általános besorolási előírások a

2.2.8.1.4 pontban található. A bőr felmaródása a bőr visszafordíthatatlan károsodását jelenti, vagyis, hogy az anyaggal, ill. a keverékkel való érintkezés után szemmel látható elhalás következik be

2.2.8.1.3 A folyékony anyagoknál, ill. azoknál a szilárd anyagoknál, amelyek a szállítás alatt folyékonyvá

válhatnak, ha feltételezhető, hogy a bőrre nem gyakorolnak maró hatást, figyelembe kell venni a fémfelületekre gyakorolt korróziós hatás lehetőségét, a 2.2.8.1.5.3 c) ii) pont kritériumai szerint.

2.2.9 9 osztály Különbéle veszélyes anyagok és tárgyak

2.2.9.1 Kritériumok

2.2.9.1.1 A 9 osztály címének fogalmkörébe azok az anyagok és tárgyak tartoznak, amelyek a

szállítás során olyan veszélyt képviselnek, ami nem esik a többi osztály fogalmkörébe.

2.2.9.1.2 A 9 osztály anyagai és tárgyai a következők szerint vannak csoportosítva:

M1 Anyagok, amelyek finom poruk belélegzése esetén az egészséget veszélyeztethetik

M2 Anyagok és tárgyak, amelyekből tűz esetén dioxinok képződhetnek

M3 Gyúlékony gőzöket fejlesztő anyagok

M4 Lítium akkumulátorok

M5 Biztonsági felszerelések

M6 – M8 Környezetre veszélyes anyagok:

M6 Vízi környezetre veszélyes, folyékony anyagok

M7 Vízi környezetre veszélyes, szilárd anyagok

M8 Géntechnológiával módosított mikroorganizmusok és élő szervezetek

M9 – M10 Magas hőmérsékletű anyagok:

M9 Folyékony anyagok

M10 Szilárd anyagok

M11 Egyéb anyagok és tárgyak, amelyek a szállítás alatt veszélyt jelentenek, de egyetlen más osztály meghatározásának sem felelnek meg.

25/2014. (IV. 30.) NFM rendelet
a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadóról

A Genfben, 2000. május 26. napján kelt, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN) csatolt Szabályzat kihirdetéséről és belföldi alkalmazásáról szóló 2013. évi CXI. törvény 6. §-ában,

a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás „A” és „B” Melléklete kihirdetéséről, valamint a belföldi alkalmazásának egyes kérdéseiről szóló 2013. évi CX. törvény 5. §-ában, valamint

a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv C Függeléke 2011. évi módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről szóló 2011. évi LXXX. törvény 5. §-ában

kapott felhatalmazás alapján,

az egyes miniszterek, valamint a Miniszterelnökséget vezető államtitkár feladat- és hatásköréről szóló 212/2010. (VII. 1.) Korm. rendelet 84. § *e*) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva,

a 5. § tekintetében az egyes miniszterek, valamint a Miniszterelnökséget vezető államtitkár feladat- és hatásköréről szóló 212/2010. (VII. 1.) Korm. rendelet 37. § *q*) pontjában meghatározott feladatkörében eljáró belügyminiszterrel egyetértésben a következőket rendelem el:

1. Általános rendelkezések

1. § E rendelet alkalmazásában:

1. *ADN*: a Genfben, 2000. május 26. napján kelt, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN) csatolt Szabályzat kihirdetéséről és belföldi alkalmazásáról szóló törvény szerinti szabályzat;

2. *ADR*: a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás „A” és „B” Melléklete kihirdetéséről, valamint a belföldi alkalmazásának egyes kérdéseiről szóló törvény szerinti szabályzat;

3. *RID*: a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv C Függeléke Mellékletének kihirdetéséről, valamint a belföldi alkalmazásának egyes kérdéseiről szóló törvény szerinti szabályzat;

4. *szaktanfolyam*: az ADN, az ADR és a RID 1.8.3 szakaszában meghatározott, a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadónak (a továbbiakban: tanácsadó) a bizonyítvány megszerzéséhez előírt képzése;

5. *vállalkozás*: az ADN, az ADR és a RID által meghatározott vállalkozás, aki vagy amely veszélyes áru szállítással kapcsolatos tevékenységet végez;

6. *veszélyes áru szállítással kapcsolatos tevékenység*: veszélyes áru nemzetközi vagy belföldi szállítása, fuvarozása vagy ahhoz kapcsolódó áru feladás, csomagolás, berakás, kirakás, töltés vagy ürítés, függetlenül attól, hogy a vállalkozás a saját nevében vagy megbízásból végzi a tevékenységet.

2. § (1)* A rendelet hatálya a Magyarország területén székhellyel vagy telephellyel rendelkező vállalkozásra, a tanácsadóra, a közlekedési hatóságra, a katasztrófavédelmi hatóságra, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 18. § (8) bekezdése szerinti vizsgaközpontra, valamint az e rendelet szerinti képzést nyújtó szervre terjed ki.

(2) Az ADN, az ADR és a RID 1.8.3 szakasza, valamint e rendelet előírásait nem kell alkalmazni arra a vállalkozásra, amelynek tevékenysége csak olyan veszélyes áru szállítással kapcsolatos, amely nem tartozik az ADN, az ADR vagy a RID hatálya alá vagy:

a) közúti szállítás esetében az ADR 1.1.3.6 vagy 1.7.1.4 bekezdése, vagy 3.3, 3.4 vagy 3.5 fejezete szerint mentességet élvez;

b) vasúti fuvarozás esetében a RID 1.1.3.6 vagy 1.7.1.4 bekezdése, vagy 3.3, 3.4 vagy 3.5 fejezete szerint mentességet élvez;

c) belvízi szállítás esetében

ca) az ADN 1.7.1.4 bekezdése, vagy 3.3, 3.4 vagy 3.5 fejezete szerint mentességet élvez,

cb) a veszélyes áru mennyisége egy közúti szállítóegységben, vasúti kocsiban vagy konténerben nem haladja meg az ADR, illetve a RID 1.1.3.6 bekezdésében meghatározott értéket vagy

cc) a cb) alpont szerintiektől eltérő esetben a veszélyes áru mennyisége egy hajón nem haladja meg az ADN 1.1.3.6 bekezdésében meghatározott értéket.

2. A tanácsadóra és a vállalkozásra vonatkozó rendelkezések

3. § (1) A tanácsadót a vállalkozás írásban jelöli ki, kivéve, ha a vállalkozás vezető tisztségviselője maga látja el a tanácsadói feladatot. A tanácsadói feladat ellátására vonatkozó kijelölésben rögzíteni kell a tevékenység megkezdésének időpontját, valamint több tanácsadó

kijelölése esetén feladataik megosztását. A kijelölést a vállalkozás vezető tisztségviselőjének és a tanácsadónak alá kell írnia.

(2) A vállalkozás köteles a tanácsadó személyének kijelöléséről, a tanácsadói kijelölést érintő változásról a kijelöléstől vagy a kijelölést érintő változástól számított tizenöt napon belül a közlekedési hatósághoz bejelentést tenni. A bejelentéshez csatolni kell a kijelölésnek vagy a kijelölést érintő változásnak a tanácsadó általi elfogadásáról szóló nyilatkozatot. Ha a tanácsadó nem Magyarországon szerezte a tanácsadói bizonyítványát, akkor annak másolatát a bejelentéshez csatolni kell. A tanácsadó megbízatásának megszűnését a vállalkozásnak és a tanácsadónak a megbízatás megszűnésétől számított tizenöt napon belül a közlekedési hatósághoz be kell jelentenie.

(3) A vállalkozás a kijelölt tanácsadója személyéről, annak megváltozásáról köteles

a) minden érintett munkavállalóját dokumentált módon értesíteni, valamint

b) a veszélyes áru szállításához kapcsolódó tevékenységével érintett üzleti partnereit az általa megválasztott módon (például a honlapján való közzététellel) tájékoztatni.

(4) A tanácsadó kijelölésével a vállalkozás nem mentesül a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos tevékenységért fennálló felelőssége alól.

4. § (1) Ha a tanácsadó az ADN, az ADR vagy a RID 1.8.3.3 bekezdésében meghatározott feladataival kapcsolatban hiányosságot, mulasztást vagy egyéb szabálytalanságot tapasztal, azt írásban jelzi a vállalkozásnak.

(2) A tanácsadó által az ADN, az ADR és a RID 1.8.3.3 bekezdése szerint készített éves jelentésnek legalább az 1. mellékletben foglaltakat kell tartalmaznia.

(3)* Az éves jelentést a tárgyévet követő év május 31-éig kell elkészíteni. A jelentést öt évig kell megőrizni.

5. § (1) A tanácsadónak az ADN, az ADR vagy a RID 1.8.3.6 bekezdése szerinti esetekben előírt baleseti jelentésében ki kell térnie az eseményt előidéző lehetséges okok leírására, elemzésére, valamint a hasonló események vagy mulasztások megelőzéséhez javasolt intézkedések leírására is. A jelentést a vállalkozásnak a baleset vagy káresemény napjától számított tizenöt napon belül meg kell küldenie a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságának a baleset vagy a rendkívüli esemény helye szerint illetékes területi szerve (a továbbiakban: katasztrófavédelmi hatóság) részére.

(2) Ha veszélyes áru közúti, vasúti vagy belvízi szállítása, berakása, töltése vagy kirakása közben bekövetkezett baleset vagy rendkívüli esemény során az ADN, az ADR vagy a RID 1.8.5 szakasza által meghatározottak szerint a veszélyes áru kiszabadult, személyi sérülés, anyagi kár vagy a környezet károsodása következett be, az érintett vállalkozásnak a baleset

vagy rendkívüli esemény napjától számított tizenöt napon belül a katasztrófavédelmi hatóság részére a közlekedési alágazattól függően az ADN, az ADR vagy a RID 1.8.5 szakaszában meghatározott tartalmú jelentést kell küldenie. Vasúti vagy belvízi szállítás érintettsége esetén a jelentést a közlekedési hatóság részére is meg kell küldeni. A jelentést öt évig meg kell őrizni.

(3) A katasztrófavédelmi hatóság - amennyiben az szükséges - a baleseti jelentés kiegészítésére hívja fel az érintett vállalkozást a határidő megjelölésével, valamint indokolt esetben kezdeményezi a balesetben vagy rendkívüli eseményben érintett vállalkozás székhelye vagy telephelye szerint illetékes hivatásos katasztrófavédelmi szervnél az érintett vállalkozás soron kívüli hatósági ellenőrzését.

3. Az alap szaktanfolyam és vizsga

6. § (1) A tanácsadói bizonyítvány megszerzéséhez a jelöltnek alap szaktanfolyamon kell részt vennie.

(2) Alap szaktanfolyam szervezhető közúti, vasúti vagy belvízi közlekedési alágazatra, ezeken belül a következő árucsoportokra:

- a) 1 osztály (robbanóanyagok és -tárgyak),
- b) 2 osztály (gázok),
- c) 7 osztály (radioaktív anyagok),
- d) 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 és 9 osztály,
- e) az UN 1202, az UN 1203, az UN 1223 és az UN 3475 azonosító számú anyagok, valamint az UN 1268 és az UN 1863 alá tartozó repülőgép tüzelőanyagok.

(3) Alap szaktanfolyamra az jelentkezhet, aki

- a) felsőfokú végzettséggel rendelkezik és legalább két évig veszélyes áru szállítással kapcsolatos feladatot látott el,
- b) középfokú végzettséggel rendelkezik és legalább öt évig veszélyes áru szállítással kapcsolatos feladatot látott el vagy
- c) az ADN-nel, ADR-rel vagy RID-del kapcsolatos hatósági feladatot lát el.

(4) A 7 osztályra (radioaktív anyagok) vonatkozó képesítés megszerzésére irányuló alap szaktanfolyamra való jelentkezésnek a (3) bekezdésben foglaltakon kívül feltétele a munkavállalók sugárvédelmi oktatásáról rendelkező jogszabály szerinti, legalább alap fokozatú sugárvédelmi képzettség igazolása is.

7. § (1) A tanácsadói bizonyítvány megszerzéséhez a jelöltnek vizsgát kell tennie. Vizsgára az bocsátható, aki az alap szaktanfolyamot elvégezte.

(2) A vizsga a 2. mellékletben foglaltak szerint írásbeli tesztből és esettanulmányból, valamint szóbeli részből áll.

(3) A vizsga arra a közlekedési alágazatra és árucsoportra sikeres, amelyikre a vizsgázó a hozzá tartozó vizsga elemekből megfelelt.

(4) * A vizsga előkészítése és tárgyi feltételeinek biztosítása a vizsgaközpont vagy az általa megbízott képzést nyújtó szerv feladata.

4. Az ismeretfelújító szaktanfolyam és vizsga

8. § (1) A tanácsadói bizonyítvány hatályának meghosszabbításához a jelöltnek ismeretfelújító szaktanfolyamon kell részt vennie és írásbeli tesztvizsgát kell tennie. Vizsgára az bocsátható, aki az ismeretfelújító szaktanfolyamot elvégezte, és bizonyítványa hatályának időtartamából kevesebb, mint egy év van hátra.

(2) Ismeretfelújító vizsga kizárólag arra a közlekedési alágazatra és árucsoportra vonatkozóan tehető, amelyre a vizsgázó bizonyítványa érvényes.

(3) A vizsga megtartására és értékelésére az alap vizsgára vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni.

5. A kiterjesztő szaktanfolyam és vizsga

9. § (1) Az a tanácsadó, aki bizonyítványa érvényességét további közlekedési alágazatra vagy árucsoportra kívánja kiterjeszteni, a megfelelő szaktanfolyam elvégzését követően kiterjesztő vizsgát tehet.

(2) * A tanácsadónak a kiterjesztő vizsgán a következő vizsgatárgyakból kell vizsgát tennie:
a) adott közlekedési alágazaton belüli árucsoportra történő kiterjesztés esetén speciális ismeretek tesztvizsga az árucsoportra, új árucsoportra vonatkozó esettanulmány és szóbeli vizsga az adott közlekedési alágazatra,

b) új közlekedési alágazatra történő kiterjesztés esetén speciális ismeretek tesztvizsga az új közlekedési alágazatra, a kiterjesztendő bizonyítványban szereplő árucsoportra vonatkozó esettanulmány és szóbeli vizsga az új közlekedési alágazatra.

(3) A vizsga megtartására és értékelésére az alap vizsgára vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni.

(4) A sikeres kiterjesztő vizsga a tanácsadó bizonyítványa hatályának időtartamát nem módosítja.

6. A szaktanfolyamokra vonatkozó közös rendelkezések

10. § (1) Szaktanfolyamot a közlekedési hatóság engedélyével rendelkező képzést nyújtó szerv szervezhet. A közlekedési hatóság annak a képzést nyújtó szervnek ad közigazgatási eljárás keretében engedélyt, aki a 3. mellékletben meghatározott személyi és tárgyi feltételeket biztosítja. A szaktanfolyamok tantervét és óraszámait a közlekedési hatóság határozza meg.

(2) Alap és ismeretfelújító szaktanfolyam összevontan is szervezhető.

(3) A képzés során a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet 33. § (1)-(5) és (9) bekezdésében, valamint 33/G. §-ában foglaltakat kell alkalmazni.

7. A vizsgákra vonatkozó közös rendelkezések

11. § (1) * A vizsga kérdéseiből a KAV Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság (a továbbiakban: vizsgaközpont) kérdésgyűjteményt készít.

(2) A vizsga során a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet 33. § (5)-(9) bekezdésében foglalt rendelkezéseit kell alkalmazni.

(3) * A sikeres vizsgáról az ADN, az ADR és a RID 1.8.3.18 bekezdésének megfelelő formájú bizonyítványt a vizsgaközpont állítja ki. A bizonyítvány címét és a közlekedési alágazat megnevezését magyar és angol nyelven is fel kell tüntetni. A bizonyítványban az ADN, az ADR és a RID 1.8.3.18 bekezdésében foglaltakon túlmenően a 6. § (2) bekezdés *a)-e)* pontja szerinti korlátozott érvényességet is fel kell tüntetni.

(4) Sikertelen vizsga esetében legkorábban öt nap eltelte után és legfeljebb egy éven belül javítóvizsgát lehet tenni. Két sikertelen javítóvizsga esetében a jelölt csak újabb szaktanfolyam elvégzése után bocsátható vizsgára.

8. A névjegyzékbe vétel

12. § *

9. Záró rendelkezések

13. § Ez a rendelet 2014. július 1-jén lép hatályba.

14. § (1) Az a vállalkozás, amelynek a tanácsadóját nem a 3. § előírásainak megfelelően jelölték ki, e rendelet hatálybalépését követő három hónapon belül köteles tanácsadóját e rendelet előírásai szerint kijelölni.

(2) A 6-11. § szaktanfolyamra vonatkozó előírásait e rendelet hatálybalépését követően engedélyezett szaktanfolyamokra kell alkalmazni.

(3) A 6-11. § vizsgára vonatkozó előírásait e rendelet hatálybalépését követően engedélyezett szaktanfolyamokat követő vizsgákra kell alkalmazni.

15. § Ez a rendelet a belső piaci szolgáltatásokról szóló, 2006. december 12-i 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálja.

16-17. § *

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 952/2013/EU RENDELETE

(2013. október 9.)

az Unió Vámkódex létrehozásáról

(átdolgozás)

7.

szakasz

Az áruk ellenőrzése

46. cikk

Kockázatkezelés és vámellenőrzés

(1) A vámhatóságok bármely olyan vámellenőrzést elvégezhetnek, amelyet szükségesnek tartanak.

►C2 A vámellenőrzések különösen magukban foglalhatják az áruk vizsgálatát, a mintavételt, az árunyilatkozatban vagy az értesítésben feltüntetett információk pontosságának és teljességének megerősítését és az okmányok meglétének, hitelességének, pontosságának és érvényességének ellenőrzését, ◀ a gazdálkodók számviteli és egyéb nyilvántartásainak vizsgálatát, a szállítóeszközök átvizsgálását, a poggyász vagy egyéb, a személyek által szállított vagy rajtuk lévő áru átvizsgálását, valamint hivatalos vizsgálatok és egyéb hasonló cselekmények elvégzését.

(2) A nem véletlenszerű vámellenőrzéseknek elsősorban elektronikus adatfeldolgozási eljárásokat használó kockázatelemzésen kell alapulniuk, a kockázatok azonosítása és értékelése, illetve a szükséges ellenintézkedések kialakítása céljából, a nemzeti, uniós és adott esetben nemzetközi szinten kialakított kritériumok alapján.

(3) A vámellenőrzéseket egy olyan közös kockázatkezelési keretrendszerben kell végrehajtani, amely a kockázattal kapcsolatos információk és a kockázatelemzési eredmények vámigazgatások közötti cseréjén alapul, és közös kockázati kritériumokat és standardokat, ellenőrzési intézkedéseket és kiemelt ellenőrzési területeket határoz meg.

Az ilyen információkon és kritériumokon alapuló ellenőrzéseket az (1) bekezdéssel vagy egyéb hatályos rendelkezésekkel összhangban végrehajtott egyéb ellenőrzések sérelme nélkül kell elvégezni.

(4) A vámhatóságok kockázatkezelést végeznek, hogy különbséget tegyenek a vámellenőrzés alá eső vagy vámfelügyelet alá tartozó árukhoz kapcsolódó kockázati szintek között és hogy meghatározzák, ►C2 hogy az árukat egyedi vámellenőrzés alá vonják-e, és ha igen, ez hol történjen. ◀

A kockázatkezelés magában foglalja az adatok és információk gyűjtését, a kockázatelemzést és -értékelést, intézkedések előírását, illetve megtételét, valamint az eljárás és az eljárás eredményeinek rendszeres figyelemmel kísérését és felülvizsgálatát a nemzetközi, uniós és nemzeti források és stratégiák alapján.

(5) A vámhatóságok kicserélik a kockázatra vonatkozó információkat és a kockázatelemzés eredményeit, amennyiben:

a)

a vámhatóság úgy értékeli, hogy a kockázatok jelentősek és vámellenőrzést tesznek szükségessé, és az ellenőrzés eredményeiből megállapítható, hogy a kockázatot kiváltó esemény bekövetkezett; vagy

b)

az ellenőrzés eredményeiből nem állapítható meg az, hogy a kockázatot kiváltó esemény bekövetkezett, de az érintett vámhatóság úgy véli, hogy a veszély nagy kockázatot jelent valahol másutt az Unióban.

(6) A (3) bekezdésben említett közös kockázati kritériumok és standardok, az ellenőrzési intézkedések és a kiemelt ellenőrzési területek megállapításakor figyelembe kell venni a következőket:

a)

az arányosság a kockázathoz képest;

b)

az ellenőrzések szükséges alkalmazásának sürgőssége;

c)

a kereskedelmi forgalomra, az egyes tagállamokra és az ellenőrzési erőforrásokra gyakorolt valószínű hatás.

(7) A (3) bekezdésben említett közös kockázati kritériumok és standardok a következők közül valamennyit tartalmazzák:

a)

a kockázatok leírása;

b)

az áruk vagy gazdálkodók vámellenőrzésre történő kiválasztásához alkalmazandó kockázati tényezők vagy mutatók;

c)

a vámhatóságok által végrehajtandó vámellenőrzések jellege;

d)

a c) pontban említett vámellenőrzések alkalmazásának időtartama.

(8) A kiemelt ellenőrzési területek az egy bizonyos időszakban fokozott szintű kockázatelemzés és vámellenőrzés tárgyát képező konkrét vámeljárásokra, árutípusokra, útvonalakra, fuvarozási módokra vagy gazdálkodókra terjednek ki, a vámhatóságok által általában elvégzett egyéb ellenőrzések sérelme nélkül.

47. cikk

A hatóságok együttműködése

(1) Amikor a vámhatóságoktól eltérő, hatáskörrel rendelkező hatóságok ugyanazon áruk tekintetében a vámellenőrzéstől eltérő ellenőrzéseket végeznek, a vámhatóságok törekszenek arra, hogy az ilyen ellenőrzéseket e más hatóságokkal szoros együttműködésben, és – amikor lehetséges – a vámellenőrzésekkel egy időben és egy helyen végezzék el (egyablakos ellenőrzés); ennek megvalósítását a vámhatóságok koordinálják.

(2) Az ebben a szakaszban említett ellenőrzések keretében a vámhatóságok és más, hatáskörrel rendelkező hatóságok, amikor az a kockázat minimalizálásához és a csalás elleni küzdelemhez szükséges, megoszthatják egymással és a Bizottsággal az Unió vámterülete és az Unió vámterületén kívüli országok vagy területek között szállított áruk ►C2 belépésével ◀, ►C2 kilépésével ◀, árutovábbításával, szállításával,

tárolásával és meghatározott célra történő felhasználásával – ideértve a postaforgalmat is –, a nem uniós áruknak és a meghatározott célra történő felhasználás alatt lévő áruknak az Unió vámterületén belüli jelenlétével és szállításával összefüggésben kapott adatokat, valamint bármely ellenőrzés eredményét. A vámhatóságok és a Bizottság szintén cserélhetnek egymással ilyen adatokat a vámjogszabályok egységes alkalmazásának biztosítása céljából.

48. cikk

Áruátengedést követő ellenőrzés

►C2 Vámellenőrzés céljából a vámhatóságok megerősíthetik a vámárnyilatkozatban, ◀ az átmeneti megőrzési árnyilatkozatban, a belépési gyűjtő árnyilatkozatban, a kilépési gyűjtő árnyilatkozatban, az újrakiviteli árnyilatkozatban vagy újrakiviteli értesítésben feltüntetett információk pontosságát és teljességét, valamint az alátámasztó okmányok meglétét, hitelességét, pontosságát és érvényességét, továbbá megvizsgálhatják a nyilatkozattevőnek az érintett áruval kapcsolatos műveletekre, az ezt megelőző vagy az ezt követő, ezen árukat érintő kereskedelmi ügyletekre vonatkozó számviteli és egyéb nyilvántartásait, az említett áru átengedését követően. A vámhatóság, amennyiben még van rá lehetőség, meg is vizsgálhatja az árut és/vagy mintát vehet belőle.

Az ilyen ellenőrzés az áru birtokosa vagy annak képviselője, az említett műveletekben üzleti minőségben közvetlenül vagy közvetve érintett valamilyen más személy, vagy az említett dokumentumokat és adatokat üzleti célból birtokában tartó valamilyen más személy helyiségében vagy területén végezhető el.

8.

s z a k a s z

Az okmányok és más információk megőrzése, valamint díjak és költségek

51. cikk

Az okmányok és más információk megőrzése

(1) Az érintett személy a vámellenőrzés céljából köteles megőrizni a 15. cikk (1) bekezdésében említett okmányokat és információkat legalább három évig, a vámhatóságok számára hozzáférhető és elfogadható bármely módon.

A harmadik albekezdésben említettektől eltérő körülmények között szabad forgalomba bocsátott áru vagy kivitelre bejelentett áru esetében ez az időtartam annak az évnek a végétől kezdődik, amikor a szabad forgalomba bocsátásra vagy a kivitelre vonatkozó vámárnyilatkozatot elfogadták.

A meghatározott célra történő felhasználásukra való tekintettel nulla vagy csökkentett behozatalivám-tétel mellett szabad forgalomba bocsátott áruk esetében ez az időtartam annak az évnek a végétől kezdődik, amelyben az ezekre vonatkozó vámfelügyelet megszűnik.

A más vámeljárást alá vont áru, illetve az átmeneti megőrzésben lévő áru esetében ez az időtartam annak az évnek a végétől kezdődik, amelyben az adott vámeljárást lezárták, illetve az átmeneti megőrzés befejeződött.

(2) A 103. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül, ha valamely vámtartozással kapcsolatban a végrehajtott vámellenőrzés azt mutatja, hogy a vonatkozó tételt javítani kell a könyvelésben,

és az érintett személyt erről értesítették, az okmányokat és az információt e cikk (1) bekezdésében megállapított határidőn túl további három évig meg kell őrizni.

Amennyiben jogorvoslat benyújtására került sor vagy bírósági eljárás indult, az okmányok és az információ megőrzendő az (1) bekezdésben meghatározott időtartamig, vagy – attól függően, hogy melyik következik be később – a jogorvoslati eljárás vagy a bírósági eljárás befejeződéséig.

52. cikk

Díjak és költségek

(1) A vámhatóságok nem számítanak fel díjat a vámellenőrzés elvégzéséért vagy a vámjogszabályok bármely más alkalmazásáért, ha ez az illetékes vámhivatal hivatalos nyitvatartási idejében történik.

(2) A vámhatóságok díjat számíthatnak fel vagy megtéríthetnek a költségeket, amikor bizonyos szolgáltatásokat, különösen az alábbiakat nyújtják:

a)

vámisztviselők jelenléte kérésre a hivatalos munkaidőn kívül vagy a vámhivatali helyiségektől vagy területektől eltérő helyen;

b)

elemzések vagy szakértői jelentések az árukról, valamint az árunak a kérelmezőhöz történő visszaküldéséhez szükséges postaköltség, különösen a 33. cikk alapján hozott határozatok vagy a 14. cikk (1) bekezdésének megfelelő információnyújtás tekintetében;

▼C2

c)

az áruk vizsgálata vagy azokból történő mintavétel megerősítési célokra, vagy az áruk megsemmisítése, amikor a vámisztviselők alkalmazásán kívüli költségek is keletkeznek;

▼B

d)

kivételes ellenőrzési intézkedések, amikor ezek az áru jellege vagy valamely lehetséges kockázat miatt szükségesek.

II.

CÍM

AZOK A TÉNYEZŐK, AMELYEK ALAPJÁN AZ ÁRUFORGALOMRA VONATKOZÓ BEHOZATALI ÉS KIVITELI VÁMOT ÉS MÁS INTÉZKEDÉSEKET ALKALMAZZÁK

1.

FEJEZET

Közös Vámtarifa és az áruk tarifális besorolása

56. cikk

Közös vámtarifa és felügyelet

(1) Az esedékes behozatali és kiviteli vám a Közös Vámtarifán alapul.

Az áruforgalommal kapcsolatos különleges tárgykörökre vonatkozó uniós rendelkezések által előírt egyéb intézkedéseket adott esetben ezen áruk tarifális besorolásának megfelelően kell alkalmazni.

(2) A Közös Vámtarifa magában foglalja:

a)

a 2658/87/EGK tanácsi rendelet által megállapított Kombinált Nómenklatúrát;

b)

minden más nómenklatúrát, amely teljes egészében vagy részben a Kombinált Nómenklatúrán alapul, vagy amely azt valamilyen albontással egészíti ki, és amelyet a különleges tárgykörökre vonatkozó uniós rendelkezések állapítanak meg az áruforgalommal kapcsolatos tarifális intézkedések alkalmazására tekintettel;

c)

a Kombinált Nómenklatúra hatálya alá tartozó árukra alkalmazandó szerződéses vagy normál, autonóm vámot;

d)

az azokban a megállapodásokban szereplő preferenciális tarifális intézkedéseket, amelyeket az Unió kötött bizonyos, az Unió vámterületén kívüli országokkal vagy területekkel, vagy ilyen országok vagy területek csoportjaival;

e)

azokat a preferenciális tarifális intézkedéseket, amelyeket az Unió egyoldalúan fogadott el bizonyos, az Unió vámterületén kívüli országok vagy területek, vagy ilyen országok vagy területek csoportjai vonatkozásában;

f)

azokat az autonóm intézkedéseket, amelyek bizonyos árukra vonatkozó vám csökkentéséről vagy az annak megfizetése alóli kivételről rendelkeznek;

g)

a bizonyos árukra – jellegük vagy meghatározott célra történő felhasználásuk folytán – megadott kedvezményes tarifális elbánást, a c)–f) vagy a h) pontban említett intézkedések keretén belül;

h)

a mezőgazdasági, kereskedelmi vagy más uniós jogszabályok által megállapított egyéb tarifális intézkedéseket.

(3) Ha az érintett áru kielégíti a (2) bekezdés d)–g) pontjában meghatározott intézkedésekben foglalt feltételeket, akkor az azokban a rendelkezésekben említett intézkedéseket kell alkalmazni a nyilatkozattevő kérelmére az adott bekezdés c) pontjában megállapítottak helyett. Az ilyen kérelmet be lehet nyújtani utólagosan is, feltéve, hogy a vonatkozó intézkedésben vagy a Vámkódexben megállapított határidőket és feltételeket betartják.

(4) Ha a (2) bekezdés d)–g) pontjában említett intézkedések alkalmazása, vagy az ugyanazon bekezdés h) pontjában említett intézkedések alóli kivétel a behozatal vagy a kivitel egy bizonyos mennyiségére korlátozódik, az ilyen alkalmazás vagy kivétel a vámkontingensek esetében megszűnik, amint a megadott behozatali vagy kiviteli mennyiséget elérték.

A vámplafonok esetében az ilyen alkalmazás az Unió egy jogi aktusával szűnik meg.

(5) Az olyan szabad forgalomba bocsátás vagy árukivitel, amelyre az (1) és a (2) bekezdésben említett intézkedések alkalmazandók, felügyelet tárgyát képezheti.

57. cikk

Az áruk tarifális besorolása

(1) A Közös Vámtarifa alkalmazásához az áru „tarifális besorolása” abból áll, hogy meghatározzák a Kombinált Nomenklatúra alszámainak vagy további albontásainak egyikét, amely alá azt az árut be kell sorolni.

(2) A nem tarifális intézkedések alkalmazásához az áru „tarifális besorolása” abból áll, hogy meghatározzák a Kombinált Nomenklatúra alszámainak vagy további albontásainak egyikét, vagy bármely más, az uniós rendelkezések által megállapított, teljes egészében vagy részben a Kombinált Nomenklatúrán alapuló, vagy ahhoz további albontásokat megadó nomenklatúra alszámainak vagy további albontásainak egyikét, amely alá azt az árut be kell sorolni.

(3) Az (1) és (2) bekezdésnek megfelelően meghatározott alszámot vagy további albontást kell alkalmazni az adott alszámhoz tartozó intézkedések alkalmazásának céljára.

(4) A Bizottság intézkedéseket fogadhat el az áruk tarifális besorolásának az (1) és (2) bekezdésnek megfelelő meghatározása érdekében.

2.

FEJEZET

Az áruk származása

1.

s z a k a s z

Nem preferenciális származás

59. cikk

Alkalmazási kör

A 60. és 61. cikk állapítja meg a szabályokat az áruk nem preferenciális származásának meghatározásához, a következők alkalmazásában:

a)

a Közös Vámtarifa, az 56. cikk (2) bekezdésének d) és e) pontjában említett intézkedések kivételével;

b)

az áruforgalommal kapcsolatos különleges tárgykörökre vonatkozó uniós rendelkezések által megállapított, a tarifális intézkedésektől eltérő intézkedések; és

c)

egyéb, az áruk származásával kapcsolatos uniós intézkedések.

60. cikk

A származás megszerzése

(1) A teljes egészében egyetlen országban vagy területen létrejött vagy előállított árut az abból az országból vagy területről származónak kell tekinteni.

(2) Az olyan árut, amelynek előállítása egynél több országot vagy területet érint, abból az országból vagy területről származónak kell tekinteni, ahol az utolsó lényeges, gazdaságilag indokolt feldolgozása vagy megmunkálása történt – egy e célra felszerelt vállalkozás területén –, aminek eredményeként új terméket állítanak elő, vagy ami az előállítás fontos szakaszát képezi.

61. cikk

A származás igazolása

(1) Amikor a vámjogszabályok alapján a vám-árnyilatkozatban a származást feltüntetik, a vámhatóságok előírhatják, hogy a nyilatkozattevő igazolja az áru származását.

(2) Amikor az áru származásának igazolását a vámjogszabályok vagy más, különleges tárgykörökre vonatkozó uniós jogszabályok alapján megadták, a vámhatóságok megalapozott kétség esetén további bizonyítékot kérhetnek annak biztosítására, hogy a feltüntetett származás összhangban van a vonatkozó uniós jogszabályok által megállapított szabályokkal.

(3) Amennyiben a kereskedelem szükségletei azt megkövetelik, az Unióban származást igazoló okmány adható ki a rendeltetési hely szerinti országban vagy területen hatályos származási szabályokkal vagy bármely egyéb olyan módszerrel összhangban, amely alapján azonosítható az az ország, ahol az áru teljes egészében létrejött vagy előállításra került, illetve ahol az utolsó lényeges átalakítása történt.

2.

s z a k a s z

Preferenciális származás

64. cikk

Az áruk preferenciális származása

(1) Ahhoz, hogy az áru az 56. cikk (2) bekezdésének d) vagy e) pontjában említett intézkedésekből vagy nem tarifális preferenciális intézkedésekből származó előnyöket élvezhesse, meg kell felelnie a preferenciális származás e cikk (2)–(5) bekezdésében említett szabályainak.

(2) Azoknak az áruknak az esetében, amelyek olyan megállapodásokban szereplő preferenciális intézkedések előnyeiből részesülnek, amelyeket az Unió kötött bizonyos, az Unió vámterületén kívüli országokkal vagy területekkel, vagy ilyen országok vagy területek csoportjaival, a preferenciális származás szabályait azok a megállapodások határozzák meg.

(3) Azoknak az áruknak az esetében, amelyek bizonyos, az Unió vámterületén kívüli országokkal vagy területekkel, vagy ilyen országok vagy területek csoportjaival szemben – az (5) bekezdésben említettek kivételével – az Unió által egyoldalúan alkalmazott preferenciális intézkedések előnyeiből részesülnek, a Bizottság intézkedéseket fogad el a preferenciális származás szabályainak meghatározását illetően.

E szabályoknak vagy azon a kritériumon kell alapulniuk, hogy az áru teljes egészében létrejött vagy előállításra került, vagy pedig azon, hogy az kielégítő feldolgozás vagy megmunkálás eredménye.

(4) Azoknak az áruknak az esetében, amelyek az Unió vámterülete, illetve Ceuta és Melilla közötti kereskedelemre alkalmazandó, 1985-ös csatlakozási okmány 2. jegyzőkönyvében szereplő, preferenciális intézkedések előnyeiből részesülnek, a preferenciális származás szabályait az említett jegyzőkönyv 9. cikkével összhangban kell elfogadni.

(5) Azoknak az áruknak az esetében, amelyek az Unióval társult tengerentúli országok és területek javára szóló preferenciális rendelkezésekben szereplő preferenciális intézkedések előnyeiből részesülnek, a preferenciális származás szabályait az EUMSZ 203. cikkének megfelelően kell meghatározni.

(6) Saját kezdeményezésére vagy valamely kedvezményezett ország vagy terület kérelmére a Bizottság az említett országnak vagy területnek bizonyos árukra átmeneti eltérést adhat a preferenciális származás (3) bekezdésben említett szabályai alól.

Az átmeneti eltérés a következő okok egyikével is indokolható:

a)

olyan belső vagy külső tényezők, amelyek ideiglenesen meggátolják a kedvezményezett országot vagy területet abban, hogy megfelelhessen a preferenciális származás szabályainak;

b)

a kedvezményezett országnak vagy területnek időre van szüksége ahhoz, hogy felkészüljön az említett szabályoknak való megfelelésre.

Az eltérés iránti kérelmet az érintett kedvezményezett országnak vagy területnek írásban kell benyújtania a Bizottsághoz. A kérelem megjelöli a második albekezdés szerinti, az eltérést szükségessé tevő okokat, és magában foglalja a megfelelő alátámasztó okmányokat.

Az átmeneti eltérésnek az eltérés engedélyezését megalapozó belső vagy külső tényezők időtartamára, illetőleg arra az időtartamra kell korlátozódnia, amelyre a kedvezményezett országnak vagy területnek szüksége van a kérdéses szabályok teljesítéséhez.

Eltérés engedélyezése esetén az érintett kedvezményezett országnak vagy területnek teljesítenie kell az eltérés felhasználásáról a Bizottság felé teljesítendő információszolgáltatással és az eltérés tárgyát képező mennyiségek kezelésével kapcsolatban megállapított követelményeket.

3.

FEJEZET

Az áruk vámértéke

69. cikk

Alkalmazási kör

Az áruk vámértékét a Közös Vámtarifa, valamint az áruforgalommal kapcsolatos különleges tárgykörökre vonatkozó uniós rendelkezések által megállapított nem tarifális intézkedések alkalmazása céljából a 70. és 74. cikknek megfelelően kell meghatározni.

70. cikk

A vámérték megállapításának az ügyleti értéken alapuló módszere

(1) Az áru vámértékének elsődleges alapja az ügyleti érték, azaz az áruért az Unió vámterületére irányuló kivitel céljából történő eladáskor ténylegesen kifizetett vagy kifizetendő – szükség esetén kiigazított – ár.

(2) A ténylegesen kifizetett vagy kifizetendő ár a behozott áruért a vevő részéről az eladónak vagy a vevő részéről harmadik félnek az eladó javára teljesített vagy teljesítendő teljes kifizetés, és a behozott áru eladásának feltételeként teljesített vagy teljesítendő minden kifizetést magában kell foglalnia.

(3) Az ügyleti értéket kell alkalmazni valamennyi következő feltétel teljesítése esetén:

a)

a vevő számára az áru feletti rendelkezésre vagy az általa történő felhasználásra vonatkozóan nincs egyéb korlátozás, mint az alábbiak valamelyike:

i.

olyan korlátozások, amelyeket az Unió jogszabályai vagy hatóságai írnak elő vagy követelnek meg;

ii.

azon földrajzi terület behatárolása, amelyen belül az áruk viszonteladásra kerülhetnek;

iii.

olyan korlátozások, amelyek az áru vámértékét jelentősen nem befolyásolják;

b)

az eladás vagy az ár nem függ olyan feltételektől vagy ellenszolgáltatásoktól, amelyeknek az értéke nem határozható meg az értékelendő árut illetően;

c)

az áruknak a vevő általi későbbi viszonteladásából, átengedéséből vagy használatából származó haszon – sem közvetlenül, sem közvetve – nem kerül vissza az eladóhoz, kivéve, ha a megfelelő kiigazítás elvégezhető;

d)

a vevő és az eladó nincs kapcsolatban egymással, vagy a kapcsolat nem befolyásolta az árat.

71. cikk

Az ügyleti érték elemei

(1) A vámértéknek a 70. cikk alapján történő megállapításakor a behozott áruért ténylegesen kifizetett vagy kifizetendő árat ki kell egészíteni:

a)

a következőkkel, olyan mértékben, ahogyan ezek a vevő számára felmerülnek, de nem szerepelnek az áruért ténylegesen kifizetett vagy kifizetendő árban:

i.

jutalék és ügynöki jutalék, a vételi jutalékok kivételével;

ii.

azoknak a tárolóeszközöknek a költsége, amelyek vámszempontról a szóban forgó áruval egy tekintet alá esnek; és

iii.

csomagolás költsége, beleértve a munkabért és az anyagköltséget egyaránt;

b)

az alábbi áruk és szolgáltatások értékével, megfelelően megosztva, ha azokat közvetlenül vagy közvetve a vevő biztosítja ingyenesen vagy kedvezményesen a behozott áruk előállításával és kivitelre történő eladásával kapcsolatban történő felhasználásra, olyan mértékben, ahogyan ez az érték nem szerepel a ténylegesen kifizetett vagy kifizetendő árban:

i.

a behozott áruba beépített anyagok, alkatrészek, részek és hasonló tételek;
ii.

a behozott áru előállításában használt szerszámok, présminták, öntőformák és hasonló tételek;
iii.

a behozott áru előállítása során elhasznált anyagok; és
iv.

az Unió területén kívül végzett, és a behozott áru előállításához szükséges mérnöki munka, fejlesztés, művészmunka, formatervezés, tervrajzok és vázlatok;
c)

az értékelendő árukhoz kapcsolódó azon jogdíjakkal és licencdíjakkal, amelyeket közvetve vagy közvetlenül, az értékelendő áruk eladásának feltételeként a vevő köteles kiegyenlíteni, olyan mértékben, amennyiben az ilyen jogdíjakat és licencdíjakat a ténylegesen fizetett vagy fizetendő árba nem számították bele;

d)

a behozott áru későbbi viszonteladásából, átengedéséből vagy felhasználásából származó bevétel azon részének értékével, amely közvetve vagy közvetlenül az eladóhoz kerül; és
e)

az árunak az Unió vámterületére való beszállítása helyéig felmerülő alábbi költségekkel:

▼ C2

i.

a behozott áru szállításának és biztosításának költsége; és

▼ B

ii.

a behozott áru szállításával kapcsolatos rakodási és anyagmozgatási költségek.

(2) A ténylegesen kifizetett vagy kifizetendő árhoz történő hozzászámítás az (1) bekezdéssel összhangban kizárólag objektív és számszerűsíthető adatok alapján történhet.

(3) A vámérték meghatározásakor a ténylegesen kifizetett vagy kifizetendő árhoz való hozzászámítás csak az e cikkben megállapítottak szerint történhet.

72. cikk

A vámértékbe nem beszámítandó elemek

A vámértéknek a 70. cikk alapján történő megállapításakor az alábbiak egyike sem számítandó be:

a)

a behozott áruk szállítási költsége az Unió vámterületére történő ►C2 belépésüket ◀ követően;

b)

a behozott áruk, így például ipari üzemnek, gépnek vagy berendezésnek az Unió vámterületére történő ►C2 belépése ◀ után végrehajtott építés, létesítés, szerelés, karbantartás vagy technikai segítségnyújtás költsége;

c)

a vevő által megkötött és a behozott áru vásárlásával kapcsolatos finanszírozási megállapodások szerinti kamatterhek, függetlenül attól, hogy a pénzügyi fedezetet az eladó

vagy más személy biztosítja-e, feltéve, hogy a finanszírozási megállapodást írásban kötötték, és amennyiben ezt számára előírják, a vevő bizonyítani tudja, hogy az alábbi feltételek teljesülnek:

i.

az említett árut valóban a ténylegesen kifizetett vagy kifizetendő árként bejelentett áron értékesítették; és

ii.

a megjelölt kamatláb nem lépi túl azt a szintet, amelyet az ilyen ügyletekre szokásosan alkalmaznak abban az országban, ahol, és abban az időpontban, amikor a finanszírozást biztosítják;

d)

az Unió területén a behozott áru újraelőállításához való jogért fizetett díjak;

e)

vételi jutalékok;

f)

behozatali vámok vagy az Unióban az áru behozatala vagy értékesítése miatt fizetendő egyéb terhek;

g)

a 71. cikk (1) bekezdésének c) pontja ellenére a behozott áru forgalmazási vagy viszonteladási jogáért a vevő által teljesített kifizetések, amennyiben az ilyen kifizetések nem képezik feltételét az árunak az Unióba irányuló kivitelre történő eladásának.

73. cikk

Egyszerűsítés

A vámhatóságok kérelemre engedélyezhetik, hogy az alábbiakat egyedi kritériumok alapján állapítsák meg, amennyiben ezek a vám-árnyilatkozat elfogadásának napján nem számszerűsíthetők:

a)

a 70. cikk (2) bekezdésével összhangban az áru vámértékébe beszámítandó összegek;és

b)

a 71. és a 72. cikkben említett összegek.

74. cikk

A vámérték megállapításának másodlagos módszerei

(1) Ha az áru vámértéke a 70. cikk alapján nem határozható meg, akkor a (2) bekezdés a)–d) pontját kell alkalmazni – ebben a sorrendben – az első olyan pontig, amely szerint az áru vámértéke meghatározható.

A (2) bekezdés c) és a d) pontja alkalmazásának sorrendjét meg kell fordítani, ha azt a nyilatkozattevő kéri.

(2) Az (1) bekezdés értelmében a vámérték:

a)

az Unió vámterületére irányuló kivitelre eladott és az áru értékelésével azonos vagy közel azonos időpontban kivitt azonos áru ügyleti értéke;

b)

az Unió vámterületére irányuló kivitelre eladott és az áru értékelésével azonos vagy közel azonos időpontban kivitt hasonló áru ügyleti értéke;

c)

azon az egységáron alapuló érték, amelyen a behozott árut, vagy az azonos vagy hasonló behozott árut a legnagyobb össz mennyiségben értékesítették az Unió vámterületén belül az eladókkal kapcsolatban nem lévő személyek számára; vagy

d)

a számított érték, amely az alábbiak összegéből áll:

i.

az anyagok, illetve a gyártás vagy a behozott áru előállításában alkalmazott más feldolgozás költsége vagy értéke;

ii.

az értékelendő áruval azonos típusú vagy fajtájú, a kivitel országában az Unióba irányuló kivitelre előállított áru gyártóinál az eladáskor rendszerint jelentkező nyereséggel és általános költségekkel egyenlő összeg;

iii.

a 71. cikk (1) bekezdésének e) pontjában említett elemek költsége vagy értéke.

(3) Ha a vámérték az (1) bekezdés alapján nem határozható meg, azt az Unió vámterületén rendelkezésre álló adatok alapján, az alábbiakban szereplő elvekkel és általános rendelkezésekkel összhangban lévő, valamennyi ésszerű eszköz felhasználásával kell meghatározni:

a)

az Általános Vám- és Kereskedelmi Egyezmény VII. cikkének végrehajtásáról szóló egyezmény;

b)

az Általános Vám- és Kereskedelmi Egyezmény VII. cikke;

c)

ez a fejezet.

III.

CÍM

VÁMTARTOZÁS ÉS BIZTOSÍTÉKOK

1.

FEJEZET

Vámtartozás keletkezése

1.

s z a k a s z

Behozatali vám-tartozás

77. cikk

Szabad forgalomba bocsátás és ideiglenes behozatal

(1) Behozatalivám-tartozás azáltal keletkezik, hogy behozatalivám-köteles, nem uniós árukat a következő vámeljárássok bármelyike alá vonnak:

a)

szabad forgalomba bocsátás, ide értve a meghatározott célra történő felhasználásra vonatkozó rendelkezéseket is;

b)

ideiglenes behozatal, a behozatali vám alóli részleges mentességgel.

(2) A vámtartozás a szóban forgó vám-árnyilatkozat elfogadásának időpontjában keletkezik.

(3) A nyilatkozattevő az adós. Közvetett képviselet esetén az a személy, akinek az érdekében a vám-árnyilatkozatot benyújtották, szintén adósnak minősül.

Ha az (1) bekezdésben említett valamelyik eljárás vonatkozásában olyan információ alapján készítenek vám-árnyilatkozatot, amely ahhoz vezet, hogy a behozatali vám egy részét vagy teljes egészét nem szedik be, az a személy, aki az árnyilatkozat elkészítéséhez szükséges információt nyújtotta, és tudta, vagy tudnia kellett volna, hogy ez az információ valótlan, szintén adósnak tekintendő.

78. cikk

A nem származó árukra vonatkozó különös rendelkezések

(1) Amikor a vámvisszatérítés vagy a behozatalivám-fizetés alóli kivétel tilalma vonatkozik olyan nem származó árukra, amelyeket olyan termékek előállításánál használnak fel, amelyekre származási igazolást adnak ki vagy állítanak ki az Unió és bizonyos, az Unió vámterületén kívüli országokkal vagy területekkel, vagy ilyen országok vagy területek csoportjaival kötött preferenciális megállapodás keretében, e nem származó áruk tekintetében a szóban forgó termékek újrakiviteli árnyilatkozatának elfogadása révén behozatalivám-tartozás keletkezik.

(2) Amikor az (1) bekezdés alapján vámtartozás keletkezik, az e tartozásnak megfelelő behozatali vám összegét ugyanolyan feltételek mellett kell meghatározni, mint az aktív feldolgozási eljárás befejezése céljából a szóban forgó termék előállításában felhasznált nem származó áru szabad forgalomba bocsátására vonatkozó vám-árnyilatkozat elfogadásával azonos napon keletkezett vámtartozás esetén.

(3) Ilyen esetekben a 77. cikk (2) és (3) bekezdését kell alkalmazni. A 270. cikkben említett nem uniós áruk esetében azonban az adós az a személy, aki az újrakiviteli árnyilatkozatot benyújtja. Közvetett képviselet esetén az a személy, akinek az érdekében az árnyilatkozatot benyújtották, szintén adósnak minősül.

79. cikk

Szabályok be nem tartása miatt keletkezett vámtartozás

(1) Behozatalivám-köteles áruk esetében behozatalivám-tartozás keletkezik az alábbiak bármelyikének be nem tartása esetén:

► C2 a)

az egyik olyan kötelezettség, amelyet a vámjogszabályok a nem uniós áruk az Unió vámterületére való bejuttatásával, vámfelügyelet alóli elvonásával, vagy ◀ ezen áruk az azon a területen való szállításával, feldolgozásával, tárolásával, átmeneti megőrzésével, ideiglenes behozatalával vagy az azokról történő rendelkezéssel kapcsolatban állapítanak meg;

b)

egy, az áruk az Unió vámterületén belüli meghatározott célra történő felhasználásával kapcsolatos, jogszabályban megállapított kötelezettség;

c)

egy olyan feltétel, amely a nem uniós áruk vámeljárási alá vonására vagy – az áruk meghatározott célra történő felhasználása alapján – nulla vagy csökkentett behozatalivám-tétel megadására vonatkozik.

(2) A vámtartozás keletkezésének időpontja a következők valamelyike:

a)

az az időpont, amikor annak a kötelezettségnek, amelynek a nemteljesítése vámtartozást keletkeztet, nem tettek eleget, vagy már nem tesznek eleget;

b)

az az időpont, amikor az áruk vámeljárási alá vonására vonatkozó vám-árnyilatkozatot elfogadják, amennyiben ezt követően megállapítják, hogy egy olyan feltétel, amely az áruk ilyen eljárás alá vonására vagy – az áruk meghatározott célra történő felhasználása alapján – vámfizetés alóli kivétel vagy csökkentett behozatalivám-tétel megadására vonatkozik, valójában nem teljesült.

(3) Az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett esetekben az adós a következők bármelyike:

a)

az a személy, akinek az érintett kötelezettségeket teljesítenie kellett;

b)

az a személy, akinek tudomása volt vagy tudomása kellett, hogy legyen arról, hogy a vámjogszabályok szerinti kötelezettséget nem teljesítették, és aki annak a személynek az érdekében járt el, akinek a kötelezettséget teljesítenie kellett, vagy aki részt vett a kötelezettség nemteljesítéséhez vezető cselekményben;

c)

az a személy, aki a szóban forgó árut megszerezte vagy birtokában tartotta, és az áru megszerzésekor vagy átvételekor tudomása volt, vagy tudomása kellett, hogy legyen arról, hogy, a vámjogszabályok szerinti valamely kötelezettséget nem teljesítettek.

(4) Az (1) bekezdés c) pontjában említett esetekben az adós az a személy, akinek meg kell felelnie azoknak a feltételeknek, amelyek az árunak a vámeljárási alá vonására vagy az azon vámeljárási alá vont árura vonatkozó vám-árnyilatkozatra vagy az áru meghatározott célra történő felhasználása alapján vámfizetés alóli kivétel vagy csökkentett behozatalivám-tétel megadására vonatkoznak.

Ha az (1) bekezdés c) pontjában említett valamelyik vámeljárási vonatkozásában olyan vám-árnyilatkozat készül, és olyan, a vámjogszabályok szerint megkövetelt információt adtak át a vámhatóságoknak az árunak az említett vámeljárási alá vonására vonatkozó feltételekkel kapcsolatban, amely ahhoz vezet, hogy a behozatali vám egy részét vagy teljes egészét nem szedik be, adós az a személy is, aki a vám-árnyilatkozat elkészítéséhez szükséges információt nyújtotta, és tudta, vagy tudnia kellett volna, hogy ez az információ valótlan.

80. cikk

A már megfizetett behozatali vám összegének levonása

(1) Ha a 79. cikk (1) bekezdésének megfelelően vámtartozás keletkezik a meghatározott célra történő felhasználás miatt csökkentett behozatalivám-tétel mellett szabad forgalomba bocsátott áru vonatkozásában, a vámtartozásnak megfelelő behozatali vám összegéből le kell vonni az áru szabad forgalomba bocsátásakor megfizetett behozatali vám összegét.

Az első albekezdést alkalmazni kell, ha az ilyen áru megsemmisítéséből származó maradék és hulladék vonatkozásában vámtartozás keletkezik.

(2) Ha a 79. cikk (1) bekezdése alapján vámtartozás keletkezik a behozatali vám alóli részleges mentesség mellett ideiglenes behozatal alá vont áruk vonatkozásában, a vámtartozásnak megfelelő behozatali vám összegéből le kell vonni a részleges mentesség szerint megfizetett behozatali vám összegét.

2.

s z a k a s z**Kivitelivám-tartozás**

81. cikk

Kivitel és passzív feldolgozás

(1) Kivitelivám-tartozás azáltal keletkezik, hogy kivitelivám-köteles árukat vonnak a kiviteli eljárás vagy passzív feldolgozási eljárás alá.

(2) A vámtartozás a vám-árnyilatkozat elfogadásának időpontjában keletkezik.

(3) A nyilatkozattevő az adós. Közvetett képviselet esetén az a személy, akinek az érdekében a vám-árnyilatkozatot benyújtották, szintén adósnak minősül.

Ha a vám-árnyilatkozatot olyan információ alapján készítették el, amely ahhoz vezet, hogy a kiviteli vám egy részét vagy teljes egészét nem szedik be, az a személy, aki a vám-árnyilatkozat elkészítéséhez szükséges információt nyújtotta, és tudta, vagy tudnia kellett volna, hogy ez az információ valótlan, szintén adós.

82. cikk

Szabályok be nem tartása miatt keletkezett vámtartozás

(1) Kivitelivám-köteles áruk esetében kivitelivám-tartozás keletkezik az alábbiak bármelyikének be nem tartása esetén:

a)

az áruk kilépésével kapcsolatos, vámjogszabályban megállapított kötelezettségek egyike;

b)

azok a feltételek, amelyek szerint az árut az Unió vámterületéről teljes vagy részleges kivitelivám-mentesség mellett szállíthatják ki.

(2) A vámtartozás keletkezésének időpontja a következők bármelyike:

a)

az az időpont, amikor az árut az Unió vámterületéről, vám-árnyilatkozat nélkül, ténylegesen kiszállítják;

b)

az az időpont, amikor az áru az attól eltérő rendeltetési helyre ér, mint az, amelyre megengedték, hogy az Unió vámterületéről teljes vagy részleges kivitelivám-mentesség mellett kiszállítsák;

c)

amennyiben a vámhatóság nem tudja megállapítani a b) pontban említett időpontot, annak a határidőnek a lejártá, amelyet az áruk ilyen mentességre jogosító feltételek teljesítésének igazolására állapítottak meg.

(3) Az (1) bekezdés a) pontjában említett esetekben az adós a következők bármelyike:

a)

az a személy, akinek az érintett kötelezettségeket teljesítenie kellett;

b)

az a személy, akinek tudomása volt vagy tudomása kellett, hogy legyen arról, hogy az adott kötelezettséget nem teljesítették, és aki annak a személynek az érdekében járt el, akinek a kötelezettséget teljesítenie kellett;

c)

az a személy, aki részt vett abban a cselekményben, amely a kötelezettség nemteljesítéséhez vezetett, és tudott arról, vagy tudnia kellett volna arról, hogy vám-árnyilatkozatot nem nyújtottak be, holott be kellett volna.

(4) Az (1) bekezdés b) pontjában említett esetekben az adós az a személy, akinek meg kell felelnie azoknak a feltételeknek, amelyek szerint megengedték, hogy az árut az Unió vámterületéről teljes vagy részleges kivitelivám-mentesség mellett kiszállítsák.

3.

szakasz

A behozatallal és a kivittel kapcsolatban keletkezett vám tartozásra vonatkozó közös rendelkezések

83. cikk

Tilalmak és korlátozások

(1) Behozatalivám-, illetve kivitelivám-tartozás keletkezik akkor is, ha az bármilyen jellegű behozatali vagy kiviteli tiltó vagy korlátozó intézkedés alá tartozó árura vonatkozik.

(2) Ugyanakkor vámtartozás nem keletkezik a következő esetek egyikében sem:

a)

hamis pénznek az Unió vámterületére történő jogellenes bejuttatásakor;

b)

az illetékes hatóságok által – azok orvosi és tudományos célra való felhasználására való tekintettel – szigorúan felügyelt kábítószeres és pszichotróp anyagok kivételével ilyen anyagoknak az Unió vámterületére történő bejuttatásakor.

(3) A szankcióknak vámmal kapcsolatos bűncselekményekre, illetve szabálysértésekre történő alkalmazásában mindenesetre úgy kell tekinteni, hogy vámtartozás keletkezett, ha valamely tagállam jogrendje szerint a behozatali vagy kiviteli vám vagy a vámtartozás megléte képezi a szankciók meghatározásának alapját.

84. cikk

Több adós

Ha több személy felel egyetlen vámtartozásnak megfelelő behozatali vagy kiviteli vám összegének megfizetéséért, egyetemlegesen felelősek az említett összeg megfizetéséért.

85. cikk

A behozatali vagy kiviteli vám összegének kiszámítására vonatkozó általános szabályok

(1) Az árura alkalmazandó behozatali vagy kiviteli vám összegét azoknak a vámkiszámítási szabályoknak az alapján kell meghatározni, amelyek erre az árura a vámtartozás keletkezésének időpontjában vonatkoztak.

(2) Ha azt az időpontot, amikor a vámtartozás keletkezett, nem lehet pontosan meghatározni, úgy kell tekinteni, hogy a vámtartozás abban az időpontban keletkezett, amikor a vámhatóságok megállapították, hogy az áruk olyan helyzetben vannak, ami vámtartozás keletkezését eredményezi.

Amikor azonban a vámhatóság rendelkezésére álló információk lehetővé teszik számukra annak megállapítását, hogy a vámtartozás ennek a megállapításnak az időpontját megelőzően keletkezett, a vámtartozást abban a legkorábbi időpontban keletkezettnek kell tekinteni, amelynél egy ilyen helyzet megállapítható.

86. cikk

A behozatali vám összegének kiszámítására vonatkozó különleges szabályok

(1) Ha valamely vámeljárást alá vont vagy átmeneti megőrzésben lévő áru tekintetében tárolásra vagy szokásos kezelési módokra vonatkozó költségek merültek fel az Unió vámterületén, az ilyen költségeket vagy értéknövekedést nem lehet figyelembe venni a behozatali vám összegének kiszámításához, ha a nyilatkozattevő kielégítő igazolást ad ezekről a költségekről.

A műveletek során felhasznált nem uniós áruk vámértékét, mennyiségét, jellegét és származását azonban figyelembe kell venni a behozatali vám összegének kiszámításához.

(2) Ha a vámeljárást alá vont áruk tarifális besorolása a szokásos kezelési módok eredményeként az Unió vámterületén belül megváltozik, a nyilatkozattevő kérésére a vámeljárást alá vont áru eredeti tarifális besorolását kell alkalmazni.

(3) Ha a vámtartozás aktív feldolgozási eljárásból eredő feldolgozott termékeknél keletkezik, az ilyen tartozásnak megfelelő behozatali vám összegét – a nyilatkozattevő kérésére – az ezekre az árukra vonatkozó vám-árnyilatkozat elfogadásának időpontjában az aktív feldolgozási eljárás alá vont árura alkalmazandó tarifális besorolás, vámérték, mennyiség, jelleg és származás alapján kell meghatározni.

(4) Azonban meghatározott esetekben a behozatali vám összegét a kérelmező kérése nélkül e cikk (2) és (3) bekezdésének megfelelően kell meghatározni az 56. cikk (2) bekezdésének h) pontjában említett tarifális intézkedések megkerülésének kivédésére.

► **C2** (5) Ha a vámtartozás passzív feldolgozási eljárásból eredő feldolgozott termékeknél vagy helyettesítő termékeknél keletkezik ◀ a 261. cikk (1) bekezdése szerint, a behozatali vám összegét az Unió vámterületén kívül elvégzett feldolgozási művelet költsége alapján kell kiszámítani.

(6) Amennyiben vámjogszabályok kedvezményes tarifális elbánást, behozatali vagy kiviteli vámmentességet, vagy behozatalivám- vagy kivitelivám-fizetés alóli teljes vagy részleges kivételt írnak elő e rendelet 49. cikke (2) bekezdésének d)–g) pontja, a 203., 204., 205. és 208. cikke, vagy a 259–262. cikke vagy a vámmentességek közösségi rendszerének létrehozásáról szóló, 2009. november 16-i 1186/2009/EK tanácsi rendelet⁽³⁾ értelmében, az ilyen kedvezményes tarifális elbánást, mentességet vagy kivételt kell alkalmazni azokban az esetekben is, amikor vámtartozás keletkezik az e rendelet 79. vagy 82. cikke értelmében, azzal a feltétellel, hogy a mulasztás, amely vámtartozás keletkezéséhez vezetett, nem valósított meg megtévesztési kísérletet.

87. cikk

A vámtartozás keletkezésének helye

(1) Vámtartozás azon a helyen keletkezik, ahol a 77., 78. és 81. cikkben említett vám-árunyilatkozatot vagy újrakiviteli árunyilatkozatot benyújtják.

Minden más esetben a vámtartozás keletkezésének helye az a hely, ahol az azt eredményező esemény történik.

Ha ezt a helyet nem lehet meghatározni, akkor úgy kell tekinteni, hogy a vámtartozás azon a helyen keletkezett, ahol a vámhatóság megállapította, hogy az áruk olyan helyzetben vannak, ami vámtartozás keletkezését eredményezi.

▼ **C2**

(2) Ha az árura vonatkozóan a vámeljárás még nem zárult le vagy amennyiben az átmeneti megőrzést nem megfelelően fejezték be, és a vámtartozás keletkezésének helyét az (1) bekezdés második és harmadik albekezdése alapján nem lehet megállapítani egy meghatározott időtartamon belül, úgy kell tekinteni, hogy a vámtartozás vagy azon a helyen keletkezett, ahol az árut az érintett eljárás alá vonták, vagy ahol az Unió vámterületére annak az eljárásnak az alapján bejuttatták, vagy azon a helyen, ahol az áru átmeneti megőrzésben volt.

▼ **B**

(3) Ha a vámhatóságok számára a rendelkezésükre álló információk lehetővé teszik annak megállapítását, hogy a vámtartozás több helyen keletkezhetett, úgy kell tekinteni, hogy a vámtartozás keletkezési helye az a hely, ahol először keletkezett.

(4) Ha valamely vámhatóság megállapítja, hogy a 79. cikk vagy a 82. cikk értelmében egy másik tagállamban vámtartozás keletkezett és a tartozásnak megfelelő behozatali vagy kiviteli vám összege 10 000 EUR-nál alacsonyabb, úgy kell tekinteni, hogy a vámtartozás abban a tagállamban keletkezett, ahol a megállapítást tették.

2.

FEJEZET

Biztosíték a lehetséges vagy meglévő vámtartozásra

89. cikk

Általános rendelkezések

(1) Ez a fejezet – eltérő rendelkezés hiányában – a már keletkezett és az esetlegesen keletkező vámtartozásokra vonatkozó biztosítékokra egyaránt alkalmazandó.

(2) Ha a vámhatóságok lehetséges vagy meglévő vámtartozásra vonatkozóan biztosíték nyújtását követelik meg, akkor a biztosítéknak legalább a behozatali vagy a kiviteli vám összegét, valamint az áru behozatalával vagy kivitelével kapcsolatos egyéb terheket fedeznie kell amennyiben:

a)

a biztosítékot az áruk uniós árutovábbítási eljárás alá vonásához használják fel; vagy

b)

a biztosíték egynél több tagállamban is felhasználható.

Az olyan biztosíték, amely a biztosítékot megkövetelő tagállamon kívül nem használható fel, kizárólag a szóban forgó tagállamban érvényes, és annak legalább a behozatali vagy a kiviteli vám összegét fedeznie kell.

(3) Ha a vámhatóságok biztosíték nyújtását követelik meg, azt az adóstól vagy attól a személytől kell megkövetelni, aki adóssá válhat. Azt is megengedhetik, hogy az erre kötelezettől eltérő személy nyújtsa a biztosítékot.

(4) A 97. cikk sérelme nélkül a vámhatóság adott áru vagy egy adott vám-árnyilatkozat tekintetében csak egyetlen biztosíték nyújtását követelheti meg.

Az adott árnyilatkozathoz nyújtott biztosíték az árnyilatkozatban szereplő vagy az árnyilatkozat alapján átengedett valamennyi áru esetében – az árnyilatkozat helyességétől függetlenül – vonatkozik a vámtartozásnak megfelelő behozatali és kiviteli vámok és az egyéb terhek összegére.

Amennyiben a biztosítékot még nem szabadították fel, az a biztosított összeg erejéig felhasználható az érintett áruk áruátengedést követő ellenőrzése után fizetendő behozatali vagy kiviteli vámok és egyéb terhek összegének a beszedésére is.

(5) Az e cikk (3) bekezdésében említett személy által benyújtott kérelem alapján a vámhatóság a 95. cikk (1), (2) és (3) bekezdésével összhangban összkézesség nyújtását engedélyezheti a két vagy több művelethez, árnyilatkozathoz vagy vámeljáráshoz kapcsolódó vámtartozásnak megfelelő behozatali vagy kiviteli vám összegének fedezésére.

(6) A vámhatóságok ellenőrzik a biztosítékot.

(7) Nem lehet biztosítékot megkövetelni államoktól, regionális és helyi hatóságoktól vagy más, közjogi szabályozás alá eső szervektől azoknak a tevékenységeknek a tekintetében, amelyekben hatóságként vesznek részt.

(8) Nem követelhető biztosíték a következő esetek egyikében sem:

a)

a Rajnán, a rajnai vízi utakon, a Dunán vagy a dunai vízi utakon szállított áruk;

b)

helyhez kötött szállítóberendezéssel szállított áruk;

c)

meghatározott esetekben, amikor az árut ideiglenes behozatali eljárás alá vonták;

d)

a 233. cikk (4) bekezdésének e) pontjában említett egyszerűsítés útján uniós árutovábbítási eljárás alá vont és tengeri vagy légi úton, uniós kikötők, illetve uniós repülőterek között szállított áruk.

(9) A vámhatóság eltekinthet a biztosíték nyújtásának megkövetelésétől, ha a biztosítandó behozatali vagy kiviteli vám összege nem haladja meg a Közösség harmadik országokkal folytatott külkereskedelmére vonatkozó statisztikáról szóló 2009. május 6-i 471/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (4) 3. cikkének (4) bekezdésében meghatározott, az árunyilatkozatokra vonatkozó statisztikai értékküszöböt.

90. cikk

Kötelező biztosíték

(1) Amennyiben kötelező biztosítékot nyújtani, a vámhatóságok a vámtartozásnak megfelelő behozatali vagy kiviteli vám és egyéb terhek pontos összegében állapítják meg a biztosíték összegét, feltéve, hogy a biztosíték megkövetelésének időpontjában ez az összeg bizonyosan megállapítható.

Amennyiben a pontos összeget nem lehet megállapítani, a biztosíték összegét a keletkezett vagy esetlegesen keletkező vámtartozásnak megfelelő behozatali vagy kiviteli vámnak és egyéb terheknek a vámhatóság által becsült maximális összegében kell meghatározni.

(2) A 95. cikk sérelme nélkül, amennyiben összekeszességet nyújtanak olyan vámtartozásnak megfelelő behozatali vagy kiviteli vám összegére és egyéb terhekre, amelyek nagysága idővel változik, az ilyen biztosíték összegét olyan szinten kell megállapítani, amely mindenkor fedezi a vámtartozásnak megfelelő behozatali vagy kiviteli vám és az egyéb terhek összegét.

91. cikk

Nem kötelező biztosíték

Ha nem kötelező a biztosíték nyújtása, az ilyen biztosítékot minden esetben meg kell követelniük a vámhatóságoknak, ha úgy ítélik meg, hogy nem biztos a vámtartozásnak megfelelő behozatali, illetve kiviteli vám és egyéb terhek összegének a megfizetése az előírt időtartamon belül. Annak összegét ezeknek a hatóságoknak úgy kell meghatározniuk, hogy ne haladja meg a 90. cikkben említett szintet.

92. cikk

Biztosítéknyújtás

(1) A biztosíték a következő formák bármelyikében nyújtható:

a)

készpénzletéttel vagy bármely más, a vámhatóság által a készpénzletéttel egyenértékűnek elismert fizetési móddal, amely euróban vagy annak a tagállamnak a pénznemében fizetendő, amelyben a biztosítékot megkövetelik;

b)

kezes által nyújtott kezességvállalással;

c)

bármely más formájú biztosítékkal, ha az egyenértékű garanciát ad arra, hogy a vámtartozásnak megfelelő behozatali, illetve kiviteli vámok és az egyéb terhek összegét meg fogják fizetni.

(2) A készpénzletét formájában vagy bármely más azzal egyenértékű fizetési eszközzel nyújtott biztosítékot az abban a tagállamban hatályos rendelkezéseknek megfelelően kell nyújtani, ahol a biztosítékot megkövetelik.

Amennyiben a biztosíték készpénzletét vagy bármely más azzal egyenértékű fizetési eszköz, akkor a vámhatóság ezen összeg után nem fizet kamatot.

93. cikk

A biztosíték megválasztása

A biztosíték nyújtására kötelezett személy választhat a 92. cikk (1) bekezdésében meghatározott biztosítéktípusok között.

A vámhatóság azonban elutasíthatja a választott biztosítéktípus elfogadását, ha az összeegyeztethetetlen az adott vámeljárás megfelelő lefolytatásával.

A vámhatóság megkövetelheti, hogy a választott biztosítéktípus meghatározott ideig változatlan maradjon.

94. cikk

Kezes

(1) A 92. cikk (1) bekezdése b) pontjában említett kezesnek az Unió vámterületén letelepedett harmadik személynek kell lennie. A kezes a biztosítékot megkövetelő vámhatóságnak jóvá kell hagynia, kivéve, ha a kezes a hatályos uniós rendelkezésekkel összhangban az Unióban engedélyezett hitelintézet, pénzügyintézet vagy biztosítótársaság.

(2) A kezes írásban kötelezettséget vállal arra, hogy a vámtartozásnak megfelelő behozatali vagy kiviteli vám és az egyéb terhek biztosított összegét megfizeti.

(3) A vámhatóság elutasíthatja a kezes vagy a javasolt biztosítéktípus elfogadását, ha azok bármelyike nem látszik egyértelműen biztosítani a vámtartozásnak megfelelő behozatali vagy kiviteli vám és az egyéb terhek összegének az előírt időtartamon belüli megfizetését.

95. cikk

Összkezeség

(1) A 89. cikk (5) bekezdésében említett engedély csak azoknak a személyeknek kerül megadásra, akik megfelelnek a következők közül valamennyi feltételnek:

a)

az Unió vámterületén letelepedettek;

b)

teljesítik a 39. cikk a) pontjában meghatározott kritériumokat; és

c)

rendszeresen alkalmazzák a vonatkozó vámeljárásokat, átmeneti megőrzési létesítményt üzemeltetnek vagy teljesítik a 39. cikk d) pontjában meghatározott kritériumokat.

(2) Ha az esetlegesen keletkező vámtartozásokra és egyéb terhekre összkezeséget kell nyújtani, a gazdálkodó számára engedélyezhető a csökkentett összegű összkezeség nyújtása vagy a biztosítéknyújtás alóli mentesség, amennyiben megfelel a 39. cikk b) és c) pontjában meghatározott kritériumoknak.

(3) Ha a felmerült vámtartozásokra és egyéb terhekre összkezeséget kell nyújtani, a „vámügyi egyszerűsítések” típusú engedélyezett gazdálkodók számára kérelem alapján engedélyezett a csökkentett összegű összkezeség nyújtása.

(4) A (3) bekezdésben említett, csökkentett összegű összkezeség egyenértékű a biztosítéknyújtással.

96. cikk

Az összkezeség felhasználásával kapcsolatos átmeneti tilalmak

(1) Különleges eljárások, illetve átmeneti megőrzés keretében a Bizottság dönthet az alábbiak közül bármelyik alkalmazásának ideiglenes megtiltásáról:

a)

a 95. cikk (2) bekezdésében említett, csökkentett összegre vonatkozó összkezeség vagy biztosítéknyújtás alóli mentesség;

b)

a 95. cikkben említett összkezeség azon áruk tekintetében, amelyekről megállapították, hogy nagymértékű csalás tárgyát képezték.

(2) Az e cikk (1) bekezdése a) és b) pontjának alkalmazása esetén engedélyezhető a 95. cikkben említett csökkentett összegű összkezeség vagy biztosítéknyújtás alóli mentesség, illetve összkezeség alkalmazása, amennyiben az érintett személy teljesíti valamelyik alábbi feltételt:

a)

az adott személy bizonyítani tudja, hogy a szóban forgó áruk vonatkozásában az (1) bekezdésben említett határozatot megelőző két évben általa lebonyolított műveletek keretében semmiféle vámtartozás nem keletkezett;

b)

abban az esetben, ha az (1) bekezdésben említett határozatot megelőző két évben vámtartozás keletkezett, az adott személy bizonyítani tudja, hogy a vámtartozást az adós vagy adósok vagy a kezes az előírt határidőn belül kiegyenlítette.

Az átmeneti tilalom hatálya alatt álló összkezeség alkalmazását lehetővé tevő engedély megszerzéséhez az érintett személynek szintén teljesítenie kell a 39. cikk b) és c) pontjában meghatározott feltételeket.

97. cikk

Kiegészítő vagy helyettesítő biztosíték

Ha a vámhatóság megállapítja, hogy a nyújtott biztosíték nem biztosítja, vagy a továbbiakban nem bizonyos vagy nem elégséges ahhoz, hogy biztosítsa a vámtartozásnak megfelelő behozatali, vagy kiviteli vám és egyéb terhek összegének az előírt időtartamon belüli megfizetését, akkor előírja a 89. cikk (3) bekezdésében említett személynek, hogy saját választása szerint nyújtson kiegészítő biztosítékot, vagy az eredeti biztosítékot új biztosítékkal helyettesítse.

98. cikk

A biztosíték felszabadítása

(1) A vámhatóságoknak a biztosítékot haladéktalanul fel kell szabadítaniuk, ha a vámtartozás vagy az egyéb terhekre vonatkozó fizetési kötelezettség megszűnt vagy a továbbiakban már nem merülhet fel.

(2) Ha a vámtartozás vagy az egyéb terhekre vonatkozó fizetési kötelezettség részben szűnt meg, vagy a biztosított összegnek csak egy részére vonatkozóan merülhet fel, az érintett személy kérésére a biztosíték megfelelő részét fel kell szabadítani, kivéve, ha a szóban forgó összeg ezt az intézkedést nem indokolja.

3.

FEJEZET

A behozatali vagy kiviteli vám összegének beszedése, megfizetése, visszafizetése és elengedése

1.

szakasz

A behozatali és kiviteli vám összegének meghatározása, a vámtartozás közlése és könyvelésbe vétel

101. cikk

A behozatali vagy kiviteli vám összegének meghatározása

(1) A fizetendő behozatali vagy kiviteli vám összegét az azon a helyen illetékes vámhatóság állapítja meg, ahol a vámtartozás keletkezett vagy a 87. cikknek megfelelően keletkezettnek tekintendő, amint rendelkezik a megfelelő információkkal.

(2) A 48. cikk sérelme nélkül a vámhatóságok elfogadhatják a fizetendő behozatali vagy kiviteli vámnak a nyilatkozattevő által meghatározott összegét.

(3) Amennyiben a behozatali vagy kiviteli vám fizetendő összege nem egész szám, akkor az összeget kerekíteni lehet.

Amennyiben az első albekezdésben említett összeget euróban adják meg, azt legfeljebb a legközelebb eső egész számra lehet fel- vagy lekerekíteni.

Azon tagállamok, amelyek pénzneme nem az euro értelemszerűen alkalmazhatják a második albekezdés rendelkezéseit, vagy eltérhetnek az említett albekezdéstől, amennyiben a kerekítésre alkalmazandó szabályok nem járnak a második albekezdésben meghatározott szabályokból eredőnél nagyobb pénzügyi hatással.

102. cikk

A vámtartozás közlése

(1) A vámtartozást az azon a helyen előírt formában kell közölni az adóssal, ahol a vámtartozás keletkezett, vagy a 87. cikknek megfelelően keletkezettnek tekintendő.

Az első albekezdésben említett közlést az alábbi esetek egyikében sem kell megtenni:

a)

amikor a behozatali vagy kiviteli vám összegének végleges meghatározásáig vám formájában megjelenő átmeneti kereskedelempolitikai intézkedés került bevezetésre;

b)

amikor a fizetendő behozatali vagy kiviteli vám összege meghaladja a 33. cikknek megfelelően hozott határozat alapján megállapított összeget;

c)

amikor az eredeti határozatot, amely szerint a vámtartozást egyáltalán nem kell közölni, vagy a fizetendő behozatali vagy kiviteli vám összegénél kisebb behozatalivám- vagy kivitelivám-összeg mellett kellett közölni, olyan általános rendelkezések alapján hozták meg, amelyeket bírósági határozat később érvénytelenített;

d)

amikor a vámhatóságok a vámjogszabályok értelmében mentesülnek a vámtartozás közlése alól.

(2) Ha a fizetendő behozatali vagy kiviteli vám összege megegyezik a vám-árnyilatkozaton feltüntetett összeggel, akkor az áru vámhatóság általi átengedése egyenértékű a vámtartozás adóssal történő közlésével.

(3) Ha a (2) bekezdés nem alkalmazandó, a vámhatóságoknak a vámtartozást akkor kell közölniük az adóssal, amikor meg tudják állapítani a fizetendő behozatali vagy kiviteli vám összegét, és erről határozatot tudnak hozni.

Mindazonáltal, amennyiben a vámtartozásról szóló értesítés valamely nyomozás érdekeit sértené, a vámhatóságok elhalaszthatják az értesítést arra az időre, amikor az már nem sérti a nyomozás érdekeit.

(4) Ha a fizetést biztosítékkal fedezték, a vámhatóság által megállapított időtartam alatt az egy és ugyanazon személynek átengedett valamennyi árura vonatkozó behozatali vagy kiviteli vám teljes összegének megfelelő vámtartozás közölhető a szóban forgó időtartam végén. A vámhatóság által megállapított időtartam nem haladhatja meg a 31 napot.

103. cikk

A vámtartozás elévülése

(1) A vámtartozás keletkezésének napjától számított három év eltelte után a vámtartozás már nem közölhető az adóssal.

▼C2

(2) Ha a vámtartozás olyan cselekmény eredményeként keletkezett, amely elkövetése időpontjában alkalmas volt arra, hogy büntető eljárás megindítását eredményezze, az (1) bekezdésben meghatározott három éves időtartam a nemzeti joggal összhangban legalább öt, de legfeljebb 10 évre növekszik.

▼B

(3) Az (1) és (2) bekezdésben előírt időszakokat fel kell függeszteni, amennyiben:

a)

jogorvoslati kérelmet nyújtanak be a 44. cikkel összhangban; a felfüggesztés a jogorvoslati kérelem benyújtásának napjától kezdődően alkalmazandó és a jogorvoslati eljárás időtartamára szól; vagy

b)

a vámhatóságok a 22. cikk (6) bekezdésével összhangban közli az adóssal azokat az okokat, amelyek alapján értesíteni kívánják a vámtartozásáról, e felfüggesztés a közlés időpontjától kezdődően és azon időszak végéig alkalmazandó, amíg az adósnak lehetősége van álláspontjának kifejtésére.

(4) Ha a vám tartozás a 116. cikk (7) bekezdése szerint ismét érvényessé válik, az (1) és (2) bekezdésben meghatározott időtartamokat felfüggesztettnek kell tekinteni attól a naptól számítva, amikor a visszafizetési vagy elengedési kérelmet a 121. cikknek megfelelően benyújtották, addig a napig, amikor a visszafizetésről vagy elengedésről szóló határozatot meghozták.

104. cikk

Könyvelésbe vétel

(1) A 101. cikkben említett vámhatóságok a nemzeti jogszabályoknak megfelelően veszik könyvelésbe a fizetendő behozatali vagy kiviteli vámnak az említett cikkel összhangban megállapított összegét.

Az első albekezdés nem alkalmazandó a 102. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett esetekben.

(2) A vámhatóságoknak nem kell könyvelésbe venniük azokat a behozatalivám- vagy kivitelivám-összegeket, amelyek olyan vám tartozást jelentenek, amelyet a 103. cikk alapján már nem lehet közölni az adóssal.

(3) A tagállamok meghatározzák a behozatali, illetve kiviteli vám összegének könyvelésbe vételére vonatkozó gyakorlati eljárásokat. Ezek az eljárások eltérhetnek annak megfelelően, hogy a vám tartozás keletkezésének körülményeire tekintettel, a vámhatóság megbizonyosodik-e arról, hogy az említett összegeket megfizetik.

105. cikk

A könyvelésbe vétel időpontja

(1) Ha a behozatali vám alóli részleges mentesség melletti ideiglenes behozataltól eltérő vám eljárás során az árukra vonatkozó vám-árnyilatkozat elfogadása – vagy ezzel azonos joghatású bármely más intézkedés eredményeként vám tartozás keletkezik, a vámhatóságok a fizetendő behozatali vagy kiviteli vám összegét az áru átengedését követő 14 napon belül veszik könyvelésbe.

Ha azonban a fizetést biztosítékkal fedezték, a vámhatóság által megállapított, 31 napot meg nem haladó időtartam alatt az egy és ugyanazon személynek átengedett valamennyi árura vonatkozó behozatali vagy kiviteli vám teljes összege az időtartam végén egyetlen bejegyzéssel könyvelésbe vehető. Az ilyen könyvelésbe vételnek a szóban forgó időtartam lejártát követő 14 napon belül kell megtörténnie.

(2) Ha az áru a fizetendő behozatali vagy kiviteli vám összegének megállapítását vagy beszedését érintő bizonyos feltételektől függően engedhető át, a könyvelésbe vételnek attól a naptól számított 14 napon belül kell megtörténnie, amelyen a fizetendő behozatali vagy kiviteli vám összegét, vagy a vámfizetési kötelezettséget megállapították.

Ha azonban a vám tartozás vám formájában megjelenő átmeneti kereskedelem politikai intézkedéshez kapcsolódik, a fizetendő behozatali vagy kiviteli vám összegét a végleges kereskedelem politikai intézkedést megállapító rendeletnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napját követő 2 hónapon belül kell könyvelésbe venni.

(3) Ha az (1) bekezdésben említettektől eltérő körülmények között keletkezik vám tartozás, a fizetendő behozatali vagy kiviteli vám összegét attól a naptól számított 14 napon belül kell könyvelésbe venni, amikor a vámhatóság a szóban forgó behozatali vagy kiviteli vám összegét meg tudja határozni, és határozatot tud hozni.

(4) A (3) bekezdést kell alkalmazni a beszedendő behozatali vagy kiviteli vám összegére vagy annak még beszedendő részére, ha a fizetendő vámösszeget még nem vették könyvelésbe az (1), (2) és (3) bekezdésnek megfelelően, vagy ha annak megállapítása és könyvelésbe vétele a fizetendőnél alacsonyabb összegben történt.

(5) Az (1), (2) és (3) bekezdésben megállapított könyvelésbevételei határidők nem alkalmazhatók előre nem látható körülmények vagy vis maior esetén.

(6) A könyvelésbe vétel a 102. cikk (3) bekezdésének második albekezdésében említett esetben elhalasztható arra az időre, amikor a vámtartozás közzlése már nem sérti a nyomozás érdekeit.

2.

s z a k a s z

A behozatali vagy kiviteli vám összegének megfizetése

108. cikk

Általános fizetési határidők és a fizetési határidő felfüggesztése

(1) A vámtartozásnak megfelelő behozatali vagy kiviteli vám 102. cikk szerint közölt összegét az adós a vámhatóság által előírt időtartamon belül fizeti meg.

A 45. cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül ez az időtartam nem haladhatja meg a vámtartozás adóssal történő közzlésétől számított tíz napot. Abban az esetben, ha a könyvelésbe vétel a 105. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében megállapított feltételek szerint összevontan történik, az időtartamot úgy kell megállapítani, hogy az adós ne kaphasson hosszabb fizetési határidőt, mint amelyet a 110. cikknek megfelelő halasztott fizetés megadása esetén kapott volna.

A vámhatóság az adós által benyújtott kérelem alapján meghosszabbíthatja a határidőt, ha a fizetendő behozatali vagy kiviteli vám összegének megállapítása a 48. cikkben említett áruátengedést követő ellenőrzés folyamán történt. A 112. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül az ilyen hosszabbítások nem haladhatják meg az adós számára ahhoz szükséges időt, hogy megtegye az indokolt lépéseket kötelezettségének rendezésére.

(2) Ha az adós a 110–112. cikkben megállapított fizetési könnyítések valamelyikére jogosult, a fizetést legkésőbb az e könnyítésekre vonatkozóan előírt időtartamon vagy időtartamokon belül kell teljesíteni.

(3) Az alábbi esetek bármelyikében a vámtartozásnak megfelelő behozatali vagy kiviteli vám összegének megfizetésére vonatkozó határidő felfüggesztésre kerül:

a)

ha a vám elengedését a 121. cikknek megfelelően kérelmezik;

b)

ha az árut elkobozzák, megsemmisítik, vagy az államnak felajánlják;

c)

ha a vámtartozás a 79. cikk alapján keletkezett, és egynél több adós van.

109. cikk

Fizetés

(1) A fizetés történhet készpénzben vagy bármely más, teljesítésre alkalmas módon, ideértve az egyenlegbeszámítást a nemzeti jogszabályokkal összhangban.

(2) A fizetés történhet az adós helyett egy harmadik személy által.

(3) Az adós bármikor megfizetheti a behozatali vagy kiviteli vám összegének egészét vagy egy részét azon időtartam lejártát megelőzően, amely a megfizetésre rendelkezésre áll.

110. cikk

Halasztott fizetés

A vámhatóság az érintett személy által benyújtott kérelem alapján és biztosíték nyújtása mellett, engedélyezi a fizetendő vám megfizetésének halasztását, a következő módok valamelyike szerint:

a)

a 105. cikk (1) bekezdése első albekezdésének vagy a 105. cikk (4) bekezdésének megfelelően könyvelésbe vett minden egyes behozatalivám- vagy kivitelivám-összeg vonatkozásában külön-külön;

b)

a 105. cikk (1) bekezdése első albekezdésének megfelelően, a vámhatóság által megállapított, 31 napot nem meghaladó időtartam során könyvelésbe vett valamennyi behozatalivám- vagy kivitelivám-összeg vonatkozásában együttesen;

c)

a 105. cikk (1) bekezdése második albekezdésének megfelelően egyetlen bejegyzést képező valamennyi behozatalivám- vagy kivitelivám-összeg vonatkozásában együttesen.

111. cikk

A fizetési halasztás időtartamai

(1) A 110. cikk szerinti fizetési halasztás időtartama 30 nap.

(2) Ha a halasztott fizetés a 110. cikk a) pontjának megfelelően történik, az időtartamot az azt követő naptól kell számítani, amelyen a vámtartozást az adóssal közölték.

(3) Ha a halasztott fizetés a 110. cikk b) pontjának megfelelően történik, az időtartamot az azt követő naptól kell számítani, amelyen az összevonásra nyitva álló időtartam lejár. Ebből az időtartamból le kell vonni az összevonásra nyitva álló időtartam felének megfelelő napok számát.

(4) Ha a halasztott fizetés a 110. cikk c) pontjának megfelelően történik, az időtartamot annak az időtartamnak a végét követő naptól kell számítani, amelyet a szóban forgó áru átengedésére előírtak. Ebből az időtartamból le kell vonni az érintett időtartam felének megfelelő napok számát.

(5) Ha a (3) és a (4) bekezdésben említett időtartamokban a napok száma páratlan szám, az e bekezdések alapján a 30 napos időtartamból levonandó napok száma a szomszédos kisebbik páros szám felével egyenlő.

(6) Ha a (3) és a (4) bekezdésben említett időtartamok naptári hetek, a tagállamok rendelkezhetnek úgy, hogy azt a behozatalivám- vagy kivitelivám-összeget, amelyre vonatkozóan a fizetést elhalasztották, legkésőbb a szóban forgó naptári hét után következő negyedik hét péntekén kell megfizetni.

Ha ezek az időszakok naptári hónapok, a tagállamok rendelkezhetnek úgy, hogy azt a behozatalivám- vagy kivitelivám-összeget, amelyre vonatkozóan a fizetést elhalasztották, a szóban forgó naptári hónap utáni hónap tizenhatodik napjáig kell megfizetni.

112. cikk

Egyéb fizetési könnyítések

(1) A vámhatóság az adósnak a halasztott fizetéstől eltérő fizetési könnyítést is adhat, azzal a feltétellel, hogy ehhez az adós biztosítékot nyújt.

(2) Ha a könnyítéseket az (1) bekezdés alapján adják meg, a behozatali vagy kiviteli vám összegét hitelkammattal kell megterhelni.

Azon tagállamok esetében, amelyek pénzneme az euró, a hitelkamatláb megegyezik az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* C sorozatában közzétett, az Európai Központi Bank által az esedékesség hónapjának első napján a fő refinanszírozási műveletek vonatkozásában alkalmazott kamatláb egy százalékponttal növelt mértékével.

Azon tagállamok esetében, amelyek pénzneme nem az euro, a hitelkamatláb megegyezik az adott hónap első napján a nemzeti központi bank által a fő refinanszírozási műveletek vonatkozásában alkalmazott kamatláb egy százalékponttal növelt mértékével, illetve ha egy tagállam esetében nem áll rendelkezésre a nemzeti központi bank kamatlába, az ezzel leginkább egyenértékű, a tagállam pénzpiacán az adott hónap első napján alkalmazott kamatláb egy százalékponttal növelt mértékével.

(3) A vámhatóság eltekinthet biztosíték megkövetelésétől vagy a hitelkamat felszámításától, ha az adós helyzetének okmányokkal alátámasztott értékelése alapján megállapítást nyer, hogy ez súlyos gazdasági vagy szociális nehézségeket okozna.

(4) A vámhatóságok nem számíthatnak fel hitelkamatot, amennyiben az egyes beszedési intézkedésekhez tartozó összeg kevesebb 10 EUR-nál.

113. cikk

A fizetés végrehajtása

Ha a fizetendő behozatali vagy kiviteli vám összegét az előírt időtartam alatt nem fizették meg, a vámhatóságoknak az összeg megfizetését minden, az érintett tagállam jogszabályai szerint rendelkezésükre álló eszközzel biztosítaniuk kell.

114. cikk

Késedelmi kamat

(1) Késedelmi kamatot kell felszámítani a behozatali vagy kiviteli vám összegére az előírt időtartam lejártának napjától a megfizetés napjáig.

Azon tagállamok esetében, amelyek pénzneme az euro, a késedelmi kamatláb megegyezik az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* C sorozatában közzétett, az Európai Központi Bank által az esedékesség hónapjának első napján a fő refinanszírozási műveletek vonatkozásában alkalmazott kamatláb két százalékponttal növelt mértékével.

Azon tagállamok esetében, amelyek pénzneme nem az euró, a késedelmi kamatláb megegyezik az adott hónap első napján a nemzeti központi bank által a fő refinanszírozási műveletek vonatkozásában alkalmazott kamatláb két százalékponttal növelt mértékével, illetve ha egy tagállam esetében nem áll rendelkezésre a nemzeti központi bank kamatlába, az

ezzel leginkább egyenértékű, a tagállam pénzügyi piacán a kérdéses hónap első napján alkalmazott kamatláb két százalékponttal növelt mértékével.

(2) Ha a vámtartozás a 79. vagy a 82. cikk alapján merült fel, vagy ha a vámtartozásról szóló értesítés egy áruátengedést követő ellenőrzés eredménye, a behozatali vagy kiviteli vám összegén felül késedelmi kamatot kell felszámítani, a vámtartozás keletkezésének napjától a közlés napjáig.

A késedelmi kamatot az (1) bekezdésnek megfelelően kell megállapítani.

(3) A vámhatóság eltekinthet a késedelmi kamat felszámításától, ha az adós helyzetének okmányokkal alátámasztott értékelése alapján megállapítást nyer, hogy ennek felszámítása súlyos gazdasági vagy szociális nehézségeket okozna.

(4) A vámhatóságok nem számíthatnak fel késedelmi kamatot, amennyiben az egyes beszedési intézkedésekhez tartozó összeg kevesebb 10 EUR-nál.

4.

FEJEZET

Vámtartozás megszűnése

124. cikk

Megszűnés

(1) A vámtartozásnak megfelelő behozatali vagy kiviteli vám összegének az adós igazságszolgáltatási szerv által megállapított fizetéseképtelensége miatti behajthatatlanságára vonatkozó, hatályos rendelkezések sérelme nélkül, a behozatalivám- vagy kivitelivám-tartozás valamely következő módon szűnik meg:

a)

ha az adóst a 103. cikkben foglaltak szerint már nem lehet értesíteni a vámtartozásról;

b)

a behozatali vagy kiviteli vám összegének megfizetésével;

c)

az (5) bekezdéstől függően, a behozatali vagy kiviteli vám összegének elengedésével;

d)

a behozatali- vagy kivitelivám-fizetési kötelezettséggel járó vámeljárásra bejelentett áru esetében, ha a vám-árunyilatkozatot érvénytelenítik;

e)

ha a behozatali- vagy kivitelivám-köteles árukat elkobozzák, vagy lefoglalják és azzal egyidejűleg vagy azt követően elkobozzák;

f)

ha a behozatalivám- vagy kivitelivám-köteles áruk a vámfelügyelet alatt megsemmisülnek vagy azokat az államnak felajánlják;

g)

ha az áruk eltűnése vagy a vámjogszabályokból származó kötelezettségek nemteljesítése az áru tényleges jellege, előre nem látható körülmények vagy vis maior eredményeként vagy a vámhatóságok utasítása eredményeként az említett áru teljes megsemmisülése vagy helyrehozhatatlan károsodása miatt következett be; e pont alkalmazásában az árukat

helyrehozhatatlanul károsodottnak kell tekinteni, ha azok emberi használatra alkalmatlanná váltak;

h)

ha a vámtartozás a 79. vagy a 82. cikk alapján keletkezett, és a következő feltételek teljesülnek:

▼M2

i.

a mulasztás, amely vámtartozás keletkezéséhez vezetett, nem volt jelentős hatással az átmeneti megőrzés vagy az érintett vámeljárási helyes lefolytatására, és nem valósított meg megtévesztési kísérletet;

▼B

ii.

minden, az áruk helyzetének rendezéséhez szükséges alakiságot ezt követően elvégeznek;

i)

ha a meghatározott célra történő felhasználásuk alapján nulla vagy csökkentett behozatalivám-tétel mellett szabad forgalomba bocsátott árut a vámhatóságok engedélyével kivitték;

j)

ha a 78. cikk alapján keletkezett és az abban a cikkben említett, a preferenciális tarifális elbánás megadásának lehetővé tétele érdekében elvégzett alakiságokat érvénytelenítik;

k)

ha a (6) bekezdéstől függően a vámtartozás a 79. cikk alapján keletkezett, és a vámhatóságok számára kielégítő bizonyítékot szolgáltatnak arról, hogy az árut nem használták fel vagy fogyasztották el, és az Unió vámterületéről kiszállították azokat.

(2) A vámtartozást – az (1) bekezdés e) pontjában említett esetekben – a vámmal kapcsolatos bűncselekmények, illetve szabálysértések esetén alkalmazandó szankciók alkalmazásában nem lehet megszüntetnek tekinteni, ha valamely tagállam jogrendje értelmében a kiviteli vagy behozatali vám vagy a vámtartozás fennállása képezi az alapot a szankciók meghatározásához.

(3) Ha az (1) bekezdés g) pontjával összhangban a vámtartozás megszűnik a meghatározott célra történő felhasználása alapján nulla vagy csökkentett behozatalivám-tétel mellett szabad forgalomba bocsátott áru vonatkozásában, az ezek megsemmisüléséből származó minden maradékot vagy hulladékot nem uniós árunak kell tekinteni.

(4) Az áruk természetéből eredő helyrehozhatatlan veszteségek veszteségnormájára vonatkozó hatályos rendelkezések alkalmazandók abban az esetben, ha az érintett személy nem tudja igazolni, hogy a tényleges veszteség meghaladja az adott árura vonatkozó veszteségnorma alkalmazásával kiszámított veszteséget.

(5) Ha több személy kötelezett a vámtartozásnak megfelelő behozatali vagy kiviteli vám összegének megfizetésére, és az elengedést megadták, a vámtartozás csak annak a személynek vagy azoknak a személyeknek a tekintetében szűnik meg, aki(k)nek az elengedést megadták.

(6) Az (1) bekezdés k) pontjában említett esetben a vámtartozás nem szűnik meg a megtévesztést megkísérlő személlyel vagy személyekkel szemben.

(7) Ha a vámtartozás a 79. cikk alapján keletkezett, az azon személy tekintetében szűnik meg, akinek magatartása nem foglalt magában semmiféle megtévesztési kísérletet, és aki hozzájárult a csalás elleni küzdelemhez.

*125. cikk***Szankciók alkalmazása**

Ha a vámtartozás a 124. cikk (1) bekezdésének h) pontja alapján szűnt meg, az nem zárja ki azt, hogy a tagállamok a vámjogszabályok betartásának elmulasztásáért szankciókat alkalmazzanak.

▼M2

IV.

CÍM**AZ UNIÓ VÁMTERÜLETÉRE BESZÁLLÍTOTT ÁRUK**

1.

FEJEZET***Belépési gyűjtő árunyilatkozat****127. cikk***A belépési gyűjtő árunyilatkozat benyújtása**

(1) Az Unió vámterületére beszállított árukra belépési gyűjtő árunyilatkozatot kell benyújtani.

(2) Az (1) bekezdésben említett kötelezettségek teljesítése alól mentesülnek:

▼C2

a)

az olyan szállítóeszközök és az ezeken fuvarozott olyan áruk, amelyek az Unió vámterületének parti tengerein vagy légtérén megállás nélkül haladnak át; és

▼B

b)

az egyéb esetek, amikor az áruk vagy a forgalom jellege kellőképpen indokolja, vagy nemzetközi megállapodások ezt megkövetelik.

(3) A belépési gyűjtő árunyilatkozatot az első ►C2 belépési ◀ vámhivatalnál, megadott határidőn belül kell benyújtania azt megelőzően, hogy az árut beszállítják az Unió vámterületére.

A vámhatóságok megengedhetik a belépési gyűjtő árunyilatkozat benyújtását más vámhivatalhoz is, feltéve hogy ez utóbbi a szükséges adatokat azonnal közli az első ►C2 belépési ◀ vámhivatallal, vagy azokat annak elektronikus úton a rendelkezésére bocsátja.

(4) A belépési gyűjtő árunyilatkozatot a fuvarozónak kell benyújtania.

▼C2

A fuvarozó kötelezettségei ellenére, a belépési gyűjtő árunyilatkozatot helyette a következő személyek valamelyike is benyújthatja:

▼B

a)

az importőr vagy a címzett vagy más olyan személy, akinek a nevében, vagy akinek az érdekében a fuvarozó eljár;

b)

bármely személy, aki képes arra, hogy a szóban forgó árukat a ►C2 belépési ◀ vámhivatalnál vám elé állítsa vagy állíttassa.

(5) A belépési gyűjtő árunyilatkozatnak tartalmaznia kell a biztonsági és védelmi célú kockázatelemzéshez szükséges adatokat.

(6) Meghatározott esetekben, ha az (5) bekezdésben említett valamennyi adat nem szerezhető be a (4) bekezdésben említett személyektől, a szóban forgó adatszolgáltatás érdekében előírható az említett adatokkal és a megfelelő adatszolgáltatási jogokkal rendelkező egyéb személyek számára, hogy közöljék azokat.

(7) A vámhatóságok elfogadhatják, hogy kereskedelmi, kikötői vagy szállítási informatikai rendszereket használjanak fel a belépési gyűjtő árunyilatkozat benyújtásához, feltéve hogy ezek a rendszerek tartalmazzák a belépési gyűjtő árunyilatkozathoz szükséges adatokat, és azon adatok megadott határidőn belül rendelkezésre állnak, mielőtt az árukat beszállítanák az Unió vámterületére.

(8) A vámhatóság a belépési gyűjtő árunyilatkozat benyújtása helyett elfogadhatja értesítés benyújtását és a gazdálkodó számítógépes rendszerében a belépési gyűjtő árunyilatkozathoz szükséges adatokhoz való hozzáférést.

128. cikk

Kockázatelemzés

▼C2

A 127. cikk (3) bekezdésében említett vámhivatalnak megadott határidőn belül biztosítania kell, hogy – elsődlegesen biztonsági és védelmi cézzal – elvégezzék a kockázatelemzést a 127. cikk (1) bekezdésében említett belépési gyűjtő árunyilatkozat vagy a 127. cikk (8) bekezdésében említett adatok alapján, és a kockázatelemzés eredményei alapján meghozzák a szükséges intézkedéseket.

▼B

129. cikk

A belépési gyűjtő árunyilatkozat módosítása és érvénytelenítése

(1) A nyilatkozattevő számára ilyen irányú kérelem esetén megengedhető, hogy a belépési gyűjtő árunyilatkozat benyújtását követően annak egy vagy több adatát módosítsa.

Nem lehetséges a módosítás a következő események bármelyike után:

a)

a vámhatóság értesítette a belépési gyűjtő árunyilatkozatot benyújtó személyt arról, hogy szándékában áll megvizsgálni az árut;

b)

a vámhatóság megállapította, hogy a belépési gyűjtő árunyilatkozat adatai helytelenek;

c)

az árukat már vám elé állították.

▼M2

(2) Amennyiben azon árukat, amelyekre vonatkozóan belépési gyűjtő árunyilatkozatot nyújtottak be, nem szállítják be az Unió vámterületére, a vámhatóságnak az alábbi esetekben haladéktalanul érvénytelenítenie kell az említett árunyilatkozatot:

a)

a nyilatkozattevő kérelmére; vagy

b)

az árunyilatkozat benyújtását követő 200 nap elteltével.

▼B*130. cikk***A belépési gyűjtő árunyilatkozat helyett benyújtott nyilatkozatok**

(1) A 127. cikk (3) bekezdésében említett vámhivatal eltekinthet a belépési gyűjtő árunyilatkozat benyújtásától azoknak az áruknak a tekintetében, amelyeknél az említett árunyilatkozat benyújtásának határideje előtt vám-árunyilatkozatot nyújtanak be. Ebben az esetben a vám-árunyilatkozatnak legalább a belépési gyűjtő árunyilatkozathoz szükséges adatokat tartalmaznia kell. Mindaddig, amíg a vám-árunyilatkozatot a 172. cikknek megfelelően el nem fogadták, az a belépési gyűjtő árunyilatkozat státusával rendelkezik.

(2) A 127. cikk (3) bekezdésében említett vámhivatal eltekinthet a belépési gyűjtő árunyilatkozat benyújtásától azoknak az áruknak a tekintetében, amelyekre az említett árunyilatkozat benyújtásának határideje előtt átmeneti megőrzési árunyilatkozatot nyújtanak be. Az árunyilatkozatnak legalább a belépési gyűjtő árunyilatkozathoz szükséges adatokat tartalmaznia kell. Mindaddig, amíg a bejelentett árukat a 139. cikknek megfelelően vám elé nem állították, az átmeneti megőrzési árunyilatkozat a belépési gyűjtő árunyilatkozat státusával rendelkezik.

6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet

a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényben, valamint a közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszter feladatáról és hatásköréről szóló 37/1989. (IV. 30.) MT rendeletben kapott felhatalmazás alapján - az ipari miniszterrel, a kereskedelmi miniszterrel és a hatáskörét érintő kérdésekben a környezetvédelmi és vízgazdálkodási miniszterrel egyetértésben - a következőket rendelem:

I. FEJEZET

BEVEZETŐ RENDELKEZÉSEK

1. § (1)* A rendelet hatálya - a (2) és (3) bekezdésben foglalt kivétellel - Magyarország területén közúton vagy közforgalom elől el nem zárt magánúton (a továbbiakban együtt: közút) közlekedő járművekre terjed ki.*

(2) A Bécsben 1968. évi november hó 8. napján aláírásra megnyitott közúti közlekedési Egyezményben részes államok által kiadott hatósági jelzéssel közlekedő külföldi járművekre az Egyezmény 5. számú Függelékében foglalt műszaki előírások az irányadók.

(3)*

2. § (1)* A rendelet alkalmazásában jármű: a gépjármű, a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, ezek pótkocsija, a segédmotoros kerékpár, a kerékpár, az állati erővel vont jármű és a kézikocsi. A járművekkel kapcsolatos fogalmakra - a rendelet Függelékeiben meghatározott eltérésekkel - a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletben, valamint a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletben (a továbbiakban: ER.) meghatározottakat kell alkalmazni. A járművek egyes kategóriáit a rendelet Függelékei határozzák meg.

(2) A rendelet alkalmazásában fokozott hőszigetelésű jármű az, amelynek felépítménye áruk előírt hőmérsékleten történő szállítására szolgál, továbbá a gyorsan romló élelmiszerek nemzetközi szállításáról és az ilyen szállításhoz használt különleges szállítóeszközökről Genfben 1970. szeptember 1. napján kötött, a 25/1989. (III. 17.) MT rendelettel kihirdetett nemzetközi megállapodás B, C, E vagy F osztályainak megfelelően van kialakítva és oldalfalai legalább 45 mm vastagok.

(3)* A vontatott mezőgazdasági és ipari munkagépre - ha a rendelet eltérően nem rendelkezik - a pótkocsira vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni. A lassú járműnek nem minősülő, legfeljebb 40 km/óra tervezési sebességű önjáró munkagépre a mezőgazdasági vontatóra vonatkozó rendelkezéseket, valamint a 40 km/óra tervezési sebességet meghaladó önjáró munkagépre a gépjárműre vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni.

(4)* E rendelet alkalmazásában

a) autógáz:

aa) a cseppfolyós gáz (propán, propilén, bután, izobután, izobutilén, butilén, valamint ezek elegyei),

ab) a sűrített földgáz,

ac) egyéb gáz;

b) gázüzemű jármű az, amelynek üzemanyaga autógáz, ezen belül:

ba) tiszta gázüzemű jármű az, amely kizárólag autógázzal,

bb) vegyes üzemű jármű az, amely egyidejűleg autógázzal és egyéb üzemanyaggal,

bc) kettős üzemű jármű az, amely vagy autógázzal vagy egyéb üzemanyaggal üzemeltethető.

(5)* E rendelet alkalmazásában*

a) útkímélő-tengelynek kell tekinteni a jármű olyan hajtott tengelyét, amelyen

aa) négy gumibroncson van felszerelve (ikerbroncsozású), és

ab)* a tengely felfüggesztése légrugós vagy azzal egyenértékű (az egyenértékűség megállapításának feltételeit az 1230/2012/EU bizottsági rendelet III. melléklete tartalmazza);

b) útkímélő tengelycsoportnak kell tekinteni azt a két tengelyből álló tengelycsoportot, amelynek

ba) egyik tengelye útkímélő tengely, illetve

bb) hajtott tengelye vagy tengelyei ikerbroncsozásúak, továbbá tengelyterhelései nem haladják meg a 9,5 tonnát.

(6)* A rendelet alkalmazásában környezetkímélő gépkocsi: az elektromos gépkocsi, továbbá a nulla emissziós gépkocsi.

(6a)* E rendelet alkalmazásában környezetkímélő motorkerékpár: az a tisztán elektromos motorkerékpár, amelynek a hajtáslánca legalább egy elektromos energiatároló eszközt, elektromos áram átalakító egységet és olyan elektromos gépet tartalmaz, amely a motorkerékpár meghajtására szolgáló tárolt elektromos energiát mechanikai energiává alakítja, és a motorkerékpár meghajtásához más erőforrással nem rendelkezik.

(6b)* E rendelet alkalmazásában környezetkímélő gépjármű: a környezetkímélő gépkocsi és a környezetkímélő motorkerékpár.

(7)* A rendelet alkalmazásában elektromos gépkocsi:

a) a tisztán elektromos gépkocsi, amelynek a hajtáslánca legalább egy elektromos energiatároló eszközt, elektromos áram átalakító egységet, és olyan elektromos gépet tartalmaz, amely a gépkocsi meghajtására szolgáló tárolt elektromos energiát mechanikai energiává alakítja és a gépkocsi meghajtásához más erőforrással nem rendelkezik (5E környezetvédelmi osztály);

b) a külső töltésű hibrid elektromos gépkocsi (plug-in hibrid gépkocsi), amely gyári kialakítása szerint rendelkezik olyan csatlakozóval és áramátalakítóval, ami lehetővé teszi az elektromos energiatárolójának külső elektromos energiaforrásból történő feltöltését, elektromos üzemben a hatótávolsága - az ENSZ-EGB 101. számú előírás szerint mérve - legalább 25 km (5P környezetvédelmi osztály);

c) a növelt hatótávolságú hibrid elektromos gépkocsi, amely a b) pontban foglaltaknak megfelel és hatótávolsága tisztán elektromos hajtással legalább 50 km (5N környezetvédelmi osztály).

(8)* A rendelet alkalmazásában nulla emissziós gépkocsi: az a gépkocsi, amely rendeltetészerű használata során nem bocsát ki az e rendeletben szabályozott légszennyező anyagot (5Z környezetvédelmi osztály).

(9)* E rendelet alkalmazásában fogyatékos személyek szállítására kialakított gépkocsi az a személygépkocsi vagy autóbusz, amelyet:*

a) fogyatékos személyek számára fenntartott ülőhelyekkel láttak el, és/vagy

b) úgy alakítottak ki, hogy a kerekesszékekben helyet foglaló mozgáskorlátozott személy szállítására alkalmas legyen, továbbá

c)* az autóbusz utasterének kialakítása és felszereltsége megfelel a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló, 2009. július 13-i 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet) IV. MELLÉKLET 107. számú előírása szerint meghatározott követelményeknek.

(9a)* A rendelet alkalmazásában versenyjármű: a sportról szóló 2004. évi I. törvény szerinti versenyrendszernek megfelelően versenyzési célra használt gépkocsi.

(9b)* E rendelet alkalmazásában csuklós lassújármű: csuklós szerkezettel állandóan összekapcsolt két vagy több merev részből álló lassújármű, ahol a merev részek szétválasztása

csak műhelyben, erre használt eszközökkel lehetséges; a több merev tagból álló személyszállító lassújármű abban az esetben is csuklós járműnek tekinthető, ha az utasterek nem átjárhatók és a járműegységek pótkocsi kapcsoló berendezéssel vannak összekapcsolva.

(10)* A rendelet alkalmazásában az ENSZ-EGB előírás: a gépjármű-alkatrészek és -tartozékok minőségének jóváhagyására vonatkozó egyes feltételek elfogadásáról és a minőségi jóváhagyás kölcsönös elismeréséről szóló, Genfben, 1958. március 20-án aláírt többoldalú nemzetközi egyezmény kihirdetéséről szóló 1960. évi 21. törvényerejű rendelettel kihirdetett egyezményhez csatolt előírás.

(11)* A rendelet alkalmazásában jóváhagyási jel: a rendelet A., B. és C. Függelékének mellékleteiben, illetőleg az azokkal egyenértékű ENSZ-EGB előírásban meghatározott követelményeknek való megfelelést tanúsító jel,* amelyet az illetékes hatóság által kiadott jóváhagyó okmány alapján alkalmaznak.

(12)* Ha a rendelet vagy más jogszabály valamely járműtulajdonság, járműalkatrész vagy járműtartozék jóváhagyási jellel való ellátottságát követeli meg, ez azt jelenti, hogy a járműtulajdonságnak, alkatrésznek vagy tartozéknak - az illetékes hatóság jóváhagyó okmányával, illetőleg a jóváhagyó vizsgálat elvégzésére feljogosított szervezet* vizsgálati jelentésével igazoltan - meg kell felelnie a rendelet A., B. vagy C. Függeléke vonatkozó mellékletében foglalt követelményeknek, illetőleg az azokkal egyenértékű ENSZ-EGB előírás alapján alkalmazott jóváhagyási jellel kell rendelkeznie.

(13)* A rendelet alkalmazásában érvényes jóváhagyási jel: az a jóváhagyási jel, amelynek az előírás változatára utaló számjele megegyezik az *1. számú mellékletben* meghatározott érvényes számjellel.

(14)* A rendelet alkalmazásában „európai típusbizonyítvánnyal ellátott jármű”: az, amelynek típusára vonatkozóan az Európai Gazdasági Térség tagállamának jóváhagyó hatósága a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/156/EGK tanácsi irányelvet módosító, a Tanács 92/53/EGK irányelve, illetőleg az ER. A. Függeléke alapján „EK típusjóváhagyó okmány”-t adott ki.

(15)* A rendelet alkalmazásában „kommunális jármű”: az a gépjármű, amely - műszaki felépítésénél fogva - csak a mentőszolgálatban, a tűzoltószolgálatban, halottszállításra, úttisztításra (közterületek tisztán tartása, locsolása, valamint közutak, repülőterek hó- és síkosságmentesítése, só- és homokszórása), a lakosság vízellátására, a kommunális hulladékszállításra, a villamos- és gázenergia-, távfűtés-, melegvíz-, ivóvíz-, szennyvízhálózatok hibabemérésére, -elhárítására használható.

(16)* A rendelet alkalmazásában a jóváhagyó hatóság a közlekedésért felelős miniszter (a továbbiakban: közlekedési hatóság).

(17)* A rendelet alkalmazásában alacsonynyomású mezőgazdasági gumibroncs az olyan gumibroncs, amelynek előírt üzemi nyomását a gyártója legfeljebb 3,0 bar értékben határozta meg, és ezeknek a gumibroncsoknak a nyomása a jármű legnagyobb össztömegű terhelése esetén sem haladja meg a 3,0 bar-t.

(17a)* E rendelet alkalmazásában téli gumibroncs az olyan gumibroncs, amelynek

a) a gyártása során az anyagkeveréket, a futófelület mintázatát, a szerkezetét a téli időjárási körülményekhez és útviszonyokhoz választották meg annak érdekében, hogy alacsony hőmérséklet melletti rendeltetésszerű használata során fokozott kapaszkodóképességgel rendelkezzen,

b) a gyártója téli abroncsként jelölte meg az oldalfalán a következő jelölések valamelyikével: „M+S”, „M&S”, „M.S”, „MS”, „Winter”, „Winter Use” felirat, „Hópihe” ábra, „Háromágú hegycsúcs” ábra, és

c) a mintázat magassága (bordázat mélysége) meghaladja a 4 mm-t.

(18)* A rendelet alkalmazásában mezőgazdasági pótkocsi a mezőgazdasági vontató vagy traktor által vontatott pótkocsi, továbbá a lassú jármű által vontatott olyan pótkocsi, amellyel rendszeresen mezőgazdasági termények szállítását végzik.

(19)* E rendelet alkalmazásában lakóautó a különleges rendeltetésű, M kategóriába sorolt, szálláshelyet magában foglalóként épített jármű, amelyben megfelelő módon rögzített ülések, rakodóterek, alvásra alkalmas fekvőhelyek, főtt étel készítésére alkalmas berendezések találhatóak.

(20)* A rendelet alkalmazásában a fejlesztési célú autonóm járművekkel kapcsolatos fogalmakra az ER. 2. §-ában meghatározott fogalmakat kell alkalmazni.

(21)* E rendelet alkalmazásában alternatív üzemanyagok: a közlekedés energiaellátásában a fosszilis üzemanyagokat legalább részben helyettesítő üzemanyagok vagy energiaforrások, amelyek potenciálisan hozzájárulnak a közlekedési ágazat dekarbonizációjához, és javítják annak környezeti teljesítményét, beleértve:

a) az elektromos járművek által használt villamos energiát;

b) hidrogént;

c) földgázt, beleértve a biometánt, gáznemű (sűrített földgáz - CNG) és cseppfolyós (cseppfolyós földgáz - LNG) formában;

d) cseppfolyós propán-bután gázt (LPG);

e) a fedélzeten tárolt vagy fedélzeti forrásból származó mechanikus energiát, ideértve a hulladékhőt is.

(21)* E rendelet alkalmazásában a „112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer”: olyan, a járműbe épített érzékelők révén automatikusan vagy manuálisan bekapcsolódó vészhelyzeti rendszer, amely fedélzeti berendezésből, valamint az e-segélyhíváshoz szükséges adattovábbítás indítására, kezelésére és lebonyolítására szolgáló eszközökből áll, és amely nyilvános, mobil, vezeték nélküli hírközlési hálózatok segítségével minimálisan előírt adatokat továbbít, és a 112-es segélyhívó számon alapuló hangátviteli csatornát hoz létre a jármű utasai és egy e-segélyhívási közbiztonsági válaszpontra (KBVP) között.

(22)* E rendelet alkalmazásában alternatív üzemanyaggal hajtott jármű: teljes egészében vagy részben alternatív üzemanyaggal meghajtott olyan gépjármű, amely az ER. A. Függelék szerinti jóváhagyással rendelkezik.

(23)* E rendelet értelmében intermodális szállítási műveletek:

a) a nemzetközi kombinált áru fuvarozást elősegítő kedvezményekről szóló 266/2003. (XII. 24.) Korm. rendelet 1. § (2) bekezdésében meghatározott, egy vagy több, legfeljebb 14,22 méter (45 láb) teljes hosszúságú konténer vagy cserefelépítmény szállítása céljából végzett szállítási műveletek vagy

b) a vízi szállítást is magukban foglaló, egy vagy több, legfeljebb 14,22 méter (45 láb) teljes hosszúságú konténer vagy cserefelépítmény szállítása céljából végzett szállítási műveletek, feltéve, hogy a kezdeti vagy a végső közúti szakasz hossza legfeljebb 150 km az Európai Unió területén, ami akkor léphető túl, ha az a tervezett szolgáltatás szempontjából a legközelebb eső megfelelő közlekedési terminál eléréséhez szükséges, az alábbi járművek esetében:

ba) a 6. § (3) bekezdés c) pontjában foglalt rendelkezéseknek megfelelő jármű, vagy

bb) a 6. § (3) bekezdés c) pont ca) vagy cb) alpontjának megfelelő járművek,

ha a távolságot az érintett tagállam engedélyezi.

(24)* Az intermodális szállítási műveletek tekintetében a tervezett szolgáltatás szempontjából a legközelebb eső megfelelő közlekedési terminál bármelyik - a rakomány be- vagy kirakásának helye szerinti - szomszédos tagállamban is lehet.

(25)* E rendelet értelmében megbízó: az a természetes vagy jogi személy, aki a fuvarlevélen vagy egy azzal egyenértékű dokumentumon megbízóként kerül megnevezésre, illetve akinek a nevében vagy megbízásából a fuvaréveséssel a fuvarszerződést megkötötték.

(26)* A rendelet alkalmazásában a gépjármű és pótkocsija közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi szempontból kiemelten fontos pótalkatrészei és tartozékai azok a pótalkatrészek és tartozékok, amelyek a gépjármű vagy pótkocsija tekintetében az 1. számú mellékletben meghatározott követelmények teljesítését befolyásolják vagy befolyásolhatják, így különösen a futóművek, a rugózás és lengéscsillapítás, a kormányberendezés, a fékberendezés, a jármű alváz és karosszéria, a vonóberendezések, a meghajtó motor, annak működését szolgáló vezérlő és kiszolgáló egységei, a kipufogó rendszer és kipufogógáz utókezelő berendezések, valamint az előzőek elemei, ide nem értve a szabványos kötőelemeket.

(27)* E rendelet alkalmazásában kibocsátásmentes nehézgépjármű: az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. cikk 11. pontjában meghatározott kibocsátásmentes nehézgépjármű.

II. FEJEZET

ÁLTALÁNOS MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

A járművek méreteire vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételek

5. § (1)* Motorkerékpár pótkocsijának a szélessége az 1,00 métert, fokozott hőszigetelésű jármű felépítményének vagy járművek által szállított, fokozott hőszigetelésű konténereknek vagy cserefelépítményeknek a szélessége a 2,60 métert, minden egyéb jármű szélessége a 2,55 métert nem haladhatja meg.

(2) A személygépkocsi pótkocsijának a magassága a 3,00 métert, egyéb jármű magassága a 4,00 métert nem haladhatja meg.

(3)* A járművek megengedett legnagyobb hosszúsága:

a) két tengelyes autóbusznál:	13,50 méter,
b) kettőnél több tengelyes autóbusznál:	15,00 méter,
c) egyéb járműnél - kivéve a félpótkocsit -:	12,00 méter.

A félpótkocsi leghátsó pontjának függőleges síkja és a királycsap tengelye közötti távolság a 12,00 métert, a félpótkocsi első részének bármely pontja és a királycsap tengelye közötti távolság a 2,04 métert nem haladhatja meg.

Az *a)* és *b)* pontban meghatározott megengedett hosszúságot az autóbusz hátsó falára esetenként rögzített tartozékkal együttesen kell érteni.

(4)* A járműszerelvények, a csuklós autóbusz, valamint a csuklós lassújármű megengedett legnagyobb hosszúsága

a) nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvénynél: 16,50 méter,

b) gépkocsiból, mezőgazdasági vontatóból vagy lassú járműből és egy pótkocsiból álló járműszerelvénynél, továbbá csuklós autóbusznál: 18,75 méter,

c) vontatóból vagy mezőgazdasági vontatóból és két pótkocsiból álló járműszerelvénynél: 22,00 méter,

d) tehergépkocsiból és két pótkocsiból álló járműszerelvénynél, továbbá csuklós lassújárműnél: 24,00 méter.

(5)* A járműszerelvény hossz tengelyével párhuzamosan mért legnagyobb távolság:

a) a rakfelület legelső, a vezető fülke mögötti külső pontja és a járműszerelvény pótkocsijának leghátsó külső pontja között 16,40 méter

b) az *a)* pontban meghatározott távolságból levonva a gépjármű hátsó vége és a pótkocsi első vége közötti távolságot: 15,65 méter

(6)* A gépkocsi hátsó tengelye és az általa vontatott pótkocsi első tengelye közötti távolság nem lehet kisebb 3,00 méternél.

(7)* A jármű szélességi méreteibe - a megengedett legnagyobb szélesség szempontjából - nem számítanak bele:

a) a gumibroncsok, a talajjal való érintkezési pontjuk közelében, valamint a gumibroncsok nyomásszabályozó és nyomásjelző berendezéseinek a csatlakozó szerelvényei;

b) a hóláncok és más hasonló, a kerekekre csak időlegesen felszerelt csúszásgátló berendezések;

c) az olyan visszapillantó tükrök, amelyek - legfeljebb 150 N erő hatására - előre és hátra elhajolnak és ebben a helyzetben nem nyúlnak túl az egyébként megengedett legnagyobb szélességi méreten;

d) az oldalt elhelyezett, 50 milliméternél nem nagyobb kinyúlású irányjelző és méretjelző lámpák;

e) a rakományon alkalmazott vámzárok, valamint az ezek rögzítésére és védelmére szolgáló berendezések;

f)^{*} a mezőgazdasági vontatóra, lassú járműre és az általuk vontatott mezőgazdasági pótkocsira felszerelt ikerabroncsok, illetve alacsony nyomású mezőgazdasági gumibroncsok, valamint az azokat takaró sárvédők. Az ilyen járművek esetében a járműre felszerelt gumibroncsok vagy sárvédők külső szélei közötti távolság a 3,00 métert nem haladhatja meg.

(8)^{*} A jármű magassági méretébe a trolibusz áramszedője nem számít bele.

(9)^{*} A (4) bekezdésben megállapított legnagyobb hosszúságok és a (3) bekezdés c) pontjában a félpótkocsi leghátsó pontjának függőleges síkja és a királycsap tengelye közötti legnagyobb megengedett távolság legfeljebb 15 cm-rel léphető túl azon járművek és jármű-kombinációk esetében, amelyek 14,22 méter (45 láb) hosszúságú konténereket vagy 14,22 méter (45 láb) hosszúságú cserefelépítményeket szállítanak - akár üresen, akár rakománnyal -, amennyiben a konténer vagy cserefelépítmény közúti szállítása intermodális szállítási művelet részeként történik.

(10)^{*} Az energiahatékonyság javítása érdekében az aerodinamikai eszközökkel felszerelt, a (11) és a (12) bekezdésben megállapított követelményeknek és az ER. A. Függelékének megfelelő járművek vagy jármű-kombinációk túlléphetik a (3) bekezdésben, valamint a (4) bekezdés a) és b) pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat abból a célból, hogy a járművek vagy jármű-kombinációk hátsó részére aerodinamikai eszközöket lehessen felszerelni. Az ilyen eszközökkel felszerelt járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük az e rendelet 34. § (1) bekezdésében foglaltaknak, és a megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése nem eredményezheti a szóban forgó járművek vagy jármű-kombinációk rakodási hosszának növekedését.

(11)^{*} Ha az aerodinamikai eszközök meghaladják a 0,5 méteres hosszúságot, a forgalomba hozatalukat megelőzően el kell végezni a típusjóváahagyást az ER. A. Függeléke szerinti típusjóváahagyási szabályoknak megfelelően.

(12)^{*} Ha aerodinamikai eszközök veszélyeztethetik más úthasználók vagy a járművezető biztonságát, a járművezető behajtja, behúzza vagy eltávolítja az eszközöket. A településeken belüli és a települések közötti közlekedés során - ahol a megengedett sebesség legfeljebb 50 km/óra - a jármű vezetőnek különös figyelmet kell fordítani a közlekedés többi résztvevőjének biztonságára is. Az aerodinamikai eszközök behúzott vagy behajtott állapotban sem haladhatják meg az engedélyezett legnagyobb hosszúságot 20 cm-nél nagyobb mértékben.

(13)^{*} Az energiahatékonyság - különösen a vezetőfülkék aerodinamikai teljesítményét illető - javítása és a közúti közlekedés biztonságának növelése céljából túl lehet lépni a (3)

bekezdés, valamint a (4) bekezdés *a)* és *b)* pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat azon járművek és jármű-kombinációk esetében, amelyek megfelelnek az ER. A. Függelékének, amennyiben vezetőfülkéjük jobb aerodinamikai, energiahatékonysági és biztonsági teljesítményt biztosít. Az ilyen vezetőfülkével felszerelt járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük a 34. § (1) bekezdésében foglaltaknak.

(14)* A járművek hátuljára szerelt aerodinamikai eszközöket a (10)-(13) bekezdésben meghatározottak szerint, a járművek hátuljára szerelt aerodinamikai eszközöknek a 96/53/EK tanácsi irányelv szerinti használatára vonatkozó részletes rendelkezések megállapításáról szóló, 2019. november 15-i (EU) 2019/1916 bizottsági végrehajtási rendelet 3. cikkében előírt műszaki használati feltételeknek megfelelően kell alkalmazni.

A járművek tömegére vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételek

6. § (1)* A fűvott gumibronccsal felszerelt kerekű jármű megengedett legnagyobb össztömege

<i>a)</i> * kéttengelyes jármű - kivéve az <i>aa)</i> - <i>ac)</i> alpontban meghatározott jármű esetében a	18,0 tonnát,
<i>aa)</i> autóbusz esetében a	19,5 tonnát,
<i>ab)</i> kizárólag belföldi forgalomban használt jármű esetében a	20,0 tonnát,
<i>ac)</i> alacsonynyomású mezőgazdasági gumibronccsal felszerelt	
<i>aca)</i> mezőgazdasági vontató,	
<i>acb)</i> lassú jármű és	
<i>acc)</i> mezőgazdasági pótkocsi esetében a	25,0 tonnát,
<i>b)</i> * háromtengelyes	
<i>ba)</i> gépjármű - kivéve a <i>bb)</i> alpontban meghatározott gépjármű - esetében a	25,0 tonnát,
<i>bb)</i> útkímélő tengelycsoporttal rendelkező, vagy a hajtott tengelyen	
ikerabroncsozású és legfeljebb 9,5 tonna tengelyterhelésű gépjármű esetében a	26,0 tonnát,
<i>bc)</i> pótkocsi - kivéve a <i>bdc)</i> alpontban meghatározott pótkocsi - esetében a	24,0 tonnát,
<i>bd)</i> alacsonynyomású mezőgazdasági gumibronccsal felszerelt	

bda) mezőgazdasági vontató,

bdb) lassú jármű és

bdc) mezőgazdasági pótkocsi esetében a 32,0 tonnát,

c) négy és ennél több tengelyes jármű - kivéve 30,0 tonnát,
a *ca)* alpontban meghatározott jármű - esetében a

ca) két kormányzott tengellyel, továbbá útkímélő 32,0 tonnát,
tengelycsoporttal rendelkező gépjármű a

nem haladhatja meg.

(2)* A négytengelyes gépjármű tonnában kifejezett össztömege nem haladhatja meg a legelső és leghátsó tengely méterben kifejezett távolságának az ötszörösét. E rendelkezést nem kell alkalmazni a kizárólag belföldi forgalomban üzemeltetett járművekre.

(3)* A fűvott gumiabronccsal felszerelt kerekű járműszerelvény együttes megengedett legnagyobb össztömege

a) háromtengelyes járműszerelvény vagy csuklós jármű 28,0
esetében a tonnát,

b) négytengelyes járműszerelvény, amely kéttengelyes
gépjárműből és

ba) kéttengelyes pótkocsiból, illetve félpótkocsiból - kivéve a 36,0
bb) alpontban meghatározott járműszerelvényt - áll, ideértve a tonnát,
négytengelyes csuklós járművet is, a

bb) kéttengelyes félpótkocsiból áll a 38,0
tonnát,

ha a félpótkocsi tengelytávolsága legalább 1,8 méter és a
gépjármű útkímélő tengellyel rendelkezik,

*c)** öt vagy ennél több tengelyes járműszerelvény - kivéve 40,0
a *ca)* és *cb)* alpontokban meghatározott járműszerelvényeket -, tonnát,
továbbá a csuklós jármű

ca) intermodális szállítási művelet keretében egy vagy több 42,0
konténert vagy cserefelépítményt szállító kéttengelyes tonnát
gépjármű háromtengelyes félpótkocsival, legfeljebb 14,22
méter (45 láb) legnagyobb teljes hosszúságig a

cb) intermodális szállítási művelet keretében egy vagy több 44,0
konténert vagy cserefelépítményt szállító háromtengelyes tonnát
gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival, legfeljebb
14,22 méter (45 láb) legnagyobb teljes hosszúságig a

nem haladhatja meg.

(4)* Fűvott gumiabronccsal felszerelt kerekűnek kell tekinteni azt a járművet, amelynek kereke az útigénybevétel szempontjából a fűvott gumiabronccsal legalább azonos értékű.

(5)* A fűvott gumiabronccsal fel nem szerelt kerekű jármű megengedett legnagyobb össztömege - a lánctalpas járművet kivéve - 12,0 tonnát nem haladhatja meg.

(6)* Az alternatív üzemanyaggal hajtott gépjárműveknél a forgalomba helyezést megelőző vizsgálat során a közlekedési hatóság a megengedett legnagyobb össztömeget, a járműgyártó által meghatározott megengedett legnagyobb össztömeget nem meghaladóan

a) az (1) bekezdés a) és b) pontja, valamint a (3) bekezdés a) pontja hatálya alá tartozó járműveknél alternatív üzemanyag-technológiához szükséges többlettömeeggel, de legfeljebb egy tonnával megnöveli, kivéve az (1) bekezdés aa)-ac), bc) és bd) alpontjába tartozó járműveket,

b) a (3) bekezdés ba), bb), ca) és cb) pontjába tartozó jármű-szerelvényeknél az alternatív üzemanyag-technológiához szükséges többlettömeggel, de legfeljebb egy tonnával megnöveli.

(7)* A kibocsátásmentes nehézgépjárműveknél a forgalomba helyezést megelőző vizsgálat során a közlekedési hatóság a megengedett legnagyobb össztömeget, a járműgyártó által meghatározott megengedett legnagyobb össztömeget nem meghaladóan, az (1) bekezdés a) pontjába, aa), ca) alpontjába és a (3) bekezdés a) pontjába, ba), bb), ca) és cb) alpontjába tartozó jármű-szerelvényeknél a kibocsátás-mentes technológiához szükséges többlettömeggel, de legfeljebb két tonnával megnöveli.

(8)* A (3) bekezdés bb) alpontjához tartozó 2 tonnával megnövelt össztömeghatár csak akkor alkalmazható, ha a vontató jármű megengedett legnagyobb össztömege legfeljebb 18 tonna és a félpótkocsi ikertengely terhelése legfeljebb 20 tonna és ennek felfüggesztése légrugós vagy ezzel egyenértékű.

A járművek tengelyterhelésére vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételek

7. § (1)* A jármű tengelyterhelése fűvott gumiabronccsal felszerelt jármű esetében - kivéve a (7) bekezdésben meghatározott esetet -

a) nem hajtott tengelynél a 10,0 tonnát,

b) hajtott tengelynél a 11,5 tonnát,

c) alacsonynyomású mezőgazdasági gumiabronccsal felszerelt

ca) mezőgazdasági vontató,

cb) lassú jármű, és

cc) mezőgazdasági pótkocsi

tengelyénél a 13,0 tonnát

nem haladhatja meg.

(2)* Ha a két tengelyből álló tengelycsoportnál a szomszédos tengelyek egymástól mért távolsága (d)

a)* 1,00 méternél kisebb ($d < 1,00$ m), tengelycsoport együttes megengedett legnagyobb tengelyterhelése

aa) pótkocsi - kivéve az *acc*) alpontban meghatározott pótkocsi -, továbbá a félpótkocsi esetében 11,0 tonna,

ab) gépjármű esetében 11,5 tonna,

ac) alacsonynyomású mezőgazdasági gumibronccsal felszerelt

aca) mezőgazdasági vontató,

acb) lassú jármű, és

acc) mezőgazdasági pótkocsi

esetében 13,0 tonna,

b) legalább 1,00 méter és kisebb 1,30 méternél ($1,00 \text{ m} < d < 1,30 \text{ m}$), az ilyen tengelycsoport együttes megengedett legnagyobb tengelyterhelése gépjármű, pótkocsi és félpótkocsi esetében 16,0 tonna,

c) legalább 1,30 méter és kisebb 1,80 méternél ($1,30 \text{ m} \leq d < 1,80 \text{ m}$), az ilyen tengelycsoport együttes megengedett legnagyobb tengelyterhelése

ca) nem útkímélő tengelycsoport esetében 18,0 tonna,

cb) útkímélő tengelycsoport esetében 19,0 tonna,

cc)* alacsonynyomású mezőgazdasági gumibronccsal felszerelt

mezőgazdasági vontató,

lassú jármű, és

mezőgazdasági pótkocsi

esetében 22,0 tonna.

(3)* Ha a három tengelyből álló tengelycsoportnál a szomszédos tengelyek egymástól mért távolsága (d)

a)* legfeljebb 1,30 méter ($d \leq 1,30$ m), az ilyen tengelycsoport együttes megengedett legnagyobb tengelyterhelése

aa) pótkocsi és félpótkocsi esetében 21,0 tonna,

ab) gépjármű esetében 22,0 tonna,

b)* 1,30 méternél nagyobb ($1,30 \text{ m} < d$), az ilyen tengelycsoport együttes megengedett legnagyobb tengelyterhelése

ba) alacsonynyomású mezőgazdasági gumiabronccsal felszerelt

baa) mezőgazdasági vontató,

bab) lassú jármű, és

bac) mezőgazdasági pótkocsi

esetében 32,0 tonna,

bb) gépjármű, pótkocsi és félpótkocsi - kivéve a ba) pont - esetében 24,0 tonna,

c)* 1,30 méternél nagyobb ($1,30 \text{ m} < d$), az ilyen tengelycsoport együttes megengedett legnagyobb tengelyterhelése 32,0 tonna.
alacsonynyomású mezőgazdasági gumiabronccsal felszerelt mezőgazdasági vontatóból vagy lassú járműből és alacsonynyomású mezőgazdasági gumiabronccsal felszerelt mezőgazdasági pótkocsiból álló járműszerelvény esetében

(4)* Tengelycsoportban lévő tengelynek azt a tengelyt kell tekinteni, amelynek távolsága a szomszédos tengelytől kisebb 1,80 méternél ($d < 1,80$ m).

(5)* Ha a jármű jobb és bal oldali kerekei nincsenek egy tengelyvonalban, de az eltérés nem haladja meg a 0,50 métert, ezeket a kerekeket - a megengedett legnagyobb tengelyterhelés szempontjából - egy tengelyen lévőeknek kell tekinteni.

(6)* Azok a jármű egy oldalán lévő kerekek, amelyeknek tengelyvonalai egymástól 1,00 méternél kisebb távolságra helyezkednek el, a tengelyterhelés szempontjából egy keréknek minősülnek.

(7)* Azoknál a járműveknél, amelyeknél egy tengelyvonalban:

a) két független kerékfelfüggesztésen együttesen négy vagy több kerék, illetve kerékpár van és ezek középsíkjaiknak tengelyirányban mért egymástól való távolsága legalább 0,65 méter,

b) három vagy több független felfüggesztésű kerék vagy kerékcsoport van az (1) és (2) bekezdésben meghatározott megengedett legnagyobb tengelyterhelés 20%-kal túlléphető.

(8)* A fűvott gumiabronccsal fel nem szerelt kerekű jármű megengedett legnagyobb tengelyterhelése - a lánctalpas járművet kivéve - 6 tonna.

(9)* Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek legnagyobb tengelyterhelése nem haladhatja meg az (1)-(3) bekezdésben meghatározott tömeghatárokat.

A túlméretes és a megengedett össztömeget illetőleg tengelyterhelést meghaladó járművekre vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételek

8. § (1)* A közlekedési hatóság kivételesen engedélyezheti az 5-7. §-okban meghatározott méret-, illetőleg tömeghatárokat meghaladó járművek forgalomba helyezését

a) nagyméretű, illetőleg nagytömegű oszthatatlan rakomány szállítására szolgáló gépkocsi és pótkocsi esetében, ha méret-, illetőleg tömegkorlátozások a rakomány tulajdonságai miatt,

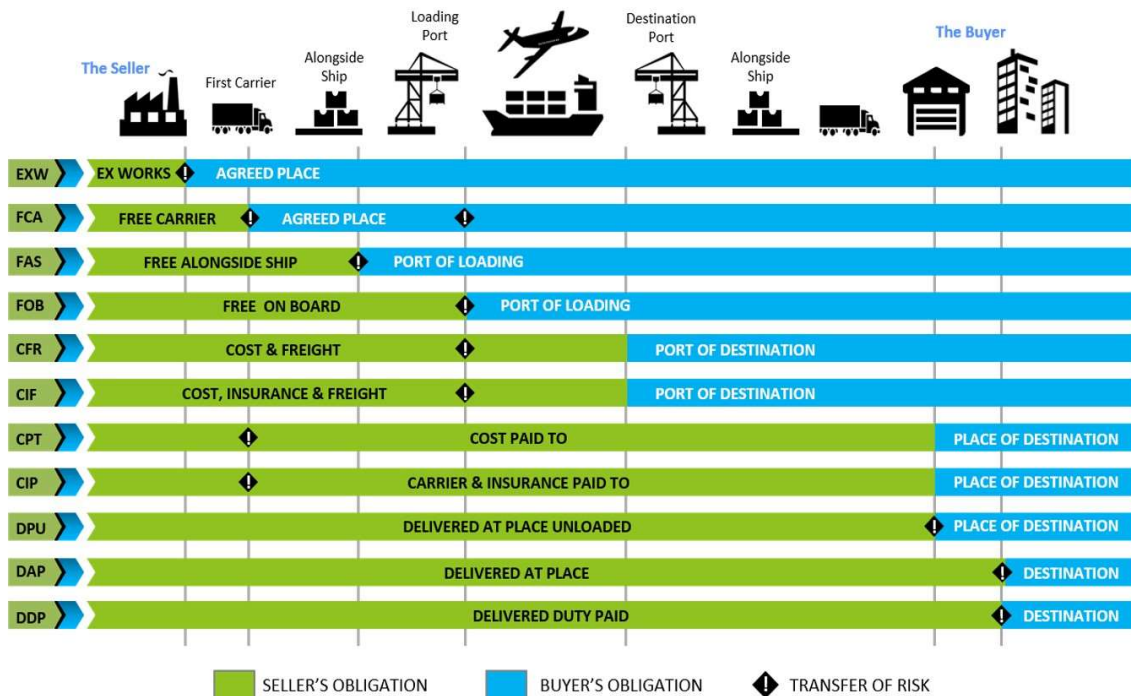
b) munkavégzésre berendezett jármű esetében, ha a méret-, illetőleg tömegkorlátozások a járműre szerelt munkagép, illetőleg eszköz tulajdonságai miatt nem tarthatók meg.

(2)*

INCOTERMS

INCOTERMS 2020

Point of Delivery and Transfer of Risk



Forrás: <https://abcofprocurement.com/incoterms/> (2022.02.18.)