

VEZETÉSI ÉS PIHENŐIDŐ – az 561/2006/EK Rendelet módosítása

- az EP (nem tudni, mikortól) **bevonná** az 561-es rendelet hatálya alá a nemzetközi árufuvarozásban részt vevő **2,4 tonnát meghaladó** legnagyobb megengedett össztömegű könnyű tehergépjárműveket

- megmaradna a heti pihenőidők jelenlegi kétheti rendszere (**2 hetes referenciaidőszak**), a **csökkentett heti pihenőidő kompenzációját csak rendszeres heti pihenőhöz** lehetne kapcsolni

- **hazatérés 4 hetenként:** a járművezetők munkáját úgy kell megszervezni, hogy ez utóbbiak minden négy egymást követő hétből álló időszak vége előtt otthonukban vagy a saját választásuk szerinti helyen tudják eltölteni a hosszú heti pihenőidejüket; otthoni pihenés esetén a vállalkozás biztosítja a hazatérés feltételeit

„otthon”: a járművezető valamely tagállamban bejelentett tartózkodási helye

- **rendszeres heti pihenőt** a járműben nem, **csakis a kabinon kívül**, „minőségi és a nemi sajátosságokat is figyelembe vevő”, “megfelelő higiéniai és alvási feltételeket nyújtó” szálláson lehet tartani

- közúti ellenőrzés során 28 helyett **56 napnyi visszamenőleges** tachográf adatbemutatói kötelezettség

- **határátlépés kézi rögzítési kötelezettsége, amíg arra a járműben lévő tachográf nem képes (mert még nem ST2):** a járművezető a határátlépés utáni első lehetséges és rendelkezésre álló megállóhelyen beírja a készülékbe, hogy hol és mikor haladt át országhatáron a járművel

(az új országba való belépés után az adott ország kódját a BEGIN (kezdés) címszó alatt kell bevinni a menetíró készülékbe)

- bár a mellékletben részletezett biztonsági-szolgáltatási-higiéniai kritériumoknak megfelelő **„minősített” parkolók (Dedicated Parking Area – DPA)** igénybevétele sem mentesítene a kabinban alvás tilalma alól, az ilyenek létrehozását szorgalmazza az EP, és a tagállamoknak 6 hónappal a rendelet hatályba lépését követően meg kell küldeniük az Európai Bizottságnak a saját területükre vonatkozó információkat ezekről

- **az autóbuszos turizmusra vonatkozó derogációs javaslatokat egytől egyig elvetették**, legkésőbb 2 évvel a hatályosulás után a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy szükségesek-e a személyszállításban eltérő szabályok

A kompenzációra, a határel lépés kézi rögzítésére, a gépkocsivezető hazatérésére és az 56 napra vonatkozó új előírások – eltérő későbbi rendelkezés hiányában – akár a jogszabály majdani kihirdetésével életbe léphetnek.

TACHOGRÁF – a 165/2014/EU Rendelet módosítása

- **a 2019 júniusában az új autókban bevezetésre kerülő okos (smart, ST1) tachográf funkcióit bővíteni kell (ST2):**

tudnia kell automatikusan rögzítenie a határel lépések pontos idejét és helyét is, továbbá 'lokalizálnia' a fel- és lerakási tevékenységeket is (ez utóbbi kapcsán fedélzeti súlyszenzorral való összekapcsolási elképzelésekről, ill. annak hiányában a gépkocsivezető indulása előtt a rakodó helyek előzetes fuvarozói rögzítési kötelezéséről lehet hallani...)

- **...és 5 év múlva már csak ST2-vel lehetne nemzetközi fuvarozást végezni a következő lépcsőzetes utólagos felszerelési elképzelés szerint, tehát nem csak az új forgalomba helyezésekre vonatkozóan:**

- ha a jármű analóg menetíró készülékkel vagy a digitális tachográf korábbi (2012. október 1. előtti) változataival van felszerelve: **legkésőbb 3 évvel,**
- ha a digitális tachográf 2012. október 1. utáni változataival van felszerelve: **legkésőbb 4 évvel,**
- ha már okos tachográffal (ST1) van felszerelve: **legkésőbb 5 évvel**

a rendelet hatálybalépését követően.

- az ST2-funkcionalitás elérhetőségétől függően (*a szövegtervezet szerint legkésőbb 24 hónappal a rendelet hatálybalépését követően*) léphet be az új járművekre vonatkozóan az előírás