

Az 561/2006/EK rendelet magyarázata a közúti ellenőrzések összehangolt végrehajtásának elősegítéséhez



Tartalomjegyzék

1. Tárgy és hatály	7
2. A vezetési időre vonatkozó szabályok	7
2.1. Bevezetés	7
2.1.1. Az AETR-megállapodás	7
2.1.2. Szankciók	8
2.1.3. Közúti ellenőrzések	8
2.1.4. Együttműködés a járművezetőkkel	8
2.1.4.1. Kommunikáció	8
2.1.4.2. Dokumentumok bemutatása	8
2.1.4.3. Hozzáállás	9
2.1.5. A dokumentum felépítése	9
2.2. Az 561/2006/EK rendelet	10
2.2.1. 1. cikk	10
2.2.1.1. Szöveg	10
2.2.1.2. Jogsértések	10
2.2.1.3. Közúti ellenőrzés	10
2.2.2. 2. cikk	10
2.2.2.1. 2. cikk (1) bekezdés	10
2.2.2.1.1. Szöveg	10
2.2.2.1.2. Jogsértések	10
2.2.2.1.3. Közúti ellenőrzés	10
2.2.2.2. 2. cikk (2) bekezdés	12
2.2.2.2.1. Szöveg	12
2.2.2.2.2. Jogsértések	12
2.2.2.2.3. Közúti ellenőrzés	12
2.2.2.3. 2. cikk (3) bekezdés	13
2.2.2.3.1. Szöveg	13
2.2.2.3.2. Jogsértések	14
2.2.2.3.3. Közúti ellenőrzés	14
2.2.3. 3. cikk	19
2.2.3.1. Szöveg	19
2.2.3.2. Jogsértések	19
2.2.3.3. Közúti ellenőrzés	19
2.2.4. 4. cikk	23
2.2.4.1. Szöveg	23
2.2.4.2. Jogsértések	24
2.2.4.3. Közúti ellenőrzés	24
2.2.5. 5. cikk	27
2.2.5.1. Szöveg	27
2.2.5.2. Jogsértések	27
2.2.5.3. Közúti ellenőrzés	27
2.2.6. 6. cikk	28
2.2.6.1. Szöveg	28
2.2.6.2. Jogsértések	28
2.2.6.3. Közúti ellenőrzés	28
2.2.7. 7. cikk	34

2.2.7.1.	Szöveg	34
2.2.7.2.	Jogsértések	34
2.2.7.3.	Közúti ellenőrzés	34
2.2.8.	8. cikk	37
2.2.8.1.	Szöveg	37
2.2.8.2.	Jogsértések	38
2.2.8.3.	Közúti ellenőrzés	38
2.2.8.4.	„12 napos szabály”	47
2.2.8.5.	A pihenőidő megszakítása szükséghelyzetben	47
2.2.9.	9. cikk	48
2.2.9.1.	Szöveg	48
2.2.9.2.	Jogsértések	48
2.2.9.3.	Közúti ellenőrzés	48
2.2.10.	10. cikk	50
2.2.10.1	Szöveg	50
2.2.10.2.	Jogsértések	51
2.2.10.3.	Közúti ellenőrzés	51
2.2.11.	11. cikk	53
2.2.11.1.	Szöveg	53
2.2.11.2.	Jogsértések	53
2.2.11.3.	Közúti ellenőrzés	53
2.2.12.	12. cikk	54
2.2.12.1.	Szöveg	54
2.2.12.2.	Jogsértések	54
2.2.12.3.	Közúti ellenőrzés	54
2.2.13.	13. cikk	55
2.2.13.1.	Szöveg	55
2.2.13.2.	Jogsértések	56
2.2.13.3.	Közúti ellenőrzés	57
2.2.14.	14. cikk	58
2.2.14.1.	Szöveg	58
2.2.14.2.	Jogsértések	58
2.2.14.3.	Közúti ellenőrzés	58
2.2.15.	15. cikk	59
2.2.15.1.	Szöveg	59
2.2.15.2.	Jogsértések	59
2.2.15.3.	Közúti ellenőrzés	59
2.16.	16. cikk	59
2.2.16.1.	Szöveg	59
2.2.17.	17. és 18. cikk	60
2.2.18.	19. cikk	60
2.2.18.1.	Szöveg	60
2.2.18.2	Jogsértések	60
2.2.18.3	Közúti ellenőrzés	61
2.2.19.	20. cikk	61
2.2.19.1	Szöveg	61
2.2.19.2.	Jogsértések	61
2.2.19.3	Közúti ellenőrzés	61
2.2.20.	21. cikk	61

2.2.20.1	Szöveg	61
2.2.20.2	Jogsértések	62
2.2.20.3	Közúti ellenőrzés	62
2.2.21.	22–29. cikk	62
3.	A 3821/85/EGK rendelet – A menetíró készülékre és az adatrögzítésre vonatkozó szabályok	63
3.1.	A 3821/85/EGK rendelet	63
3.1.1.	3. cikk	64
3.1.1.1.	Szöveg	64
3.1.1.2.	Jogsértések	64
3.1.1.3.	Közúti ellenőrzés	64
3.1.2.	13. cikk	64
3.1.2.1.	Szöveg	65
3.1.2.2.	Jogsértések	65
3.1.2.3.	Közúti ellenőrzés	65
3.1.3.	14. cikk	66
3.1.3.1.	Szöveg	66
3.1.3.2.	Jogsértések	68
3.1.3.3.	Közúti ellenőrzés	68
3.1.4.	15. cikk	70
3.1.4.1.	Szöveg	70
3.1.4.2.	Jogsértések	72
3.1.4.3.	Közúti ellenőrzés	73
3.1.5.	16. cikk	80
3.1.5.1.	Szöveg	80
3.1.5.2.	Jogsértések	80
3.1.5.3.	Közúti ellenőrzés	81
1. melléklet		82
1. útmutató feljegyzés		82
2. útmutató feljegyzés		83
3. útmutató feljegyzés		84
4. útmutató feljegyzés		85
5. útmutató feljegyzés		86
6. útmutató feljegyzés		87
2. melléklet		88
A Bizottság 1. pontosítása		88
A Bizottság 2. pontosítása		88
A Bizottság 3. pontosítása		90
A Bizottság 4. pontosítása		91
A Bizottság 5. pontosítása		92
3. melléklet		93
Az 561/2006/EK rendelet kivonata		93
4. melléklet		95
A 3821/85/EGK rendelet kivonata		95

1. Tárgy és hatály

E dokumentum célja, hogy rögzítse az 561/2006/EK rendelet¹ közösen elfogadott és egyszerűsített magyarázatát a 2006/22/EK irányelvben² meghatározott közúti ellenőrzésekkel összefüggésben.

Tartalma a TRACE munkacsoport tanácskozásainak eredménye, és figyelembe veszi az olyan szakmai testületekkel folytatott konzultációkat, mint az IRU (Nemzetközi Közúti Fuvarozók Egyesülete), az UETR (Union Européenne des Transporteurs Routiers, Közúti Fuvarozók Európai Szövetsége), valamint az ECR-ben (Euro Control Route) és a CORTE-ban (a Közúti Szállítás Végrehajtási Szervezeteinek Szövetsége) képviselt végrehajtó ügynökségek, amelynek köszönhetően mind a 27 tagállam végrehajtó ügynökségei lehetőséget kaptak véleményük kifejtésére.

Az e dokumentumban szereplő magyarázatok így részben már meglévő egyértelmű alkalmazásokból származnak, részben pedig – ahol az egyeztetések eltéréseket mutattak az ellenőrző szervek gyakorlatában – a rendelkezésre álló útmutató anyagokra, például útmutató feljegyzésekre, pontosításokra és bírósági ítéletekre hivatkoznak.

A dokumentum tartalmát egy kiterjedt végrehajtási háttérrel rendelkező tagokból álló kis munkacsoport állította össze. A munkacsoport tanácskozásain elhangzottakat a fent említett szervezetek rendszeresen megküldték véleményezésre, visszajelzést kérve, azzal a céllal, hogy a tartalom általános elfogadását a lehető legnagyobb mértékben optimalizálják. Noha a munkacsoport minden visszajelzést mérlegelt és lehetőség szerint beépített a dokumentumba, a válasz nélkül hagyott megállapításokat a projekt nem tekintheti pozitív visszajelzésnek, ezért a tartalom egységes támogatása nem jelenthető ki.

Nyitott maradt néhány olyan kérdés, amely a munkacsoport megállapítása szerint hátráltatja a rendelet optimális magyarázatát. Ezeket a munkacsoport egy külön dokumentumban a Bizottság elé terjesztette, és segítséget kért a megoldásukhoz. A Bizottság jelezte, hogy ezek a kérdések nem feltétlenül képezik a projekt befejezésének gátját.

A projekttel foglalkozó csoport ezért úgy látja, hogy a konzultáció elég alapos volt ahhoz, hogy annak tartalma kellő alapot szolgáltatson elfogadható és a célnak megfelelő képzési anyagok kidolgozásához.

Az e dokumentum alapján kidolgozott oktatócsomag egy megjegyzésekkel ellátott oktatói útmutatóból, egy tantervből, egy munkafüzetből, tesztfeladatokból, egy PowerPoint bemutatóból és kihelyezett gyakorlati képzésre vonatkozó ajánlásokból áll majd.

Az elkészített oktatóanyagok az új belépők ellenőrzését végző tisztviselők alapképzését és a tapasztalt tisztviselők ismeretfrissítő képzését szolgálják.

Javasolt, hogy a tagállamok ezt a csomagot modulként építsék be az ellenőrzést végző tisztviselők széles alapokra épülő képzési programjába.

Az oktatócsomag általánosabb célkitűzése, hogy hozzájáruljon az ellenőrzést végző tisztviselők szakmai normáinak emeléséhez.

A hatály tekintetében: bár e dokumentum célja, hogy az 561/2006/EK rendeletről egyszerűsített magyarázatot nyújtson, ez reálisan nem valósítható meg a 3821/85/EGK rendeletben³ foglalt követelményekre való hivatkozás nélkül. A 3821/85/EGK rendelet teljes körű magyarázata azonban túllépné e dokumentum kereteit.

A szöveg utalásai a jogsértések felismerése terén kialakult bevált gyakorlatra és ezzel kapcsolatban az ellenőrzést végző tisztviselőknek szóló iránymutatásra minden esetben közúti összefüggésben értendők.

A vállalatok/üzemeltetők ellenőrzése tekintetében bizonyosan megfelelőbb erőforrások fognak rendelkezésre állni, egyszersmind kevesebb lesz az időbeli megszorítás. Alaposabb megközelítési mód alkalmazására lehet számítani. Ez a dokumentum ugyanakkor az ilyen típusú megfelelőségi ellenőrzések szempontjából is jelentős.

Tartalma a rendelkezésre álló legfrissebb információkon alapul, későbbi értéke pedig a szövegnek az időközben megjelenő határozatokat, jogi értelmezéseket és módosításokat tükröző aktualizálásán túl azon is múlik, hogy a Bizottság tud-e segítséget nyújtani a projekt által megnevezett fent említett kérdések tisztázásához.

2. A vezetési időre vonatkozó szabályok

2.1. Bevezetés

A vezetési időre és a menetíró készülékre vonatkozó, a Közösség teljes területén érvényes szabályokat a **Tanács** 1969. március 25-i **543/69/EGK rendelete**⁴ vezette be. A rendelet a következőket írta elő:

- a járművezetők, a kocsikísérők és a jegyvizsgálók alsó korhatára;
- a folyamatos és a napi vezetési idő korlátozása;
- a szünetek, valamint a napi és a heti pihenőidő minimális időtartama és egyéb feltételei;
- a tevékenységek rögzítésére vonatkozó követelmény és az automatikus adatrögzítés alkalmazásának elősegítése.

A rendelet célja a közúti szállítási ágazatban érintettek szociális helyzetének javítása, a közúti közlekedés biztonságának fokozása, valamint a közúti, a vasúti és a belvízi szállítás terén felmerülő versenyproblémák kezelése volt.

Az **543/69/EGK rendeletet** hatályon kívül helyező **3820/85/EGK rendeletet**⁵ 1985. december 20-án vezették be, majd 2006. április 11-én hatályon kívül helyezték az **561/2006/EGK rendelettel**. A korábbi rendelet helyébe lépő és az abban foglalt célok továbbfejlesztésére törekvő újabb rendeletek javítják a szöveg pontatlanságaiból fakadóan időközben felmerült problémákat, valamint figyelembe vesznek más kapcsolódó rendeleteket is.

Ez a dokumentum kísérletet tesz az 561/2006/EK rendelet rendelkezéseinek magyarázatára, valamint arra, hogy azokat a megfelelés-ellenőrzési feladat összefüggéseibe helyezze. Ennek során ismét hangsúlyozni kell az egymást követő szabálycsomagok céljait, melyek a következők:

- a közúti közlekedés javítása;
- a közúti szállításban érintett személyzet szociális helyzetének javítása;
- a közúti szállítási ágazaton belüli és a más szállítási módokkal folytatott tisztességes verseny előmozdítása.

E rendelet célja továbbá a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb gyakorlatok bevezetése a közúti szállítási ágazaton belül.

2.1.1. Az AETR-megállapodás

A jármű/járművezető útjának jellegétől függően az AETR-megállapodás⁶ is alkalmazható. Az AETR-megállapodás és az 561/2006/EK rendelet 2010. szeptember 26. óta szorosan igazodik egymáshoz. Az alkalmazandó jogi eszközre vonatkozó döntés meghozatalához fontos a járműút vonal jellegének és egyéb tényezőknek a pontos előzetes meghatározása. A jogszabályi előírások teljesítése érdekében a jogsértések észlelésekor az ellenőrzést végző tisztviselőknek helyesen kell meghatározniuk az alkalmazandó rendeletet és a szabályszegés(ek)e)t, máskülönben alakiságok alapján a vád sikeresen megtámadható.

2.1.2. Szankciók

Bár az e rendeletek megsértése esetén alkalmazott szankciókról a tagállamok maguk döntenek, minimális elvárásként olyan szankciót kell alkalmazni, amely orvosolja az elkövetett szabályszegést. Ha például kiderül, hogy a járművezető megsértette a napi pihenőidőre vonatkozó szabályokat, akkor az út folytatásának feltételeként e kötelezettség teljesítését kell előírni számára, függetlenül attól, hogy pénzbírságot is kirónak-e rá.

2.1.3. Közúti ellenőrzések

Az 561/2006/EK és a 3821/85/EGK rendeletnek, az AETR-megállapodásnak és egyéb rendeleteknek való megfelelés ellenőrzését célzó közúti ellenőrzés kötelezettsége a 2006/22/EK irányelvből fakad. Az irányelv előírja, hogy „[a tagállamoknak [...] törekedniük kell] a közúti ellenőrzések hatékony és gyors elvégzésének biztosítására, az ellenőrzés lehető leghamarabbi, és a járművezető számára a lehető legkevesebb késedelemmel járó befejezése céljából”.

Továbbá az autóbuszvezetők ellenőrzését lehetőség szerint olyankor kell elvégezni, amikor járműveikben nem tartózkodnak utasok.

Az irányelv azt is mérlegeli, hogy általánosságban mely követelményeket kell nyomon követni.

A végrehajtási ellenőrzések helyszínének meghatározásakor célszerű átgondolni a közúti ellenőrzés alá vont járművezetők jóléti szempontjait is, így például eltiltás esetén a megfelelő létesítmények közvetlen vagy útmutatás alapján való megközelíthetőségét; ebből következően az ellenőrzést végző tisztviselőknek becsületesen és pártatlanul kell eljárniuk feladataik ellátása közben. Arra kell törekedniük, hogy úgy bánjanak másokkal, mint ahogyan azt saját magukkal szemben is elvárnák.

Mindezeket a megfontolásokat az 561/2006/EK rendeletben meghatározott célkitűzésekkel kell összevetni (lásd: 2.1. pont).

2.1.4. Együttműködés a járművezetőkkel

2.1.4.1 Kommunikáció

Az ellenőrzést végző tisztviselők számos, különböző országokból érkező járművezetővel kerülnek kapcsolatba, emiatt elkerülhetetlenek a kommunikációs nehézségek.

Számítani lehet arra, hogy bármilyen országból érkezett is az ellenőrzés alá vont járművezető, tisztában lesz azzal, hogy a vizsgálat során feltehetően be kell mutatnia bizonyos okmányokat. Ezért e feladat végrehajtásához az ellenőrzést végző tisztviselőknek nem kell kiemelkedő szintű nyelvismerettel rendelkezniük.

A megfelelés ellenőrzéséhez azonban az ellenőrzést végző tisztviselőknek nemcsak megvizsgálniuk kell az iratokat és ellenőrizniük azok érvényességét, hanem értelmezniük is kell a bennük szereplő információkat. Ehhez mindenképpen szükség lesz egyfajta párbeszédre, amelynek során a tisztviselők például tolmácsszolgáltatást és lefordított magyarázó feljegyzéseket is igénybe vehetnek annak érdekében, hogy kölcsönösen megértessék magukat a járművezetővel.

2.1.4.2. Dokumentumok bemutatása

Előfordulhat, hogy az ellenőrzést végző tisztviselők csak a járművezető birtokában lévő egyéb információk, például üzemanyagszámlák, kompjegyek stb. vizsgálatával tudják megállapítani a valós helyzetet. Ezért ezeket a dokumentumokat el kell kérniük a járművezetőtől, és össze kell vetniük az egyéb időbeli adatokkal, a tisztviselőknek ugyanakkor tisztában kell lenniük a dokumentumok bemutatására való felszólításra vonatkozó jogaik korlátaival. Az ilyen dokumentumok bemutatásának elmulasztása nem feltétlenül annak jele, hogy azokat a járművezető a jogsértés nyomainak eltüntetésére érdekében tartja vissza.

A következő dokumentumokat kell felszólításra bemutatni:

Útlevél, vezetői engedély, a menetíró készülékkel rögzített adatok, járművezetői kártya, kinyomtatott adatok, közösségi engedély, a jármű műszaki okmányai, a járművezetői képzés igazolása, biztosítási dokumentumok, a vezetésre jogosító engedély (nem uniós állampolgárságú járművezető esetében), korábbi jogsértés rendezésének bizonyítéka, CMR-fuvarlevél, személyszállítási menetlevél és veszélyes rakomány esetében minden azzal kapcsolatos dokumentum.

2.1.4.3. Hozzáállás

A közúti biztonságot és a tisztességes versenyt szolgáló rendeleteknek való megfelelés ellenőrzése céljából végzett feladataik ellátásához az ellenőrzést végző tisztviselőknek a járművezető által bemutatott rögzített adatokat akként kell elfogadniuk, mint amelyek a valós eseményeket tükrözik; amennyiben azonban okot látnak arra, hogy ennek ellenkezőjét feltételezzék, minden szükséges vizsgálatot el kell végezniük a tények, valamint a rögzített adatok eredetisége és a rendeleteknek való megfelelés megállapítása érdekében.

A tisztviselőknek – ellenkező bizonyíték hiányában – tartózkodniuk kell a járművezetők, illetve a vállalkozások bűnösségének feltételezésétől, egy adott vállalkozás tevékenységének vizsgálata során ugyanakkor figyelembe vehetik az üzemeltetett járművek korábbi végrehajtási ellenőrzéseinek eredményeit.

Kerülniük kell az olyan magatartást, amely a járművezetők számára fölényesnek és leereszkedőnek tűnhet, és amely csupán gátat emel az ellenőrzést végző tisztviselő és a járművezető közé.

Az ellenőrzést végző tisztviselőknek a jogsértések szakmai megítélés alapján történő értékelése során enyhítő körülmények mellett azt is figyelembe kell venniük, ha a jogszabályi rendelkezések tiszteletben tartását a kereskedelmi célú szállításra sokfelől nehezedő nyomásból eredő vis major események befolyásolják.

Gondoskodniuk kell arról, hogy vizsgálataikat magas szakmai színvonalon, objektív módon és részrehajlás nélkül végezzék el.

2.1.5. A dokumentum felépítése

Ez a dokumentum cikkenként tárgyalja az 561/2006/EK rendeletet, és mindenekelőtt kitér arra, hogy azok milyen hatással és befolyással vannak az ellenőrzést végző tisztviselők által az utakon végzett közúti végrehajtási ellenőrzésekre. E megközelítés következtében számos egyébként fontos cikket e dokumentum nem tárgyal részletesen, tekintve, hogy azoknak az említett összefüggésben nincs jelentőségük.

Hasonlóképpen, a dokumentum tartalmazza a 3821/85/EGK rendelet azon cikkeit, amelyek a hatékony közúti ellenőrzés előfeltételei.

Jellemző jogsértések megnevezése esetén a (módosított) 2006/22/EK irányelv⁷ III. mellékletében említett súlyossági osztályozásra történik hivatkozás.

2.2. Az 561/2006/EK rendelet

2.2.1. 1. cikk

2.2.1.1. Szöveg

Ez a rendelet a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési időkkal, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályokat állapít meg a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálása érdekében, különös tekintettel a közúti szektorra, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság javítására. Ezen rendelet célja továbbá a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb munkagyakorlat bevezetése a közúti szállítási iparágon belül.

2.2.1.2. Jogsértések

Nincsenek.

2.2.1.3. Közúti ellenőrzés

Az ellenőrzést végző tisztviselőkre nézve jelentős közvetlen hatással nem jár, de hasznos emlékeztetőül szolgál a rendelet célját illetően.

2.2.2. 2. cikk

2.2.2.1. 2. cikk (1) bekezdés

2.2.2.1.1. Szöveg

Ez a rendelet a közúti szállításra vonatkozik:

- a) áruszállítás esetében, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 3,5 tonnát, vagy*
- b) személyszállítás esetében, ha a személyszállítást végző jármű eredeti építése vagy állandó átalakítása folytán a járművezetővel együtt 9-nél több személy szállítására alkalmas és erre a célra szolgál.*

2.2.2.1.2. Jogsértések

Nincsenek.

2.2.2.1.3. Közúti ellenőrzés

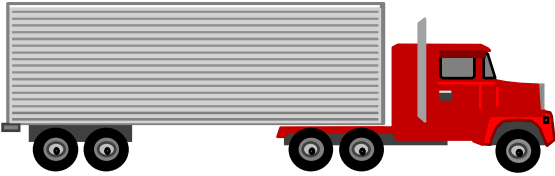
A cikk szövege a rendelet hatályát határozza meg. Pontosítja, hogy milyen méretű és milyen kapacitású járművek járművezetőinek kell betartaniuk a rendelet előírásait. Ez a bekezdés a rendelet hatálya alá tartozó járművek fizikai méretével és kapacitásával foglalkozik.

Az ellenőrzést végző tisztviselőknek meg kell majd állapítaniuk, hogy a megfelelőségi ellenőrzésre kiszemelt jármű a rendelet hatálya alá tartozik-e, ugyanakkor a 3. cikkben szereplő kivételeket és a 13. cikkben felsorolt nemzeti eltéréseket is figyelembe kell venniük.

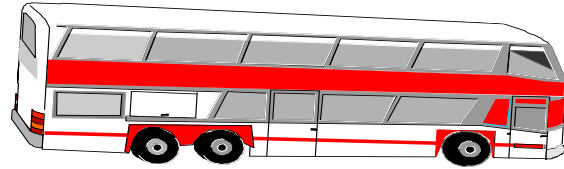
A 3. cikk olyan járműtípusokat határoz meg, amelyek mentesülnek a rendelet hatálya alól.

Az egyes tagállamok mentességet adhatnak az 5–9. cikk hatálya alól azoknak a járműveknek, amelyek a 13. cikkben szereplő és az adott tagállamban alkalmazott eltérések körébe tartoznak (a további részleteket lásd a 13. cikkben).

- **Annak megállapítása, hogy a vizsgált jármű a rendelet hatálya alá tartozik-e**



3,5 tonnánál nagyobb tömegű



8-nál több utasülés

Tehergépjárművek – A legtöbb nagyméretű tehergépjárműről egyszerű szemrevételezéssel is eldönthető, hogy a rendelet hatálya alá tartozik-e, míg kisebb méretű járművek esetében a járművezetőnél lévő műszaki dokumentumokat és/vagy a járműhöz adott gyártói adatokat is meg kell vizsgálni a megengedett legnagyobb össztömeg megállapításához.

Személyszállító gépjárművek – Meg kell számolni az utasüléseket és meg kell nézni a jármű műszaki papírjait.

Személyszállító járműveknél megengedett, hogy ülések eltávolításával 10 alá csökkentsék a járművezetővel együtt számolt szállítható személyek számát, amennyiben ezt a módosítást a műszaki dokumentumban szereplő adatok is megerősítik. Az ellenőrzést végző tisztviselőknek tisztában kell lenniük azzal, hogy az egyes tagállamok eltérő szabályozási folyamatokat alkalmaznak az üléskapacitás csökkentésére vonatkozóan.

Megjegyzés: A járműveknek teheráru-, illetve személyszállítás céljára kell kialakítva lenniük, és alapesetben ilyen feladatot kell ellátniuk, így az önjáró daruk és a betonszivattyúk (amelyek nem szállítanak betont) máris kizárhatók a hatály alól.



Eredmények

A jármű a rendelet hatálya alá tartozik – A jármű szerkezete alapján folytatódhat az 561/2006/EK rendelet előírásainak való megfelelés megállapítására irányuló vizsgálat.

A jármű nem tartozik a rendelet hatálya alá – A vizsgálat megszakítása, illetve továbblépés az 561/2006/EK rendeleten kívüli jogszabályok alapján végzett vizsgálatokra.

Amennyiben egy ebben a cikkben meghatározott járművet közúti személy- vagy áruszállításra használnak, a járműnek ez a felhasználása minden esetben a rendelet hatálya alá tartozik, hacsak nem tartozik a 3., illetve a 13. cikkben szereplő valamelyik mentesség vagy eltérés körébe. (A 13. cikk csak az 5–9. cikkek rendelkezései alól menti fel a járművezetőket.)

Járműhasználat – Leaseurope

Egy, az Európai Bizottság által a Leaseurope-nak küldött levelet követően született egy olyan javaslat, hogy a tehergépjárművek és a személyszállító gépjárművek vezetése ne tartozzon az 561/2006/EK rendelet hatálya alá abban az esetben, ha a járművezető a foglalkoztatása részeként soha nem vesz részt áru- vagy személyszállítási tevékenységben.

E javaslat két nagyobb csoportot érint:

- járműkölszönző cégek által üres járművek közúti közlekedéssel járó behozásával és kiszállításával, valamint ezeknek a helyi kölcsönző fióktelepek közötti mozgásával kapcsolatos feladatokra alkalmazott járművezetők;
- azok a szerelők és technikusok, akik esetében előfordulhat, hogy javítási célból üres járműveket kell behozniuk vagy kiszállítaniuk, illetve üres járműveket kell éves vizsgára vinniük.

Ennek következtében annak mérlegelése során, hogy az adott jármű az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozik-e, az ellenőrzést végző tisztviselőnek a járművezető státuszát és tevékenységeit is figyelembe kell vennie.

A tagállamok nem fogadták el egyhangúlag e levél tartalmát. Az egyes tagállamok döntenek el, hogy magukra nézve kötelezőnek tekintik-e a levelet.

2.2.2.2. 2. cikk (2) bekezdés**2.2.2.2.1. Szöveg**

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.*

2.2.2.2.2. Jogsértések

Nincsenek.

2.2.2.2.3. Közúti ellenőrzés

Ez a cikk azt határozza meg, hogy milyen típusú utak tartoznak a rendelet hatálya alá és – ebből következően – melyek tartoznak az AETR-megállapodás hatálya alá. Ezért előírja a jármű adott útja pontos jellegének megállapítását annak eldöntéséhez, hogy az adott útra, illetve az adott út egyes részeire melyik rendelet alkalmazandó.

(Felhívjuk a figyelmet arra, hogy ezeket az utakat **kizárólag** az említett területeken belül teszik meg.)

- A jármű bázishelyének és az út adatainak megállapítása a jármű fedélzetén rendelkezésre álló dokumentáció, illetve a járművezetővel folytatott megbeszélés alapján.
- Az AETR-megállapodás alkalmazásának eseteiről lásd a 2.3. pontot. Vegyes úttípusok esetén a heti és a kétheti vezetési korlátozások tekintetében az 561/2006/EK rendelet elsőbbséget élvez az AETR-megállapodással szemben. Amennyiben egy tagállamban vagy az Európai Gazdasági Térség (EGT) valamely államában bejegyzett, a rendelet

hatálya alá tartozó jármű nem „AETR úton” van, az 561/2006/EK rendelet alkalmazandó.

- Minden olyan jármű, amelynek útvonala teljes egészében az említett területeken belül halad, az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozik függetlenül attól, hogy melyik országban vették nyilvántartásba.

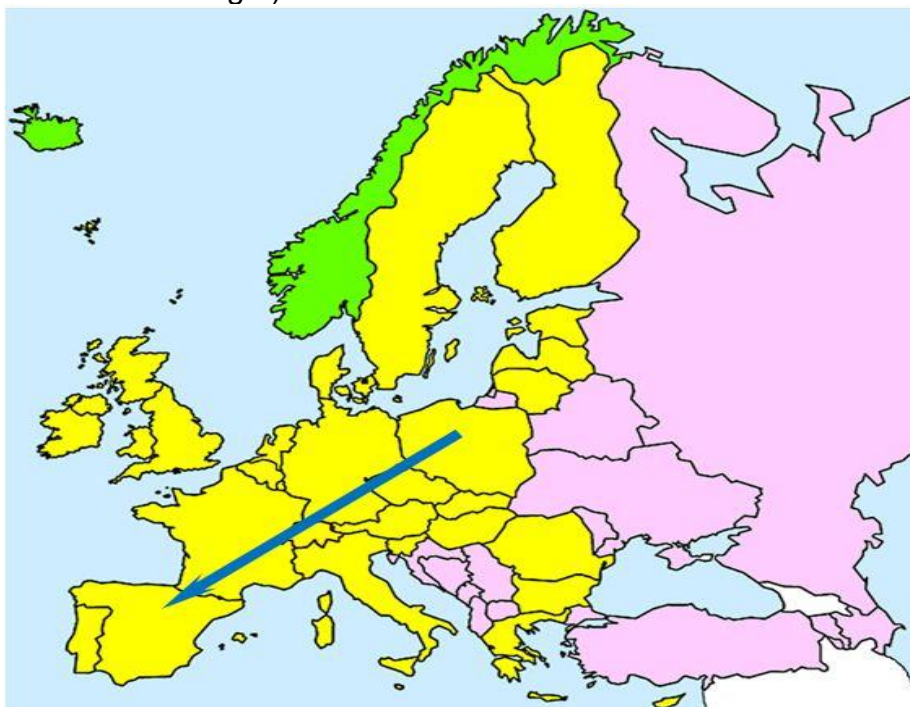
Eredmények

- **A jármű a rendelet hatálya alá tartozik** – Folytatódhat az 561/2006/EK rendelet előírásainak való megfelelés megállapítására irányuló vizsgálat.
- **A jármű nem tartozik a rendelet hatálya alá vagy mentességet élvez** – A vizsgálat megszakítása, illetve továbblépés az 561/2006/EK rendeleten kívüli jogszabályok alapján végzett vizsgálatokra.

Megjegyzés:

- 2010. szeptember 26-án sor került az AETR-megállapodás 561/2006/EK rendelettel való közel teljes körű összehangolására.
- Amennyiben harmadik országokban és AETR-országokban nyilvántartásba vett járművek fuvarozási útvonala teljes egészében az itt említett régiók területére esik, meg kell felelniük az 561/2006/EK rendeletben foglaltaknak.

Példa: Egy Lengyelországban nyilvántartásba vett jármű a Lengyelországból Spanyolországba vezető útja során az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozik (amennyiben más okból nem élvez mentességet).



2.2.2.3. 2. cikk (3) bekezdés

2.2.2.3.1. Szöveg

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 tagországokban 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.

2.2.2.3.2. Jogsértések

Nincsenek.

2.2.2.3.3. Közúti ellenőrzés

A cikk meghatározza, hogy mely utak tartoznak az AETR hatálya alá, ezért meg kell állapítani a jármű aktuális útjának pontos jellegét.

- A kiindulási pont és az út részleteinek, egyebek mellett az áthaladási pontoknak a megállapítása a jármű fedélzetén rendelkezésre álló dokumentáció, illetve a járművezetővel folytatott megbeszélés alapján. Az út egészét kell mérlegelni, nem az országhatárok, illetve pihenőidők közé vett szakaszokat.
- Az AETR-megállapodást aláíró harmadik országban nyilvántartásba vett és a Közösség területén közlekedő járművek AETR-úton járnak.
- A nem az Európai Unióból, AETR-országból, EGT-tagországból vagy Svájcban származó járművek AETR-úton vannak, amikor az Unió vagy AETR-országok területén közlekednek.
- Az Európai Unióban, AETR-országban, EGT-tagországban vagy Svájcban nyilvántartásba vett járművek AETR-úton vannak, ha az útjuk AETR-országba vagy azon keresztül vezet, illetve ilyen országból indult.

Eredmények

Az AETR-megállapodás alkalmazandó – Folytatható az AETR-megállapodás előírásainak való megfelelés megállapítására irányuló vizsgálat.

Az út nem tartozik az AETR-szabályok hatálya alá – annak felmérése, hogy az út az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozik-e, és amennyiben igen, továbblépés az 561/2006/EK rendelet előírásainak való megfelelés ellenőrzésére.

Az út nem tartozik sem az EK-rendelet, sem az AETR-megállapodás hatálya alá – A vizsgálat megszakítása vagy az 561/2006/EK rendeleten, illetve az AETR-megállapodáson kívüli jogszabályok alapján végzett vizsgálatok folytatása.

Megjegyzés:

Az ebben a cikkben használt „részben” kifejezés arra utal, hogy az út valamely részét nagy valószínűséggel a Közösség, az EGT-tagországok és Svájc alkotta területen kívül tették meg. Az AETR-megállapodás **nemzetközi szállítási tevékenységekkel** foglalkozik, de ebben az összefüggésben a teljes egészében a Közösség, az EGT-tagországok és Svájc alkotta

területen belül maradó szállítási tevékenységeket **nemzeti szállítási tevékenységnek** tekinti függetlenül attól, hogy azok áthaladnak-e országhatárokon, ezért azok nem tartoznak az AETR hatálya alá.

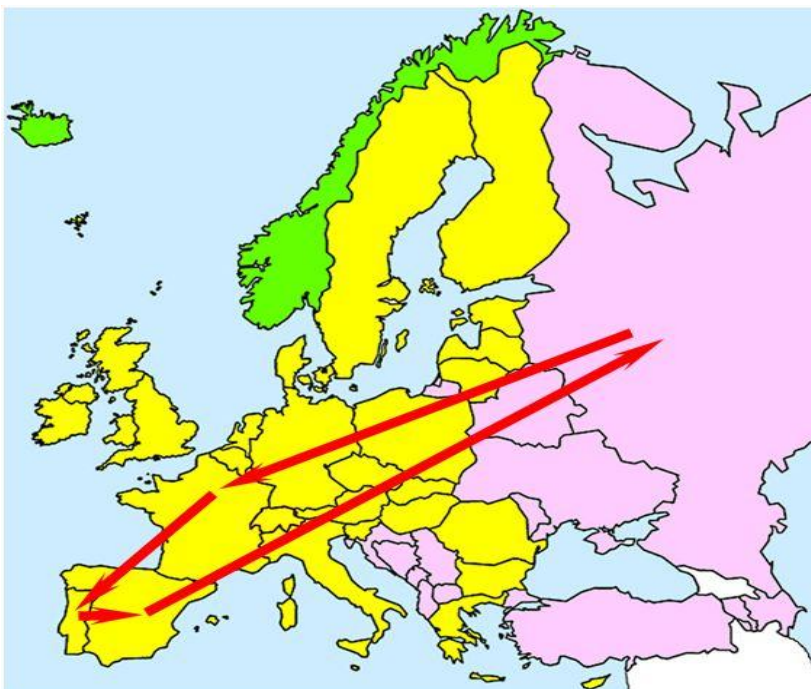
Ugyanakkor az Európai Unió és az Egyesült Nemzetek Szervezete között továbbra is jogi vita folyik arról, hogy az uniós rendelet 2. cikkének (2) bekezdésében foglaltaktól függetlenül a nem uniós tagállamban nyilvántartásba vett járművek vezetőire akkor is jogszerű-e az AETR-megállapodás helyett az 561/2006/EK rendeletet alkalmazni, ha járművükkel kizárólag az Unió területére korlátozódó utat tesznek meg.

Noha az AETR-megállapodásban és az 561/2006/EK rendeletben ismertetett vezetési- és pihenőidő-korlátok mostanra szorosan igazodnak egymáshoz, szükség lesz a megsértett rendelet helyes megnevezésére, ezért a szankció szilárd jogalapjának megteremtéséhez alapvető fontosságú az alkalmazandó rendelet ismerete.

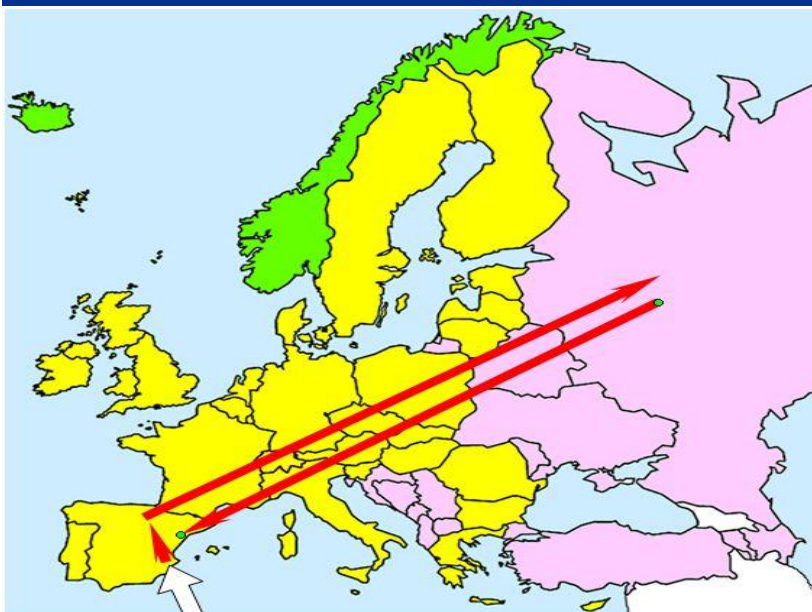
A harmadik országban nyilvántartásba vett járműveknek a Közösség, illetve az AETR-megállapodást aláíró országok területén a cikk (3) bekezdése szerint végzett szállítási tevékenységek során az AETR-megállapodás szabályainak kell megfelelniük.

Amennyiben egy járművezető egy héten belül az AETR-megállapodás és az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozó utakat is megtesz, heti pihenőidejének és megengedett vezetési idejének összhangban kell állnia az 561/2006/EK rendelettel.

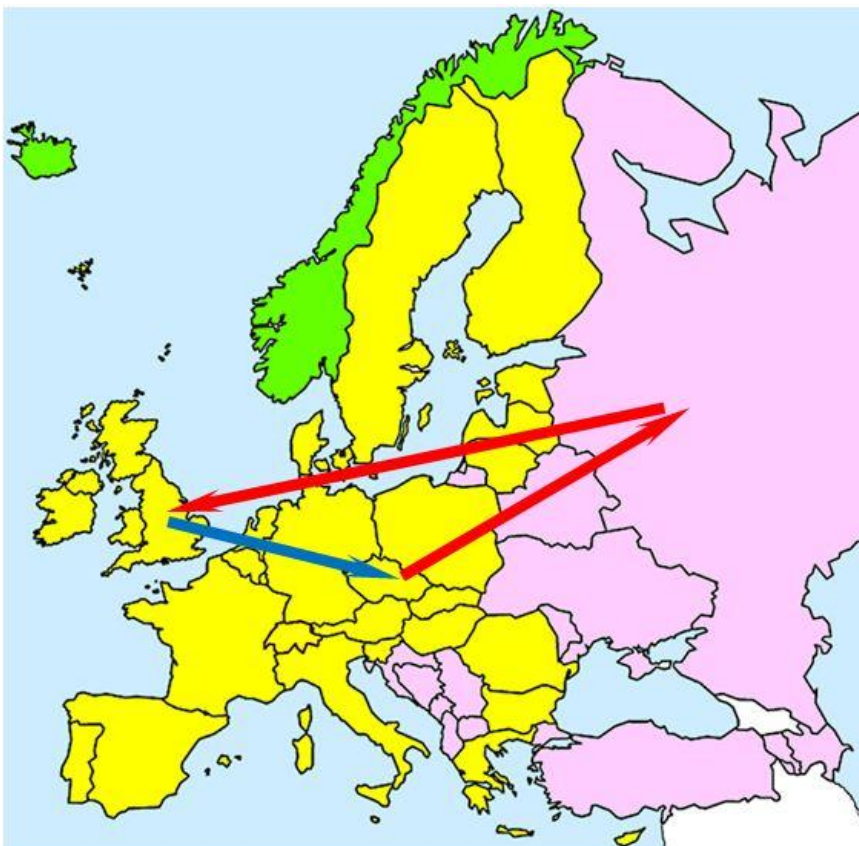
Példa: Egy Oroszországban nyilvántartásba vett (egyetlen járművezető által vezetett) járműnek az Európai Unióba vezető, több megállót is tartalmazó útja során az AETR-megállapodás szabályait kell betartania. A képen ábrázolt út során a jármű Franciaországba, Portugáliába és Spanyolországba visz szállítmányokat, majd ezt követően egy Spanyolországból Oroszországba küldött szállítmányt vesz fel.



Példa: Egy Marokkóban (harmadik ország) nyilvántartásba vett járműnek az AETR-szabályokat kell betartania az Európai Unióba tartó vagy azon áthaladó útja során.



Példa: Ha az Egyesült Királyságban nyilvántartásba vett (egyetlen járművezető által vezetett) teherautó a Cseh Köztársaságba szállít rakományt, az 561/2006/EK rendelet alkalmazandó. Ezt követően a teherautót Oroszországba irányítják, hogy ott az Egyesült Királyságba szállítandó rakományt vegyen fel. Ebben az esetben viszont az AETR-szabályokat kell alkalmazni.



Összefoglalva: az ellenőrzést végző tisztviselőknek az esetleges alkalmazandó mentességek és nemzeti eltérések figyelembevételével meg kell állapítaniuk, hogy a közúti ellenőrzés alá vonni kívánt jármű az 561/2006/EK rendelet technikai hatálya alá tartozik-e.

Ugyanakkor a kérdéses jármű aktuális útjának jellege határozza meg, hogy mely szabálycsomagot (azaz az 561/2006/EK rendeletet, az AETR-megállapodást vagy a belföldi előírásokat) kell alkalmazni.

Az Európai Bizottság Jogi Szolgálatja jelezte, hogy bár a 2. cikk (3) bekezdésének szövegezése arra utalhat, hogy az alkalmazandó rendelet megállapítása során a **jármű** által megtett út a döntő szempont, az 561/2006/EK rendelet 1. cikke kimondja, hogy a járművezető tevékenysége a mérlegelendő tényező, az út tehát akkor veszi kezdetét, amikor egy **adott járművezető** átveszi a járművet, és akkor ér véget, amikor a járművezető befejezi az utat az adott járművel. Ennélfogva ebben az összefüggésben az útra történő hivatkozások a jármű/járművezető által megtett útként értendők.

Példa: egy járművel Moszkvából Minszken keresztül Párizsba szállítanak egy rakományt. A teljes utat egyedül levezető járművezetőnek az AETR-szabályoknak kell megfelelnie. Annak a járművezetőnek, aki Moszkvából a lengyel határig vezeti a járművet, az AETR-szabályoknak kell eleget tennie. A járművet a lengyel határon átvevő és az út hátralévő részében vezető második járművezetőnek az 561/2006/EK rendeletnek kell megfelelnie.

Megjegyzés: E magyarázat következményeinek teljes körű vizsgálata még nem történt meg, ezért néhány tagállamban továbbra is az út járműalapú meghatározása lehet érvényes.

Az európai és az Európához közeli államokat a következő lista tartalmazza.

Uniós tagállamok:

Belgium (B), Bulgária (BLG), Cseh Köztársaság (CZ), Dánia (DK), Németország (D), Észtország (EST), Írország (IRL), Görögország (GR), Spanyolország (E), Franciaország (F), Olaszország (I), Ciprus (CY), Lettország (LV), Litvánia (LT), Luxemburg (L), Magyarország (H), Málta (M), Hollandia (NL), Ausztria (A), Lengyelország (PL), Portugália (P), Románia (RO), Szlovénia (SL), Szlovákia (SK), Finnország (SF), Svédország (S), Egyesült Királyság (GB).

EGT-tagországok

Tagállamok + Liechtenstein (FL), Izland (IS) és Norvégia (N).

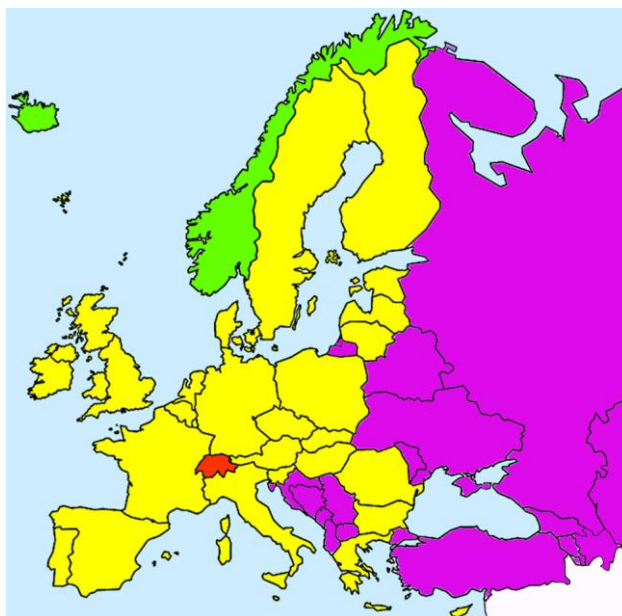
Az AETR-megállapodást aláíró országok

Minden uniós tagállam + minden EGT-tagország (Izland kivételével) +

Albánia (AL), Andorra (AD), Azerbajdzsán (AZ), Bosznia-Hercegovina (BA), Fehéroroszország (BY), Grúzia (GE), Horvátország (HR), Kazahsztán (KZ), Macedónia (MK), Moldova (MD), Monaco (MC), Montenegró (MNE), Oroszország (SU), Örményország (AM), San Marino (SM), Szerbia (SRB), Tádzsikisztán (TJ), Törökország (TR), Türkmenisztán (TM), Ukrajna (UA), Üzbegisztán (UZ) + Svájc (CH).

Egyéb

Svájc az AETR-megállapodás aláírója és bár nem uniós tagállam, betartja az 561/2006/EK rendelet előírásait.



2.2.3. 3. cikk

2.2.3.1. Szöveg

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 kilométert meg nem haladó útszakaszon történik;*
- b) olyan járművek, melyeknél a megengedett legnagyobb sebesség nem haladja meg a 40 km/óra sebességet;*
- c) a fegyveres szolgálatok, a polgári védelem, a tűzoltóság és a közrend fenntartásáért felelős erők tulajdonában lévő vagy általuk járművezető nélkül bérelt járművek, ha a fuvar ezen szolgálatok számára meghatározott feladat eredményeként és saját ellenőrzésük alatt valósul meg;*
- d) járművek, amelyeket sürgősségi helyzetben, 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;*
- i) kereskedelmi járművek, melyek a használat helye szerinti tagállam törvényei szerint veterán gépjárműnek minősülnek és azokat nem kereskedelmi személy- vagy áruszállításra használják.*

2.2.3.2. Jogsértések

Nincsenek.

2.2.3.3. Közúti ellenőrzés

Még ha az ellenőrzést végző tisztviselő megállapította is, hogy a jármű az 561/2006/EK rendelet szerinti vizsgálat (2. cikk) hatálya alá tartozik, arról is meg kell győződnie, hogy a jármű típusa és használatának jellege nem menti-e fel azt az 561/2006/EK és a 3821/85/EGK rendeletben foglalt előírások teljesítése alól. A 3. cikkben szereplő valamely mentesség érvényességének megállapításához a következők szolgálhatnak segítségül.

Megjegyzés: Az ebben a cikkben szereplő mentességekhez a menetíró készülékeknek a 3821/85/EGK rendelet 3. cikkének (1) bekezdése szerinti beépítésére (és használatára) vonatkozó egyenértékű mentességek társulnak.

- a)** Ez a szolgáltatási menetrend és a térkép/útvonaltervező megtekintésével ellenőrizhető, ha e dokumentumok a járművezető birtokában vannak. Megjegyzés: az útvonal tényleges hossza számít, nem a sugárirányú távolság. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy technikailag a telephely és a járat útvonalának kiindulópontja, de akár a telephelyek közötti kilométer-teljesítmény is a rendelet hatálya alá tartozó útnak minősül, de előfordulhat, hogy egyes tagállamok végrehajtó szervei azt a gyakorlatias nézetet vallják, hogy mivel a járművek

ezenek az utakon nem szállítanak utasokat, ésszerűtlen lenne a menetíró készülékek beépítéséhez ragaszkodni.

- b) A megengedett legnagyobb sebesség vagy a járművön, vagy a jármű dokumentumaiban van feltüntetve. Azokra a járművekre vonatkozik, ahol ezt a korlátozást beállított sebességkorlátozó készülék használatával tartják be.
- c) Az ilyen módon mentességet élvező járművek általában külső megjelenésük alapján is felismerhetők.

Ilyen esetekben megerősítést kell kérni a járművezetőtől, hogy valóban ez a helyzet és nem egy hasonló módon üzemeltetett magánjáratról van szó.

Bérelt vagy cégjelzés nélküli járművek esetében a mentesség elfogadhatóságának megállapításához meg kell kérdezni a járművezetőt az út céljáról. Kétségek felmerülése esetén szükség lehet a munkaadókkal/parancsnokkal való egyeztetésre.

Ez a mentesség a szövegben említett testületekkel szerződött kereskedelmi üzemeltetőkre **nem** alkalmazandó.

- d) A segélyszállítmálynak közvetlenül valamilyen sürgősségi helyzethez vagy mentési művelethez kell kapcsolódnia. A humanitárius vagy jótékonyági segély szállítása önmagában nem jogosít mentességre. Ezt a rakomány dokumentumainak megvizsgálásával és a járművezető kikérdezésével kell ellenőrizni.

Sürgősségi helyzetnek minősülnek a következők:

- emberek vagy állatok életét vagy egészségét fenyegető veszély,
- alapvető közszolgáltatások, távközlési és postai szolgáltatások súlyos zavarai, közutak, vasutak, kikötők vagy repülőterek használatának súlyos kimaradása, illetve súlyos vagyoni kár.

A mentesség kizárólag a sürgősségi helyzet idejére áll fenn. A sürgősségi helyzet ellenőrzés alá vonásával egy időben a mentesség megszűnik.

A közlekedési infrastruktúrában hosszan tartó és erős havazás következtében fellépő jelentős zavarok ilyen sürgősségi helyzetet eredményezhetnek.

- e) Az olyan járműveken, mint a mentőautók, a véradóbuszok és a testszkennerek, valamilyen orvosi kezelést biztosító speciális berendezésnek is lennie kell. Erről a jármű fizikai ellenőrzése útján kell meggyőződni. Az út elsődleges célja a kezelés kell, hogy legyen, ezért például beteg vagy fogyatékossgal élő személyek Lourdes-ba szállítására alkalmassá tett autóbusz nem kaphat mentességet a rendelet hatálya alól arra hivatkozva, hogy mentőjárműként üzemel.



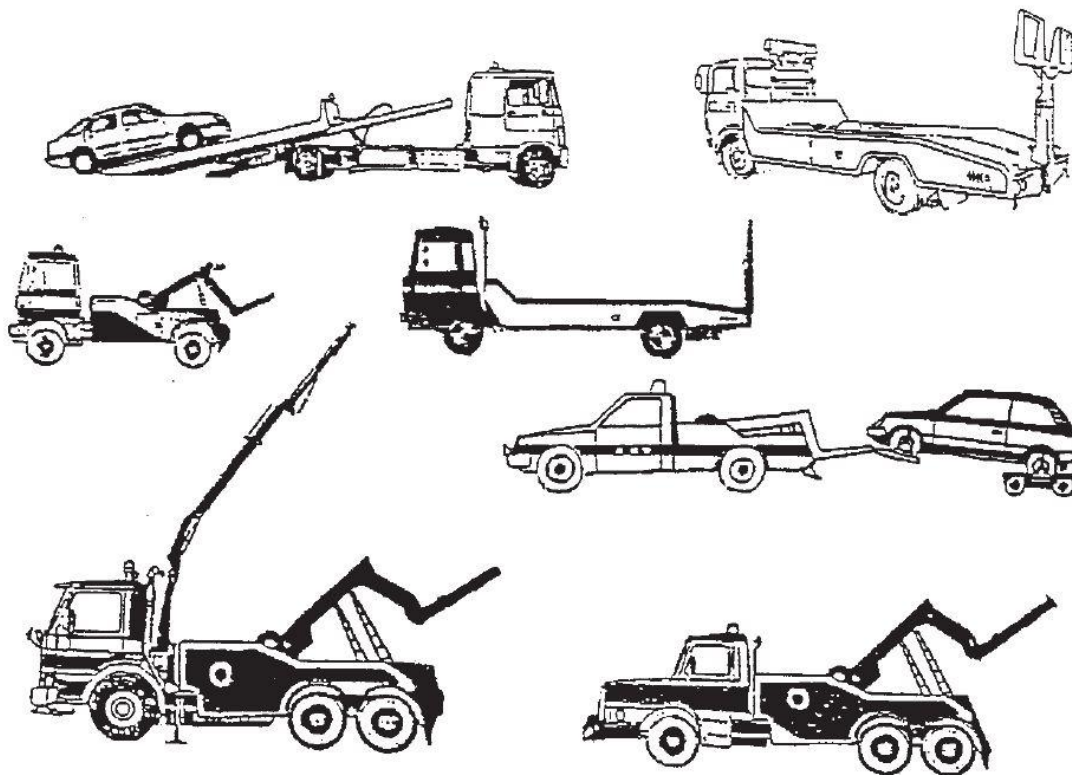
- f) A különleges üzemzavar-elhárító járművek felépítésének vagy kialakításának lehetővé kell tennie egy vagy több üzemképtelenné vált jármű elszállítását (európai bírósági határozat).

A mentesség alkalmazásához szükséges 100 km sugarú körön belüli üzemelési feltétel ellenőrzéséhez meg kell vizsgálni, hogy hol található a jármű műveleti telephelye.

Tisztában kell lenni azzal, hogy a járművet a 100 km sugarú körön belül nem csak üzemzavar-elhárításhoz kapcsolódó tevékenységre használhatják, így például egy üzemképtelenné vált jármű elszállítására használt, csúszóplatóval felszerelt üzemzavar-elhárító jármű a telephelyétől számított 100 km sugarú körön belül üzemképtelenné vált járműtől eltérő egyéb árut is szállíthat úgy, hogy eközben mentességet élvez a rendelet hatálya alól.

Az ilyen típusú jármű fel lehet ugyan szerelve menetíró készülékkel, de e mentesség feltételei szerint annak használata nem kötelező.

100 km sugarú kört meghaladó „szállítási” utak esetén azonban a menetíró készülék beépítése és használata kötelező.



- g)** E mentesség alkalmazásának ellenőrzéséhez (a járművezető kikérdezése alapján) meg kell állapítani az aktuális út jellegét és célját. A fedélzeti berendezések és a szállított rakomány jellege utalhat arra, hogy ez a mentesség nem alkalmazható. A mentesség nem alkalmazandó abban az esetben sem, amikor a járművet kötelező időszakos műszaki vizsgálatra viszik. A mentesség hatálya alá tartozó tevékenység jellemző példája lehet az, amikor egy autószerelő a jármű kormányművének megfelelő javítását ellenőrző úton vezeti a járművet.

A fejlesztési eredmények ellenőrzésére használt új járművek mentességben részesülnek.

A használatbavételt megelőző közúti vizsgálaton részt vevő átépített (vagy újraépített) járművek is mentességet élveznek.

- h)** A jármű típusát/kapacitását az adott jármű dokumentumai tanúsítják. Az úthoz nem társulhat bér munkában vagy díj ellenében végzett tevékenység, és a szállított áruk nem

kapcsolódhatnak üzleti vagy kereskedelmi tevékenységhez. E tények ellenőrzéséhez ki kell kérdezni a járművezetőt és meg kell vizsgálni a rakományt. A járművek kombinációja járműből és pótkocsiból vagy félpótkocsiból álló járműszerelvényt jelent.

- i) A veterán járművek meghatározását az egyes tagállamok jogszabályai tartalmazzák. Az ilyen járművek nem használhatók kereskedelmi célú áru- vagy személyszállításra. E feltételek teljesülését a járművezetők és az utasok kikérdezésével és az esetleges rakomány megvizsgálásával kell ellenőrizni.

Összefoglalás

A 3. cikk értelmében mentességet élvező járművek 561/2006/EK rendeletnek való megfelelését nem ellenőrzik, ez azonban más típusú ellenőrzések alól nem jelent mentességet. Az ellenőrzést végző tisztviselőknek ellenőrizniük kell a mentességre vonatkozó állításokat, és amennyiben ezeket alaptalannak találják, az 561/2006/EK rendelet hatálya szerinti teljes körű ellenőrzést kell végezniük.

Ajánlott a mentességet élvező vezetést adott ponton „hatályon kívülként” rögzíteni annak jelzéseként, hogy ezt a vezetési szakasz „egyéb feladatnak” minősüljön abban az esetben, ha az a hatály alá tartozó tevékenységekkel együtt fordul elő.

2.2.4. 4. cikk

2.2.4.1. Szöveg

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 menetkésztömege;
- n) „**rendszeres személyszállítási szolgáltatás**”: az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól szóló, 1992. március 16-i 684/92/EGK tanácsi rendelet[10] 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 nyereségérdekelte vagy nem nyereségérdekelte 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 bérmunkában, 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.

2.2.4.2. Jogsértések

Nincsenek.

2.2.4.3. Közúti ellenőrzés

Ez a cikk azokat a megfelelő meghatározásokat ismerteti, amelyek segítségével helyesen és egyszerűbben értelmezhető azok kívánt értelme. Az 561/2006/EK rendelet cikkeinek magyarázata során gyakran lesz szükség az e fogalom meghatározásokra utaló hivatkozásokra. Sok esetben magukat a fogalom meghatározásokat is pontosítani és tisztázni kell; ilyen esetben a következők a mérvadóak:

- a) A közforgalmú utak fogalmát minden tagállam maga határozza meg. Az út (ebben az esetben) akkor kezdődik, amikor a járművezető átveszi a járművet, és akkor ér véget, amikor a jármű feletti rendelkezése megszűnik, illetve amikor minősített pihenőidőt tart. Ebben az esetben a teljes út több rövidebb útból is összeállhat. Ez a meghatározás gyakorlatilag a rendelkezés hatálya alá vonja a terepen (pl. magánterületen) történő vezetést, amennyiben erre olyan út során kerül sor, amelynek nappali vezetési időszakban közúton vezető része is van. Ez a fogalom meghatározás az üres járműveket nem mentesíti a rendelkezés hatálya alól.

- b) Emlékeztető: a jármű járművek kombinációját (jármű és pótkocsi) is jelentheti.
- c) Ez a járművezetőként készenlétben lévő utasokat határozza meg, akik így a munkanapjuk kezdetétől e rendelet és a 3821/85/EGK rendelet hatálya alá tartoznak. A (feladatok részeként) járművezetőként való készenléti státust a járművezetői nyilvántartásban készenlétben lévőként kell rögzíteni.

Amennyiben mindkét járművezető a járművön tartózkodik (az út kezdetén 1 órás türelmi idővel), kérhetik a több fős személyzettel történő vezetésre vonatkozó engedmények alkalmazását; egyéb esetben mindkettejükre az egy fős személyzetre vonatkozó szabályok alkalmazandók.

Az ellenőrzést végző tisztviselőknek tisztában kell lenniük azzal, hogy a járművezetők olyan esetben is azt állíthatják, hogy nincsenek készenléti státusban, amikor valójában abban vannak. Ugyanakkor az is előfordulhat, hogy a járművezetők valóban utasként vannak jelen és nem állnak készen vezetés céljára; ilyen esetekben eszerint kell kezelni őket, hacsak nem áll rendelkezésre ennek ellentmondó bizonyíték.

- d) A szünet mozgó járműben is eltölthető (vezetés több fős személyzettel), feltéve, hogy a járművezető ez idő alatt inaktív és ezt az időt kizárólag regenerálódásra használja fel. Digitális menetíró készülékkel felszerelt jármű több fős személyzettel történő vezetése esetén, amennyiben a szünetre mozgó járműben kerül sor, a 45 perces készenléti időszak tekintendő rögzített szünetnek. (A digitális menetíró készülék nem teszi lehetővé mozgó járműben töltött szünet rögzítését.) Ha egy egyfős személyzet által vezetett járműben a készülék készenléti időt rögzített és nem bizonyítható, hogy a járművezető ezt az időt nem kizárólag regenerálódásra fordította, akkor a végrehajtó ügynökségek ezt az időszakot sok tagállamban szünetnek tekintik.
- e) Idetartozik a szállítási szektoron belül vagy azon kívül tevékenykedő munkaadó részére végzett vezetéstől eltérő bármilyen egyéb munka, többek között a rendelkezés hatálya alá nem tartozó vezetés is. Ha például egy munkaadó 3 órán keresztül biztonsági őrként foglalkoztatott valakit azt megelőzően, hogy az illető egy másik munkaadó megbízásából átvett egy az 561/206/EK rendelet hatálya alá tartozó járművet, az első tevékenység az 561/2006/EK rendelettel összefüggésben „egyéb munkának” tekintendő és ennek megfelelően rögzítendő. Nincs azonban olyan kötelezettség, amely olyan napokra vonatkozóan is előírná a rendelet hatálya alá nem tartozó vezetés, illetve egyéb munka végzésének nyilvántartását, amelyeken az adott személy nem végzett a rendelet hatálya alá tartozó vezetést.
- f) A szabadon rendelkezés stb. azt jelenti, hogy a járművezető nem jelentkezhetsz önkéntesen munkára, mert fizetés nélküli munkavállalóként is munkaadói irányítás alatt áll. A szerződéses kötelezettséggel nem járó önkéntes munka az idővel történő szabad rendelkezésnek is tekinthető.
- g) A rendszeres napi pihenőidő vagy egy legalább 11 órán át tartó folyamatos időszakot jelent, vagy – ha két részletben veszik igénybe – két olyan időperiódust, amelyek közül az első legalább 3 óra, a második pedig legalább 9 óra.

A csökkentett napi pihenőidő hossza legalább 9 óra, de kevesebb, mint 11 óra.

A napi vezetési idő összesítése (lásd a k) pontot) érdekében meg kell állapítani, hogy mikor kezdődik a napi pihenőidő, ezért az „osztottan” igénybe vett napi pihenőidőt úgy kell tekinteni, mint ami a „9 órás” időszak kezdetekor kezdődött.

A napi pihenőidőhöz egy korábbi csökkentett heti pihenőidőt kompenzáló időtartam is kapcsolódhat.

- h) A heti pihenőidő folyamatos pihenőidőszak, amelynek időtartama elegendő ahhoz, hogy **legalább** a rendszeres heti pihenőidő vagy a csökkentett heti pihenőidő hosszát kitegye.

A rendszeres heti pihenőidő legalább 45 órán át tart folyamatosan.

A csökkentett heti pihenőidő hossza legalább 24 óra, de kevesebb, mint 45 óra folyamatosan.

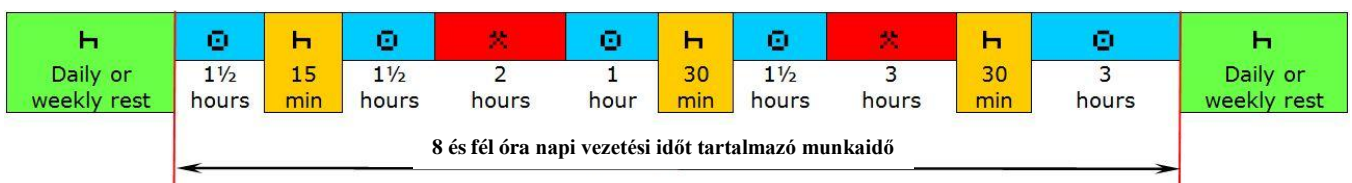
Ennek alapján egy 49 órán át tartó heti pihenőidő rendszeres heti pihenőidőnek, míg egy 31 órán át tartó heti pihenőidő csökkentett heti pihenőidőnek minősül.

A heti pihenőidő rendszeres vagy csökkentett heti pihenőidőből, valamint egy korábbi csökkentett heti pihenőidő után járó kompenzációból is összeállhat.

- i) A hét „rögzített munkahetet” jelent, amely a (helyi idő szerint) hétfő 00.00 és a vasárnap 24.00 közötti időszak.
- j) Ez egy megfelelően üzemeltetett menetíró készülék által automatikusan vagy félautomatikusan, illetve szükség esetén manuálisan rögzített vezetéssel töltött időt jelenti.

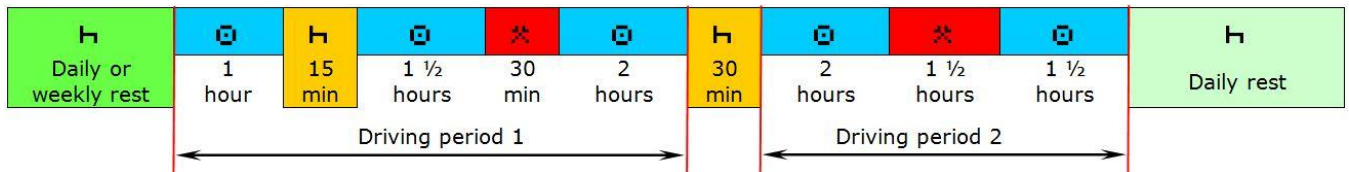
Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a digitális menetíró készülékek korlátai miatt ez kis mértékben eltérhet a tényleges vezetési időtől (lásd a 4. útmutató feljegyzést).

- k) Általánosan elfogadott, hogy ez a meghatározás a heti és a napi pihenőidők, illetve a két heti pihenőidő közötti vezetést is felöleli.



- l) A heti vezetési idő a hét során összeadódott összes vezetési időt jelenti. Minden olyan egyéb vezetési időt is tartalmaz, amely a rendszeres napi pihenőidők kompon történő vagy vasúti szállítás miatt bekövetkező megszakításából következik.
- m) A rendelet a 3500 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű járművekre, valamint járműből és pótkocsiból álló járműszerelvényekre vonatkozik. Az ellenőrzést végző tisztviselőknek ügyelniük kell arra, hogy helyesen értelmezzék a jármű műszaki papírjait, illetve a gyártó által megadott adatokat. A megengedett legnagyobb össztömeget általában mindkét üzemmódhoz, azaz a vontatmány nélküli és a járműszerelvényben történő alkalmazáshoz is megadják. Egyes járművek vontatmány nélküli üzemben nem tartoznak a rendelet hatálya alá, járműszerelvényben történő alkalmazásuk során azonban igen.
- n) Nem igényel magyarázatot.
- o) Az út során a járművezetőhöz akár több más járművezető is csatlakozhat, ami több fős személyzettel történő vezetésnek minősül. Ilyen esetben egy járművezető tarthat igényt a több fős személyzettel történő vezetésből adódó mentességekre, míg a munka idején a személyzet tagjait alkotó többi járművezető nem feltétlenül részesülhet ebben a kedvezményben (lásd a 8. cikket).

- p) A járművet üzemeltető bármely személy. Ez lehet természetes személy vagy bármilyen más jogi személy.
- q) A napi vezetési időszak több vezetési időszakból áll össze, amelyek önmaguk is lehetnek folyamatosak vagy több részre osztottak.



2.2.5. 5. cikk

2.2.5.1. Szöveg

(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 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;*
- a csökkentés a szakképzés célját szolgálja; és*
- ez a tagállamok nemzeti munkajogi szabályai által megszabott korlátozásokkal összhangban van.*

2.2.5.2 Jogsértések

Személyzet korhatára	561/2006/EK rendelet 5. cikk
----------------------	-------------------------------------

2.2.5.3. Közúti ellenőrzés

Az ellenőrzést végző tisztviselőknek a járművezetőtől kapott információk alapján meg kell állapítaniuk a jármű telephelyét és az út részleteit. Az életkor a járművezető személyazonosító okmányainak, illetve vezetői engedélyének megvizsgálásával állapítható meg.

Jogsértésnek minősül, ha a kalauz kiskorú.

Ha a kocsikísérő életkora 16–18 év között van, ellenőrizni kell, hogy nem lépték-e túl az 50 km sugarú kört.

Az alsó korhatárra vonatkozó követelmény megsértése a (módosított) 2006/22/EK irányelv III. mellékletében foglalt iránymutatások szerint *súlyos jogsértésnek* minősül.

2.2.6. 6. cikk**2.2.6.1. Szöveg**

(1) A napi vezetési idő nem haladhatja meg a 9 órát.

A napi vezetési időt azonban meg lehet hosszabbítani legfeljebb 10 órára, legfeljebb hetente két alkalommal.

(2) A heti vezetési idő nem haladhatja meg az 56 órát, és nem vezethet a 2002/15/EK irányelvben meghatározott maximális heti munkaidő túllépéséhez.

(3) Az összeadódott összes vezetési idő bármely egymást követő két hét alatt nem lehet több 90 óránál.

(4) A napi és heti vezetési időknél tartalmazniuk kell az összes, a Közösség vagy egy harmadik ország területén töltött vezetési időt.

(5) A járművezetőnek egyéb munkaként kell bejegyeznie minden, a 4. cikk e) pontjában meghatározott módon töltött időt, valamint minden, az ezen rendelet hatálya alá nem tartozó kereskedelmi célú jármű vezetésével töltött időt, továbbá be kell jegyeznie minden, a 3821/85/EGK rendelet 15. cikke (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott készenléti időt az utolsó napi vagy heti pihenőideje óta. Ezt a bejegyzést kézzel kell megtenni az adatrögzítő lapon, a kinyomaton, vagy azt kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.

2.2.6.2. Jogsértések

10 órányi vezetési idő túllépése	561/2006/EK rendelet 6. cikk (1) bekezdés
9 óra túllépése olyan esetben, amikor csak 9 óra engedélyezett (nem maradt 10.)	561/2006/EK rendelet 6. cikk (1) bekezdés
56 órányi heti vezetési korlátozás túllépése	561/2006/EK rendelet 6. cikk (2) bekezdés
A 90 órányi kétheti korlát túllépése	561/2006/EK rendelet 6. cikk (3) bekezdés
A 3821/85/EGK rendeletben foglalt adatrögzítési kötelezettség megsértése	561/2006/EK rendelet 6. cikk (5) bekezdés

2.2.6.3. Közúti ellenőrzés

A napi vezetési idők megállapításához és azoknak a heti vezetési idők megállapítása érdekében való összesítéséhez az ellenőrzést végző tisztviselőknek a menetíró készülék minden egyes bemutatott adatrögzítő lapját (vagy digitális adatát) elemezniük kell. Ezt követően az összesített heti vezetési idő vizsgálatával meg kell állapítani az összesített kétheti vezetési időt. Ehhez a következő két lépésből álló folyamatot kell alkalmazni:

1. lépés

- A rögzített vezetési idő ellenőrzése a menetíró készülék adatrögzítő lapja vagy a digitális adatok alapján.

Ehhez a napi vagy heti pihenőidők vége és a következő napi/heti pihenőidők kezdete közötti vezetési időszakok összesítésével meg kell állapítani a napi vezetési időszakot.

[A Bizottság azt ajánlotta, hogy a napi vezetési idők megállapításához a legalább 7 órás pihenőidőkkel megszakított vezetési időszakokat ne kelljen összesíteni. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy ennek ellenére az ilyen elégtelen pihenőidők továbbra is kimerítik a napi pihenőre vonatkozó követelmények megsértésének tényét. (Ezt az ajánlást nem mindegyik tagállam követi.)]

- Annak ellenőrzése, hogy a járművezetők nem lépték-e át a 10 órányi vezetési korlátozást.
- Ennek megisméltése minden bemutatott rögzített adatra vonatkozóan.
- Amennyiben ezt a korlátozást megsértették, az minden egyes esetben külön jogsértésnek minősül. E korlát túllépése:

- legfeljebb 1 órányi idővel *enyhébb jogsértésnek* minősül,
- 1 óránál hosszabb, de 2 óránál rövidebb idővel *súlyos jogsértésnek* minősül,
- 2 óránál hosszabb idővel *nagyon súlyos jogsértésnek* minősül.

Annak ellenőrzése, hogy egy héten belül (a „**hét**” meghatározását lásd a 4. cikkben) nem lépték-e kettőnél többször túl a 9 órányi napi vezetési időszakot.

- Ha ez megtörtént, akkor a megengedett két alkalom feletti minden előfordulás a (9 órányi) napi vezetésre vonatkozó előírás megsértésének minősül. Ilyen esetekben a 9 órányi korlátozás túllépése:
 - legfeljebb 1 órányi idővel *enyhébb jogsértésnek* minősül,
 - 1 óránál hosszabb, de 2 óránál rövidebb idővel *súlyos jogsértésnek* minősül,
 - 2 óránál hosszabb idővel *nagyon súlyos jogsértésnek* minősül.
- Az egyes hetekre vonatkozó napi vezetési időszakok összesítése a bemutatott rögzített adatok alapján a heti vezetési idő megállapításához. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy ha a járművezető munkarendje nem igazodik a „rögzített munkahéthez”, előfordulhat, hogy a heti pihenőidők között 58 órányi vezetés gyűlik össze és ennek ellenére megfelel a rendelet előírásainak. Ha a heti vezetési idő bármely héten túllépi az 56 órát, az jogsértésnek minősül. E korlát túllépése:
 - legfeljebb 4 órányi idővel *enyhébb jogsértésnek* minősül,
 - 4 óránál hosszabb, de 14 óránál rövidebb idővel *súlyos jogsértésnek* minősül,
 - 14 óránál hosszabb idővel *nagyon súlyos jogsértésnek* minősül.
- Egymást követő (rögzített) munkahetek vezetési idejének összeadása a kétheti összidő megállapításához. Minden olyan (rögzített) kétheti összesített idő, amely túllépi a megengedett 90 órát, jogsértésnek minősül. E korlát túllépése:
 - legfeljebb 10 órányi idővel *enyhébb jogsértésnek* minősül,
 - 10 óránál hosszabb, de 22,5 óránál rövidebb idővel *súlyos jogsértésnek* minősül,
 - 22,5 óránál hosszabb idővel *nagyon súlyos jogsértésnek* minősül.

2. lépés

Az egyes bejegyzések megvizsgálása annak megállapítása céljából, hogy a járművezető minden tevékenységéről, pl. egyéb munkáról vagy a rendelet hatálya alá nem tartozó vezetésről is számot adott-e. A bejegyzéseknek tartalmazniuk kell a jármű átvételét

megelőzően és átadását követően végzett munkákat. Az előírás szerint „egyéb munkaként” kell bejegyezni a következőket:

- minden olyan idő, amelyet a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének a) pontja munkaidőként határoz meg,
- minden olyan idő, amelyet a járművezető az 561/2006/EK rendelet hatálya alá nem tartozó kereskedelmi célú jármű vezetésével töltött.

Ezenkívül megfelelően be kell jegyezni a következőt:

- a 3821/85/EGK rendelet 15. cikke (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott valamennyi készenléti idő,

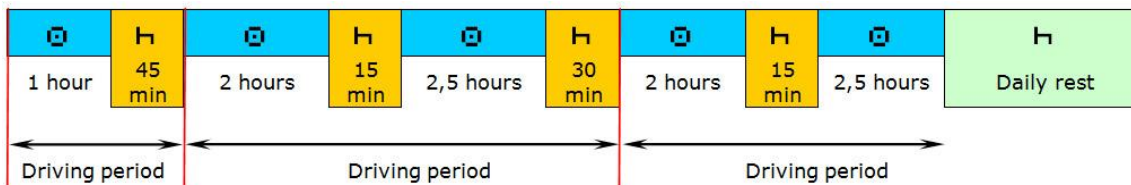
amelyre a járművezető legutóbbi napi vagy heti pihenőideje óta került sor.

Ezt kézzel kell bejegyezni az adatrögzítő lapon, a kinyomaton, vagy kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.

Ha a bejegyzések nem folyamatosak, arra a járművezetőnek magyarázatot kell adnia. Ha az ellenőrzést végző tisztviselő a járművezető kikérdezése vagy más rendelkezésére álló bizonyíték alapján azt állapítja meg, hogy a járművezető szabályozott tevékenységeket folytatott és ezeket nem jegyezte be, akkor ez a bejegyzés elmulasztásának és e cikk megsértésének minősül.

Az ilyen szabályszegés *nagyon súlyos jogsértésnek* minősül.

i. Példa egy 10 órányi vezetésből és megfelelően megtartott szünetekből álló napra.



ii. A ki nem töltött napi pihenőidő a napi vezetési idő megsértéséhez vezethet.



Napi vezetési időszak: 17,5 óra. [4. cikk, f) pont]

iii. Példák a vezetési idők és a heti pihenőidők helyes elosztására.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4					
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3)		Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	
		4					6						4						
		24-hour periods						24-hour periods						24-hour periods					
Weekly driving time: 56 hours									Weekly driving time: 34 hours						Weekly driving time: 38 hours				

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
week1		Week 2						Week 3						Week 4					
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3) <small>Despite the completed qualifying weekly rest, the two-weekly driving limit permits no more driving until the start of a new fixed week.</small>		Other work (*)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours
		4					6						5						
		24-hour periods						24-hour periods								24-hour periods			
Weekly driving time: 56 hours									Weekly driving time: 34 hours						Weekly driving time: 38 hours				
Two weeks driving time: 90 hours																			

		Week 1			Week 2				Week 3				Week 4				Week 5				Week 6												
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S				
Weekly rest		Driving 7 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Red. weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 8 h	Weekly rest	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 8 h	Red. weekly rest	Driving 5 h	Driving 5 h	Driving 7 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Red. weekly rest
		3			6				5				6				5				6												
		24-hours periods			24-hours periods				24-hours periods				24-hours periods				24-hours periods				24-hours periods												
		Weekly driving time			Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time												
		Two weeks driving time (week 1 and 2)						Two weeks driving time (week 3 and 4)						Two weeks driving time (week 5 and 6)																			
		Two weeks driving time (week 2 and 3)						Two weeks driving time (week 4 and 5)																									

Megjegyzések:

- A fenti példából látható, hogy a járművezető nem köteles a munkarendjét a „rögzített munkahetekhez” igazítani (más szóval: a hétvégén felhasználni a heti pihenőidejét), és a munkahét is különböző hosszúságú lehet a megengedett legfeljebb 6 x 24 órás

időtartamig bezárólag (lásd még a távolsági buszok járművezetőire vonatkozó 12 napos mentességet a 8. cikk (6a) bekezdésében).

- b) A járművezető új hete (nem összetévesztendő a rögzített munkahéttel) a minősített heti pihenőidővel kezdődik, amelynek kellően hosszúnak kell lennie ahhoz, hogy lehetővé tegye a (rögzített) heti és a kétheti vezetési korlátozásoknak való megfelelést. Ez jelentheti azt, hogy miután a járművezető elérte a heti/kétheti vezetési korlátot, akár az is előfordulhat, hogy a következő rögzített hét kezdetéig akkor sem vezethet, ha megtartotta a minősített heti pihenőidőt.
- c) Az is látható, hogy a járművezető hete elméletileg 58 órányi jogszerű vezetési időszakot is tartalmazhat úgy, hogy ugyanakkor teljes mértékben eleget tesz a „rögzített munkahéttel” összefüggő korlátozásokra vonatkozó előírásoknak.
- d) Arra is felhívjuk a figyelmet, hogy a 90 órás kétheti korlát a „rögzített munkahéttel” összefüggő korlátozásra utal és, amint a fent bemutatott példában látható, teljesült.

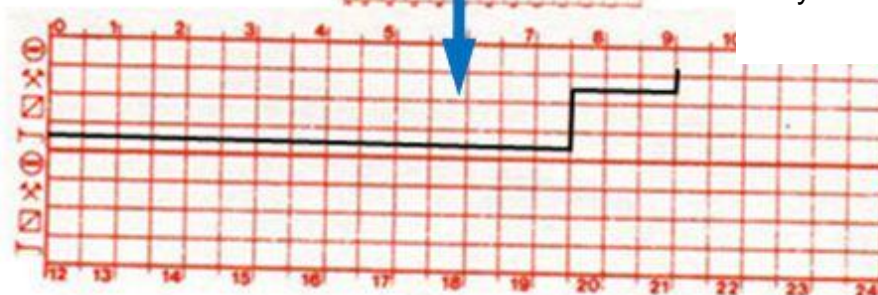
iii. Az alábbi példák a járműtől távol végzett és kézzel bejegyzett tevékenységeket mutatnak be.



Járművezető kártyán lévő adatok kinyomata



Járműegységen tárolt adatok kinyomata



Megjegyzés:

A példa a járművezető adatrögzítő lapjának hátoldalán tett kézi bejegyzést mutat, amely szerint a járművezető 00.00 és reggel 7.30 között pihent, majd „egyéb munkát” végzett reggel 7.30 és 9 óra között, amikor is elkezdte a vezetést. Akkor az adatrögzítő lapot behelyezte a menetíró készülékbe, amely az ezt követő tevékenységeket már automatikusan rögzítette az adatrögzítő lap viaszos oldalán.

2.2.7. 7. cikk

2.2.7.1. Szöveg

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.

2.2.7.2. Jogsértések

Minősített szünet megtartásának elmulasztása	561/2006/EK rendelet 7. cikk
--	-------------------------------------

2.2.7.3. Közúti ellenőrzés

Minden bejegyzésnél összesíteni kell a vezetési időt (a pihenőidőt követő első vezetési időszaktól) addig a pontig, amíg annak időtartama el nem éri a 4,5 órát. Ezen a vezetési időszakon belül lennie kell egy 45 perces szünetnek, vagy egy legalább 15 perces szünetnek, amelyet egy legalább 30 perces másik szünet követ, vagy a vezetési időszakot kell ilyen szünetnek vagy szüneteknek követniük.

Megjegyzés: Kifejezett követelmény a „szünetek” „szünetekként” történő bejegyzése. Azonban még mielőtt figyelmen kívül hagynák a „szünetként” bejegyzett készenléti időket, az ellenőrzést végző tisztviselőknek fel kell mérniük, hogy ezeket az időszakokat kizárólag regenerálódásra használták-e fel.

Amennyiben ezek a feltételek nem teljesülnek, jogsértés történik.

Ha a járművezető a 4,5 órányi vezetési idő összegyűlése előtt minősített (legalább 45 perces vagy 15 + 30 perces) szünetet tartott, ezzel tiszta lapot kezdett és folytatódhat a számolás. Ezzel a módszerrel kell folytatni az egyes minősített szünetek végén kezdődő bejegyzett vezetési időszakok kiértékelését egészen a napi pihenőidő kezdetéig. Szabályszegés feltárása esetén összesíteni kell a minősített pihenőidők vagy szünetek között bejegyzett vezetési időszakokat. Ennek alapján azután megállapítható a szabályszegés súlyossága.

Ha a minősített szünet előtt összegyűlt vezetési időszak a megengedett 4,5 órát

- legfeljebb 30 perccel lépi túl, az *enyhébb jogsértésnek* minősül,
- 30 perc és 1 óra 30 perc közötti időtartammal lépi túl, az *súlyos jogsértésnek* minősül,
- 1 óra 30 percnél hosszabb idővel lépi túl, az *nagyon súlyos jogsértésnek* minősül.

A rendeletnek való megfelelés megállapításának ezt a módszerét a Bíróság C-116/92. számú (Charlton-ügyben hozott) határozata⁸ ismertette.

Egy legalább 30 perces szünet, amelyet egy további legalább 15 perces szünet követ, nem tekintendő minősített szünetnek. Ugyanígy fel kell hívni a figyelmet arra is, hogy az a járművezető sem tartja be a rendelet előírásait, aki a 4,5 órás vezetési időszak alatt és végén tart egy-egy – például 25 perces – szünetet. Ez a szünet még akkor sem felel meg a rendelet előírásainak, ha összesített hossza 50 perc, ami 5 perccel hosszabb, mint az előírt időtartam.

A 15 percnél rövidebb szünetek nem számítanak bele a minősített szünetekbe, de nem tekintendők vezetéssel vagy egyéb munkával töltött időnek sem.

Megjegyzés: Az utazással töltött időt mindössze három esetben lehet „pihenőnek” vagy „szünetnek” tekinteni. Az első az, amikor a járművezető egy kompon vagy vasúton szállított járművet kísér. Ebben az esetben a járművezető pihenőidőt vagy szünetet tarthat, ha rendelkezésére áll háló- vagy fekvőhely. Ha nem áll rendelkezésére háló- vagy fekvőhely, akkor nem tarthat pihenőidőt, de az ilyen jellegű készenléti idő szünetnek tekinthető.

A második lehetőség az, ha a jármű személyzete egynél több járművezetőből áll. Ebben az esetben a személyzet szükség esetén vezetésre készen álló és a járművet vezető kollégája mellett ülő tagja „készenléti időt” jegyez be.

A harmadik eset az, amikor a jármű személyzete egynél több járművezetőből áll. Amikor a személyzet második tagja szükség esetén vezetésre készen áll, a járművet vezető kollégája mellett ül és tevélegesen nem vesz részt a járművet vezető kollégája segítségével, akkor a személyzet e tagjának „készenléti idejéből” 45 perc „szünetnek” tekinthető.

Ezekből a számításokból ki kell hagyni a rendelet hatálya alá nem tartozó vezetési időszakokat, az ellenőrzést végző tisztviselőknek azonban az ilyen jellegű tevékenységek bejegyzésére is célszerű magyarázatot kérniük.

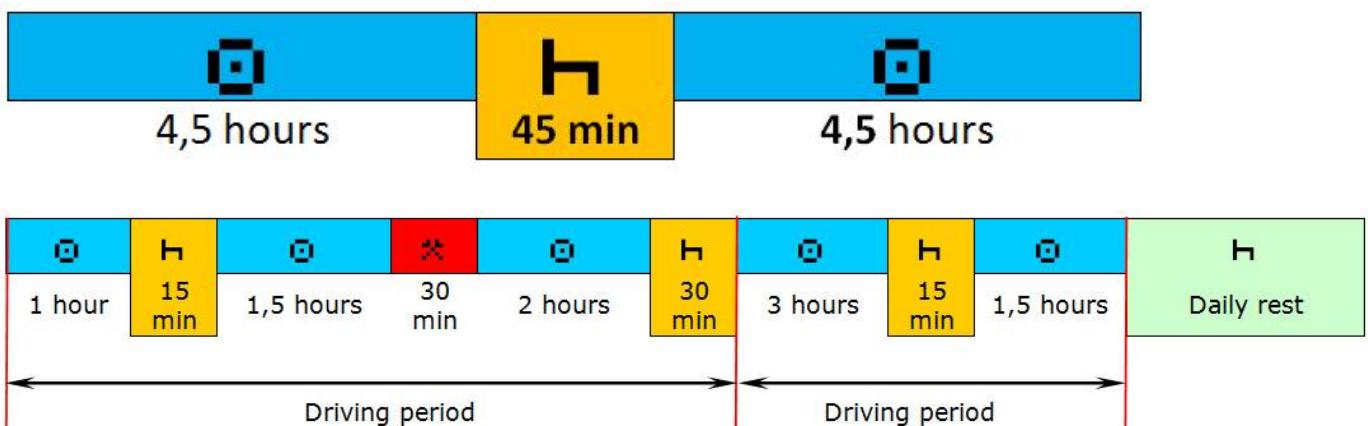
A szünetekre vonatkozó előírások kiszámítási módjával kapcsolatos bizonytalanság esetén javasolt a Charlton-ügy (hiv. sz.: C-116/92) tanulmányozása.

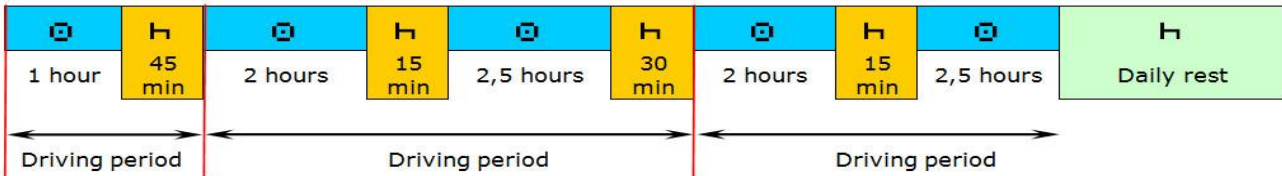
Megjegyzés: Az 561/2006/EK rendelet célja annak a 3820/85/EGK rendelet alapján felmerült rendellenességnek a megoldása volt, amely lehetőséget adott arra, hogy a járművezető egy mindössze 15 perces szünetet tartva közel 9 órán át vezessen. Erre a problémára nyújt megoldást a 15 + 30 perces felosztás. A 30 + 15 perces felosztás lehetővé tette alálássa ezt a szándékot, ezért a nyilvánvalóan kisebb jelentősége ellenére is szabályszegésnek kell tekinteni.

E követelmény egyéb megsértései szintén jelentéktelennek tűnhetnek, különösen akkor, ha a szünetek összesített ideje meghaladja az előírt időtartamot, de más feltételeket nem teljesítenek. Az ellenőrzést végző tisztviselőknek mindazonáltal ki kell állniuk a rendelet mellett, ezért annak operatív igényekhez való igazítása és azok szerinti módosítása nem fogadható el. Ugyanakkor, ha az ellenőrzést végző tisztviselők ilyen jellegű elszigetelt jelenségekkel találkoznak, azokat némi gyakorlatiassággal lehet kezelni.

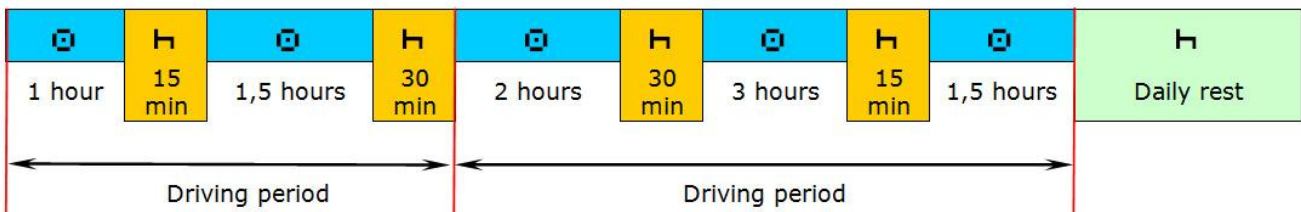
Példák:

i. megfelelően megtartott szünetek





ii. helytelenül megtartott szünetek



A második vezetési időszak 45 percnyi bejegyzett szünetet tartalmaz

- a) összesen 5 órányi vezetési idő után és
- b) a 45 perc nem az előírt módon van elosztva.

Ez az elosztás mutat rá arra a rendellenességre, hogy a vezetési időszakban rosszul elosztott túl sok szünet a rendelet megsértésének minősül. (Ha a járművezető az első vezetési időszakban nem tartotta volna meg a 30 perces szünetet, akkor nem került volna sor jogsértésre; lásd az i. példa második diagramját.)

Az ellenőrzést végző tisztviselők az ilyen jellegű szabályszegéseket akár technikai jellegűnek és csekély jelentőségűnek is tekinthetik, amelyeknél bírság helyett célravezetőbb a figyelmeztetés alkalmazása.



A fenti példában a járművezető 6 órán át vezetett a minősített szünet megtartása előtt.

2.2.8. 8. cikk**2.2.8.1. Szöveg**

- (1) A járművezetőnek napi és heti pihenőidőket kell tartania.
- (2) Az előző napi pihenőidő vagy heti pihenőidő vége után minden 24 órás időszakon belül a járművezetőnek újabb napi pihenőidőt kell tartania.
Amennyiben a napi pihenőidő 24 órás időtartamra eső része legalább 9, de kevesebb, mint 11 óra, a kérdéses napi pihenőidőt csökkentett napi pihenőidőnek kell tekinteni.
- (3) A napi pihenőidőt ki lehet terjeszteni rendszeres heti pihenőidővé vagy csökkentett heti pihenőidővé.
- (4) A járművezetőnek bármely két heti pihenőidő között legfeljebb három csökkentett napi pihenőideje lehet.
- (5) A (2) bekezdéstől eltérve, a napi vagy heti pihenőidő végétől számított 30 órán belül a több fős személyzet tagjaként működő járművezetőnek újabb, legalább 9 órás napi pihenőidőt kell tartania.
- (6) Bármely két, egymást követő héten a járművezetőnek tartania kell legalább:
- két rendszeres heti pihenőidőt, vagy
 - egy rendszeres heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt. A csökkentést azonban kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenővel.
- A heti pihenőidőnek az előző, heti pihenőidő végétől számított hat, 24 órás időszak végéig meg kell kezdődnie.
- (6a) A (6) bekezdéstől eltérve az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben[11] 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.
- (6a) A Bizottságnak a közúti közlekedésbiztonság nagyon szigorú feltételek melletti fenntartásának biztosítása érdekében részletesen figyelemmel kell kísérnie ezen eltérés

igénybevételét, különösen annak ellenőrzése révén, hogy az összesített vezetési idő az eltérés időszakában ne legyen túlzott mértékű. 2012. december 4-ig a Bizottság jelentést készít az eltérés közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos következményeiről, valamint szociális szempontjairól. Amennyiben helyénvalónak ítéli, a Bizottság e tekintetben módosításokat javasolhat e rendelethez.

- (7) A csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőt egy másik, legalább 9 órás pihenőidőhöz kell kapcsolni.
- (8) Ha a járművezető ezt választja, a napi pihenőidők és a csökkentett heti pihenőidők, melyekre a telephelytől távol kerül sor, a járműben is tarthatók, amennyiben az megfelelő háló- vagy fekvőhellyel rendelkezik minden járművezető számára, és a jármű álló helyzetben van.
- (9) Az olyan heti pihenőidőt, mely két hétre oszlik el, bármelyik héthez lehet számítani, de mindkettőhöz nem.

2.2.8.2. Jogsértések

Elégtelen napi pihenő.	561/2006/EK rendelet 8. cikk (2) bekezdés
Elégtelen napi pihenő (NP).	561/2006/EK rendelet 8. cikk (5) bekezdés
Elégséges heti pihenő megtartásának elmulasztása.	561/2006/EK rendelet 8. cikk (6) bekezdés

2.2.8.3. Közúti ellenőrzés

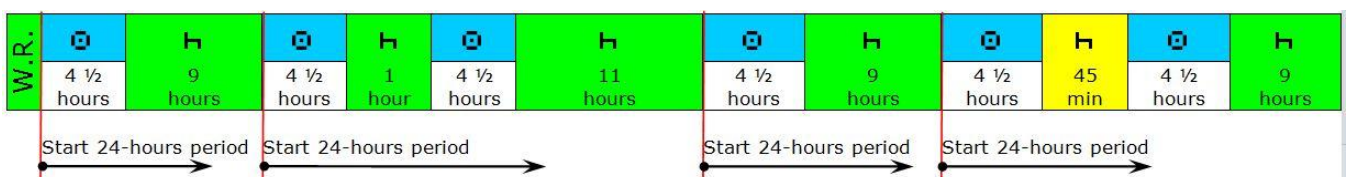
A rendelet előírásainak való megfelelés ellenőrzéséhez a menetíró készülékkel rögzített bemutatott adatok (vagy digitális adatok) vizsgálata során meg kell határozni azokat a pihenőidőket, amelyek összevonva vagy önmagukban minősített napi pihenőidőnek (11, 3 + 9 vagy 9 óra) tekintendők. Ezenkívül a minősített heti pihenőidőket (24 óra, 45 óra) is meg kell határozni.

Az ellenőrzést végző tisztviselőknek tisztában kell lenniük azzal, hogy a 9 óránál hosszabb pihenőidők csökkentett napi pihenőidőből és kompenzációból (lásd „Heti pihenési szabályok”) is összeállhatnak, ezért a megfelelés ellenőrzése előtt a járművezetőtől kell tájékozódniuk arról, hogy erről van-e szó.

A napi és heti pihenőidők nem tarthatók meg mozgó járműben.

Napi pihenési szabályok: Az új 24 órás időszak a tevékenységek **minősített** heti vagy napi pihenőidőt követő folytatásával kezdődik.

A 24 óra alatt a járművezetőnek ki kell töltenie a rendszeres napi pihenőidőt (legalább 11 óra **vagy** 3 + 9 óra) vagy egy csökkentett napi pihenőidőt (legalább 9 óra, de kevesebb, mint 11 óra).



Ezek a pihenőidő minősítéséhez szükséges minimális időtartamok, amelyeket a járművezetők túlléphetnek, de e minimális pihenőidőknek **a szolgálat felvételétől számított 24 órán belülre kell esniük.**

A járművezető akár a 24 órán belül is eleget tehet ennek a követelménynek, amely esetben megkezdődik a következő 24 órás időszak.

A minősített heti pihenőidők között a járművezető legfeljebb 3 alkalommal csökkentett napi pihenőidővel is kiválthatja a rendszeres napi pihenőidőt. Ha ezek száma meghaladja a hármat, akkor az (a megengedett 3 alkalmon felül) minden olyan alkalommal, amikor a járművezető 11 óránál rövidebb időt tölt pihenéssel, a rendszeres napi pihenőidővel kapcsolatos jogsértésnek minősül.

A minősített napi pihenőidő (azaz az elégséges időtartamú pihenőidő, amelyet az előző napi vagy heti pihenőidő befejezésétől számított 24 órán belül maradéktalanul felhasználnak) időtartama meghosszabbítható úgy, hogy az heti pihenőidőnek minősüljön. A járművezető így nem köteles a hétvégén napi és heti pihenőidőt is tartani.

Vezetés több fős személyzettel: Eltérő szabályok alkalmazandók akkor, amikor a személyzet részeként több járművezető is dolgozik. A heti vagy napi pihenőidőt követően felvett szolgálat kezdetétől számított 30 órán belül minden egyes járművezető köteles legalább 9 órányi napi pihenőidőt tartani. Ezen eltérés igénybevételéhez legalább két járművezetőnek kell vezetés céljából készenlétben lennie a járművön, kivéve a vezetés első (összesített) óráját, amikor valamelyik járművezető egyedül is vezetheti a járművet. A teljes út során nem szükséges ugyanannak a két járművezetőnek a jármű fedélzetén tartózkodnia (lásd az ábrát). Figyelem: a pihenőidő nem tölthető mozgó járműben!

Megjegyzés: A menetíró készülékkel rögzített adatok (megfelelően vezetett nyilvántartás esetén) jelzik, ha a járművezető több fős személyzet tagjaként vezet. Az analóg adatrögzítő lapokon a készülék rögzíti a mozgó járműben töltött készenléti időket és szüneteket, a digitálisan bejegyzett adatokon pedig a „személyzet” megjelölés szerepel.

E szabály megsértése a heti vagy napi pihenőidő után felvett szolgálat kezdetével induló adatrögzítés 24 órás szakaszaiban (vagy több fős személyzettel való vezetés esetén 30 órás szakaszaiban) folyamatosan töltött pihenés időtartamára vonatkozó ellenőrzéssel deríthető fel. A járművezető ilyen tevékenységének időtartama határozza meg a szabályszegés súlyosságát.

Az elégtelen napi pihenőidők csoportosítása a következő:

Ha a rendszeres napi pihenőidő (11 óra) csökkentése (ez kizárólag akkor alkalmazható, ha nincs engedélyezve csökkentett napi pihenőidő):

- nem haladja meg az 1 órát – *enyhébb jogsértés*
- 1 óránál hosszabb, de 2,5 óránál rövidebb – *súlyos jogsértés*
- 2,5 óránál hosszabb – *nagyon súlyos jogsértés.*

Ha a csökkentett napi pihenőidő (amennyiben az megengedett) vagy a több fős személyzetre vonatkozó pihenőidő csökkentése:

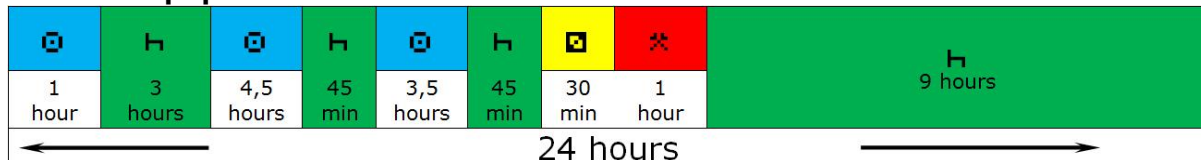
- nem haladja meg az 1 órát – *enyhébb jogsértés*
- 1 óránál hosszabb, de 2 óránál rövidebb – *súlyos jogsértés*
- 2 óránál hosszabb – *nagyon súlyos jogsértés.*

Ha az osztott napi pihenőidő 9 óra időtartamú részének csökkentése:

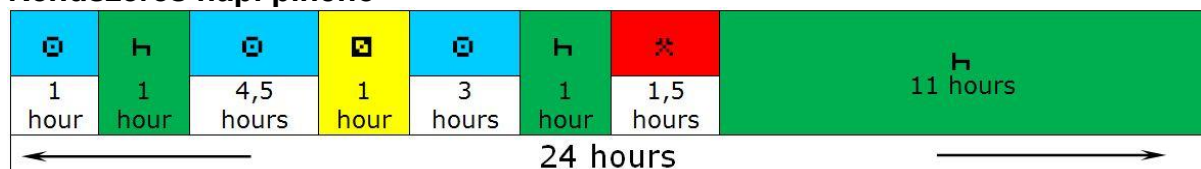
- nem haladja meg az 1 órát – enyhébb jogsértés
- 1 óránál hosszabb, de 2 óránál rövidebb – súlyos jogsértés
- 2 óránál hosszabb – nagyon súlyos jogsértés.

Megjegyzés: A napi pihenőidő megszakítása megszüntetheti a pihenőidő minősített státuszát (azokat az eseteket, amikor a pihenőidő megszakítható, lásd a 9. cikk (1) bekezdésében).

Osztott napi pihenő



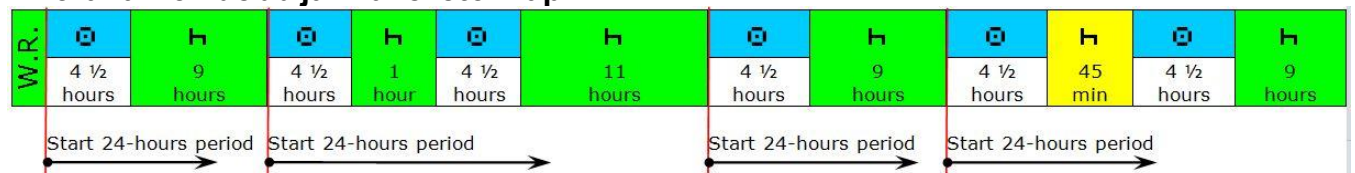
Rendszeres napi pihenő



Csökkentett napi pihenő



24 óránál rövidebb járművezetői nap



A napi pihenőkre vonatkozó előírások több egymást követő megsértése

A cikk szövege nem fogalmaz egyértelműen azzal kapcsolatban, hogy a napi pihenőidőre vonatkozó szabályoknak való megfelelés értékelése szempontjából mi tekintendő kezdő időpontnak a napi pihenőre vonatkozó előírások megsértését követően.

Az Európai Unió Bizottságának Jogi Szolgálata azt jelezte, hogy amennyiben a végrehajtó szervek képviselői a járművezető rendszeres napi vagy heti pihenőidőit követő olyan tevékenységi időszakokat találnak, amelyek alatt a járművezető 7 óránál rövidebb napi pihenőket tartott, annak érdekében, hogy a végrehajtó szervek képviselői az összes vonatkozó jogsértést azonosítani tudják és megfelelően szankcionálhassák, a következőket kell tenniük:

- a fent említett időszakokat 24 órás egymást követő „elméleti” időszakokra kell osztaniuk (amint azt az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 8. cikke (1) bekezdésének szövege engedélyezi), majd
- minden ilyen 24 órás időszakra vonatkozóan alkalmazniuk kell a napi vezetési időkre és a napi pihenőidőkre vonatkozó szokásos szabályokat.

A Bizottság vezetési idő kiszámításáról szóló végrehajtási határozatával (lásd: 2.2.6.3.) való összhang érdekében a 7 órányi pihenő a következő 24 órás időszakot elindító új kezdőpontnak tekintendő. Ez azonban továbbra is a napi pihenőidő megsértésének minősül.

E módszer alkalmazása mindig lehetőséget ad a napi pihenőidővel kapcsolatos jogsértések pontos azonosítására és leírására.

Megjegyzés: E magyarázat következményeinek teljes körű kivizsgálása még nem történt meg, ezért a módszerrel kapcsolatban bizonyos aggályok merültek fel.

Heti pihenési szabályok

A 4. cikkben meghatározott heti pihenőidő lehet egy legalább 45 órányi időtartamú rendszeres heti pihenőidő, vagy egy legalább 24 órányi (de 45 óránál rövidebb) időtartamú csökkentett heti pihenőidő.

A járművezető köteles az előző minősített heti pihenőidő befejezésétől számított legfeljebb 144 órán (6 x 24 órán) belül heti pihenőidőt kezdeni.

Bármely két egymást követő „rögzített munkahéten” (hétfőtől vasárnapig) a járművezető köteles:

- két rendszeres (legalább 45 órányi) heti pihenőidőt, vagy
- egy rendszeres (legalább 45 órányi) heti pihenőidőt és egy csökkentett (legalább 24 órányi) heti pihenőidőt tartani (vagy kezdeni).

Megjegyzés: A heti pihenőidőknek ez a megadott száma a minimumkövetelmény, amelyen túl egyéb minősített heti pihenőidők is tarthatók.

A heti pihenőidők csökkentéseit a csökkentési időtartam **egybefüggő** pihenőidőként való eltöltésével kell kompenzálni, amelyet **egy legalább 9 órányi pihenőidőhöz csatolva, a csökkentés hetét követő harmadik hét vége előtt** kell megtartani.

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

Egy legalább 69 órányi pihenőidő két egymást követő (külön rögzített hetekre vonatkozó) heti pihenőidőnek is tekinthető, feltéve, hogy a kérdéses idő előtt vagy után nem sértették/sértik meg a 6 x 24 (144) órás szabályt.

A megfelelés ellenőrzése során a következő lépéseket kell elvégezni:

1.: A bemutatott legrégebbi adatrögzítő lapból (adatoktól) kiindulva keresni kell két, bármilyen két egymást követő rögzített hétre eső heti pihenőidőt (45 + 45,

45 + 24 vagy 24 + 45 óra). Ha nincs ilyen két minősített heti pihenőidő, az azt jelenti, hogy az ellenőrzést végző tisztviselő jogsértést észlelt.

2.: Ha az ellenőrzést végző tisztviselő elegendő heti pihenőidőt talált, ellenőriznie kell, hogy nincs-e két olyan egymást követő heti pihenőidő, amelyek között 6 x 24 óránál hosszabb idő telt el. Ha talál ilyet, akkor az jogsértésre utal.

Ezt követően egy héttel továbblépve az 1. lépéstől kezdve újra kell kezdeni a számolást.

3.: Ha az ellenőrzésre a vállalat létesítményeiben kerül sor, a kompenzációs előírások teljesítésének reális értékelésére is lehetőség van. Közúti ellenőrzés során azonban a bemutatandó bejegyzések korlátozott száma korlátozza ennek ellenőrizhetőségét.

Megjegyzés: Annak ellenőrzése, hogy a minősített heti pihenőidők közötti időtartamok nem haladták meg a 6 x 24 órát, önmagában nem elegendő.

Ha a pihenőidőt egy rögzített hét során vették ki, de az ellenőrzés azt állapítja meg, hogy ennek időtartama nem volt elég hosszú a rendeletben foglalt előírás teljesítéséhez, az szintén szabályszegésnek minősül.

A csökkentett heti pihenőidő (amennyiben engedélyezett) csökkentése:

- legfeljebb 2 órányi idővel *enyhébb jogsértésnek* minősül,
- 2 óránál hosszabb, de 4 óránál rövidebb idővel *súlyos jogsértésnek* minősül,
- 4 óránál hosszabb idővel *nagyon súlyos jogsértésnek* minősül.

Rendszeres heti pihenőidő csökkentése:

- legfeljebb 3 órányi idővel *enyhébb jogsértésnek* minősül,
- 3 óránál hosszabb, de 9 óránál rövidebb idővel *súlyos jogsértésnek* minősül,
- 9 óránál hosszabb idővel *nagyon súlyos jogsértésnek* minősül.

A kompenzációs követelmények teljesítésének ellenőrzésekor az ellenőrzést végző tisztviselőnek a vállalat képviselője vagy a járművezető kikérdezése útján kísérletet kell tennie annak megállapítására, hogy a csökkentett heti pihenőidő kompenzációjára mikor került sor.

Annak megállapításához, hogy a „[...] követő 3. hét [...]” kitételre vonatkozó szabálynak eleget tettek-e, meg kell határozni, hogy a heti pihenőidőt melyik héthez rendelték hozzá (lásd fent). A csökkentett heti pihenőidőhöz kapcsolódó kompenzációs követelmények teljesítésének elmulasztása az adott heti pihenőidő elégtelenségéhez vezet és szabályszegésnek minősül.

Több fős személyzet megfelelőségi vizsgálata során az összes járművezető bejegyzett adatait együtt kell vizsgálni (ha ez lehetséges) annak ellenőrzése érdekében, hogy teljesülnek-e a több fős személyzettel történő vezetésre vonatkozó eltérések feltételei. Abban az esetben, ha csak egy járművezető bejegyzései állnak rendelkezésre, azok alapján egy 30 órányi időszakra vonatkozó korlátozott vizsgálatot még el lehet végezni.

Egy kellő hosszúságú (pl. pénteken 18 órakor megkezdett és legalább 69 órás) heti pihenőidő akár 2 rögzített munkahéthez tartozó minősített heti pihenőidőre is osztható.

A rendelet nem tiltja, hogy a heti pihenőidőt vasúton vagy kompon való szállítás közben vegye igénybe a járművezető, amennyiben ez idő alatt háló- vagy fekvőhely áll a rendelkezésére.

A csökkentett heti pihenőidő (24 óra) megfelelően felszerelt járműben való igénybevételének kifejezett engedélyezésével a rendelet a jelek szerint kizárja a rendszeres heti pihenők járműben történő felhasználásának lehetőségét. A valóságban ennek betartását ritkán követelik meg, mivel a rendelet a csökkentett heti pihenőidőből és a korábbi csökkentett pihenőidő után járó kompenzációból álló pihenőidőket sem zárja ki ebből az engedményből.

Példa az elégtelen heti pihenőidőre: a 2. és a 3. hét alkotta kéthetes időszakban mindössze egy heti pihenőidő található.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4					
Work / driving	Red. weekly rest (week 1)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Weekly Rest (week 2)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Red. weekly rest (week 4)	Work / driving	Work / driving	Work / driving
		6 24-hour periods							6 24-hour periods							3 24-hour periods			

Megfelelően megtartott heti pihenő:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4					
Weekly rest (week 1)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Weekly rest (week 2)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Red. weekly rest (week 3)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)
		6 24-hour periods							5 24-hour periods						4 24-hour periods				

S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 2								Week 3						Week 4				
Weekly rest	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Red. weekly rest	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Weekly rest	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	

A heti pihenőidő kompenzálása:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4								
Red. weekly rest (week 1)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 3)	Driving 3 hours	Driving 2 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 4) and compensation of reduced weekly rest		
Weekly driving time: 47 hours									Weekly driving time: 43 hours						Weekly driving time: 37 hours							
Two weeks driving time: 90 hours												Two weeks driving time: 80 hours										

Vezetés több fős személyzettel: Az alábbi példák a személyzet tagjaként eljáró járművezetők tevékenységeinek a szóban forgó rendelet előírásainak megfelelő lehetséges elosztásait mutatják be.

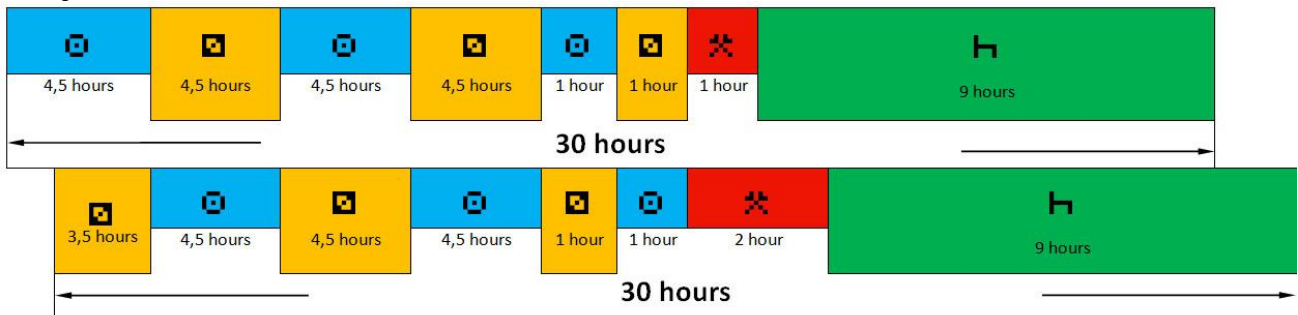
Driver A

☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	9 hours													
4,5 hours	4,5 hours	4,5 hours	4,5 hours	1 hour	1 hour	1 hour															
←							30 hours							→							
☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	9 hours													
4,5 hours	4,5 hours	4,5 hours	4,5 hours	1 hour	1 hour	1 hour															

Driver B

Az alább bemutatott esetben „A” járművezető 1 órán át egyedül vezet mielőtt „B” járművezető csatlakozna hozzá. Erre a több fős személyzettel való vezetésre vonatkozó előírások lehetőséget adnak.

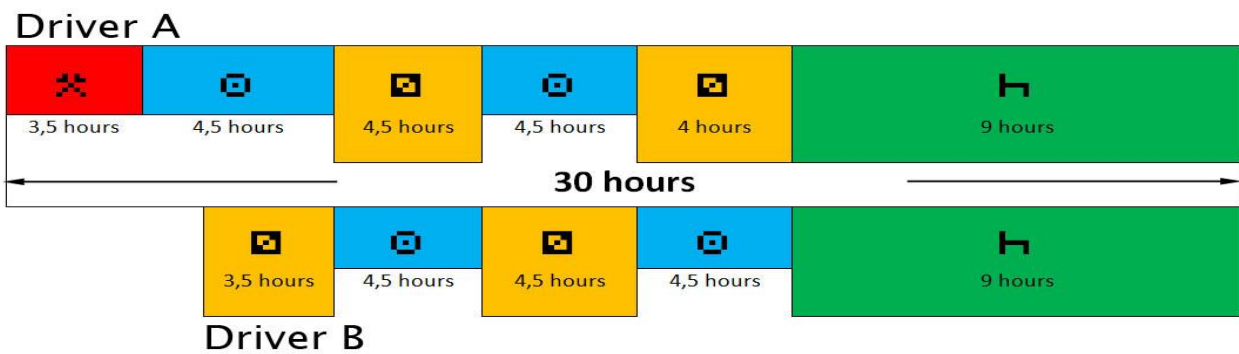
„A” járművezető



„B” járművezető

„A” járművezető ebben az esetben 3,5 órán keresztül „egyéb munkát” végzett, ezt követően vezetni kezdett, majd 1 óra múlva csatlakozott hozzá „B” járművezető. Ezt a több fős személyzettel való vezetésre vonatkozó előírások lehetővé teszik.

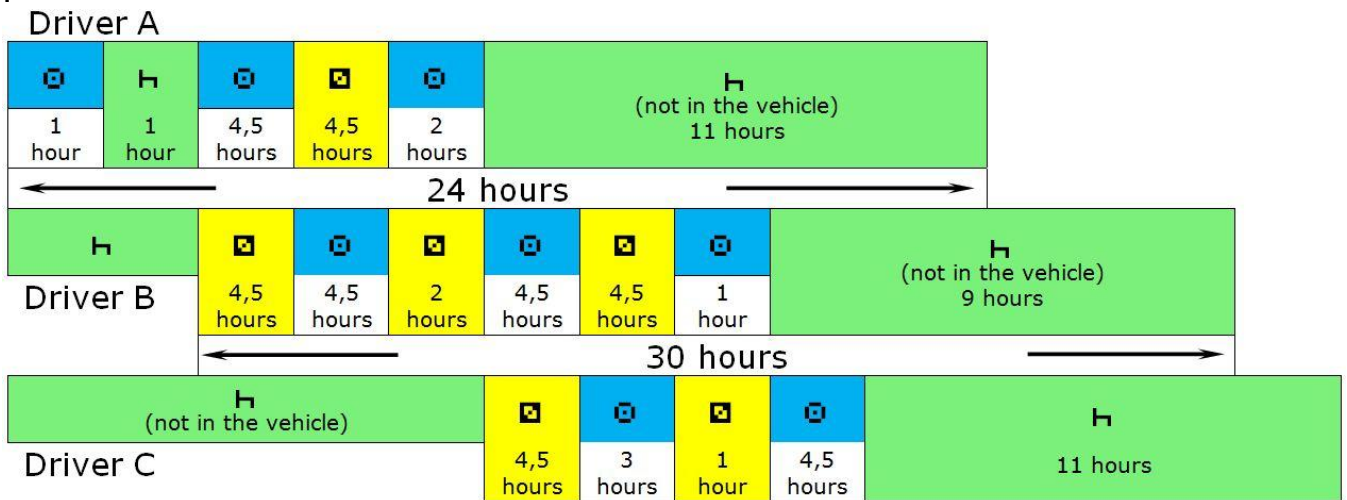
Felhívjuk azonban a figyelmet arra, hogy amennyiben a több fős személyzettel való vezetés folytatódik, „A” járművezető addig nem kezdheti újra a vezetést, amíg „B” járművezető napi pihenőidejét nem teljesíti. „A” járművezető 1 órán át végezhet egyéb munkát.



Ehhez hasonlóan a tevékenységek alábbiak szerinti elosztása is megengedhető.



Ez a példa azt ismerteti, hogyan vezethet 3 járművezető egy járművet. A több fős személyzettel való vezetésből adódó eltérést csak „B” járművezető használhatja ki. Megjegyzés: a napi pihenőidő mozgó járműben nem vehető ki!



2.2.8.4. „12 napos szabály”

Az 1073/2009/EK rendelet 29. cikke úgy módosította az 561/2006/EK rendelet 8. cikk (6a) bekezdését, hogy a nemzetközi úton lévő járművet nem több fős személyzet tagjaként vezető gépjárművezetők vonatkozásában beemelt egy eltérést, amely szerint az ilyen gépjárművezetők heti pihenőidejüket a 12. nap végéig elhalaszthatják. Ez a cikk azt is előírja, hogy a járművezető az út kezdete előtt tartson 45 órás rendes pihenőidőt, valamint azt, hogy az út befejezését követően közvetlenül egymás után tartson egy rendes és egy csökkentett heti (azaz összesen 69 órás) pihenőidőt.

Ez eltérést jelent a normál heti pihenőidőre vonatkozó előírásoktól (az 561/2006/EK rendelet 8. cikkének (6) bekezdése). Ahhoz, hogy a járművezető jogosult legyen a heti pihenőidő elhalasztására, **minden** előírásnak meg kell felelnie.

Ezen előírások teljesítésének elmulasztása esetén a járművezetőnek be kell tartania a 8. cikk (6) bekezdésében meghatározott normál heti pihenőidőt és következésképpen minden jogsértés a heti pihenőidőre vonatkozó előírások megsértésének minősül.

2.2.8.5. A pihenőidő megszakítása szükséghelyzetben

A napi vagy heti pihenőidő megszakítása alapesetben jogsértésnek minősül (a „komp” szabályt kivéve). Szükséghelyzetben, illetve ha a rendőrség vagy más hatóság arra utasítást ad, elfogadható, hogy a járművezető néhány percre megszakítsa pihenőidejét és járművével helyzetet vagy helyet változtasson (lásd a mellékletben található 3. útmutató feljegyzést). A megszakítás tényét – ha szükséges, kézzel – rögzíteni kell, és ki kell egészíteni az utasítást kiadó hatóság megjegyzésével. Az ilyen eset nem minősül jogsértésnek.

2.2.9. 9. cikk

2.2.9.1. Szöveg

- (1) A 8. cikktől eltérve, amennyiben a komppal vagy vonattal szállított járművet kísérő járművezető rendszeres napi pihenőidőt tart, ezt a pihenőidőt – legfeljebb kétszer – meg lehet szakítani egyéb tevékenységekkel, melyek együtt számított időtartama nem haladja meg az 1 órát. E rendszeres napi pihenőidő során a járművezető számára háló- vagy fekvőhelynek kell rendelkezésre állnia.
- (2) A járművezető által utazással töltött bármely időszak, annak érdekében hogy eljusson arra a helyre, vagy oda visszatérjen, ahol az ezen rendelet hatálya alá eső jármű található, azért, hogy azt a járművet átvegye, amely továbbá nem a járművezető otthonánál és nem is a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnál található, nem számít pihenőnek, illetve szünetnek, hacsak nincs a járművezető kompon vagy vonaton, és nem áll a rendelkezésére háló- vagy fekvőhely.
- (3) A járművezető által ezen rendelet hatályán kívül eső jármű vezetésével annak érdekében töltött bármely időszak, hogy eljusson vagy visszatérjen az ezen rendelet hatálya alá tartozó járműhöz, amely nem a járművezető otthonánál és nem is a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnál található, egyéb munkának számít.

2.2.9.2. Jogsértések

Elégtelen napi pihenő	561/2006/EK rendelet 8. cikk (2) bekezdés
Adatrögzítés elmulasztása	561/2006/EK rendelet 6. cikk (5) bekezdés

2.2.9.3. Közúti ellenőrzés

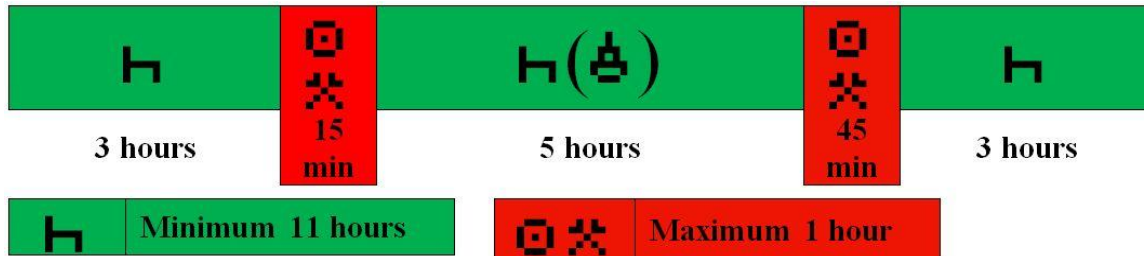
1. Ez az eltérés lehetővé teszi, hogy a járművezető legfeljebb **kétszer** megszakítsa rendszeres napi pihenőidejét (11 óra vagy 3 + 9 óra) miközben vasúton vagy kompon kíséri a járművét. E megszakítások együttes hossza nem haladhatja meg az 1 órát.
2. A járművezető számára az ilyen osztott pihenőt alkotó időszakok mindegyikében rendelkezésre kell állnia háló- vagy fekvőhelynek.
3. Az ezen eltérés részleteinek való megfelelés ellenőrzéséhez be kell határolni a megszakított napi pihenőidőt, ellenőrizni kell, hogy a megszakítások együttes időtartama nem haladja meg az 1 órát és a megszakított napi pihenőidők fennmaradó időszakai együttesen továbbra is rendszeres napi pihenőidőnek minősülnek.

Az eltérés elfogadhatóságának megállapítását elősegítendő, az ellenőrzést végző tisztviselőknek a vasúti, illetve a kompjegy bemutatását is kérniük kell, bár tisztában kell lenniük azzal, hogy a komptársaságok nem minden esetben adnak ki jegyet.

Ha ezek a feltételek nem teljesülnek, akkor a járművezető **napi pihenőidővel kapcsolatos jogsértést (lásd: 8. cikk)** követett el, és ez a szabályszegés a következő

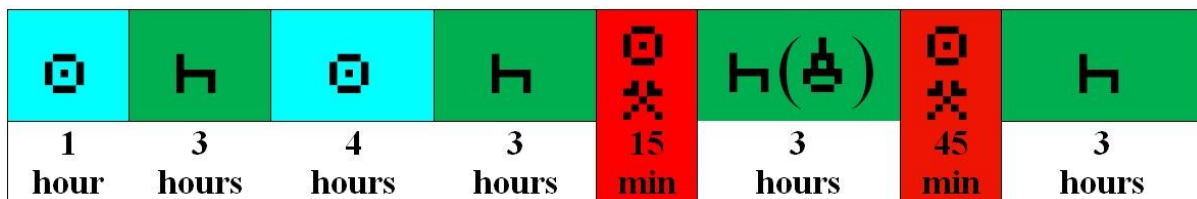
minősített napi pihenőidő megtartásáig folyamatosan fennáll. (Lásd még a mellékletben található 6. útmutató feljegyzést.)

Az alábbi példa ezt az eltérést alkalmazva a napi pihenőidő kompra való beszállás és arról való kiszállás miatti megszakítását mutatja be:



Megjegyzés: A rendelet értelmében a megszakítás ideje alatti járművezetés nem sorolható a megszakított napi pihenőidőt megelőző vagy azt követő napi vezetési időszakhoz, ugyanakkor beleszámít a heti és a kétheti vezetési korlátozás időtartamába. Az ilyen módon megtartott napi pihenőidő kiegészülhet a heti pihenőidő kompenzációjával.

Lent: Osztott pihenőidő megszakítása (komp):



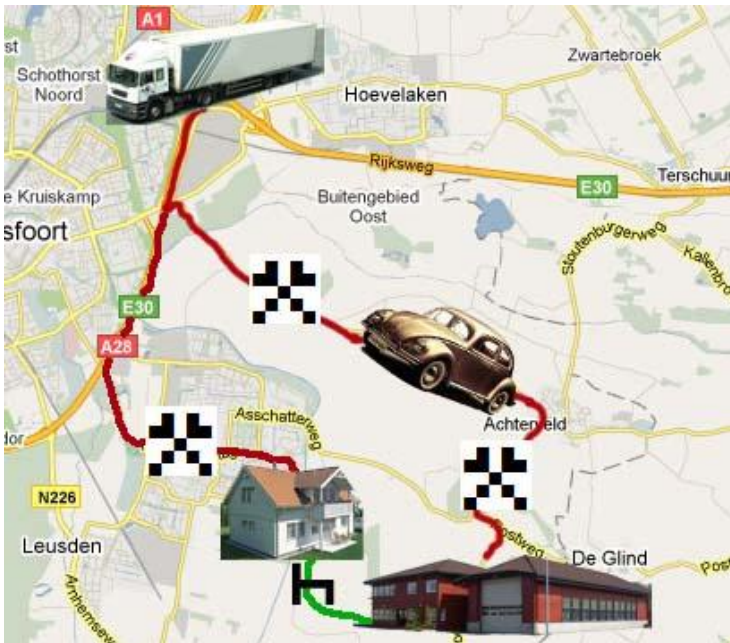
Megjegyzés: Fel kell hívnunk a figyelmet arra, hogy az ilyen megszakítások nem megengedhetők akkor, ha több fős személyzettel való vezetés közben 9 órányi napi pihenőidőt tartanak. Ezen eltérés igénybevételéhez a több fős személyzettel való vezetésben részt vevő járművezetőknek egy legalább 11 órás **rendszeres** napi pihenőt kell tartaniuk.

4. Egy menetíró készülékkel felszerelt jármű átvétele és vezetése céljából a munkáltatója által meghatározott, annak működési központjától eltérő helyre utazó járművezető a munkáltatójával szembeni kötelezettségének tesz eleget, ezért nem rendelkezik szabadon a saját idejével. Ebből következően a járművezető által az e rendelet hatálya alá tartozó jármű nem a járművezető otthonánál, illetve nem a munkáltatója működési központjánál található tartózkodási helyére vagy tartózkodási helyéről a jármű átvételének vagy átadásának céljával induló utazással töltött bármely időszakot „egyéb munkaként” kell bejegyezni, függetlenül attól, hogy a munkáltató adott-e utasítást az utazás időpontjára és módjára vonatkozóan, illetve hogy ezt a döntést a járművezető hozta-e meg (hiv.: a 124/09. sz. ügyben hozott bírósági ítélet⁹).

Azt az időt is „egyéb munkaként” kell bejegyezni, amelyet a járművezető egy, a rendelet hatálya alá nem tartozó jármű vezetésével tölt, miközben a rendelet hatálya alá tartozó jármű átvétele vagy leadása céljából szokásos munkáltatójának működési központjától és saját otthonától eltérő helyre megy vagy onnan tér vissza. (Lásd még a mellékletben található 2. útmutató feljegyzést.)

5. Ez elméletben azt jelenti, hogy az a járművezető, aki munkanapját szokásos munkahelyétől távol fejezi be, nem végezhet semmilyen további munkát – így például

haza sem vezethet – e tevékenység rögzítése és így esetleges jogsértés elkövetése nélkül.



Amennyiben fennáll a gyanúja annak, hogy a járművezető a rendelet hatálya alá tartozó tevékenységeket folytatott, de azokat nem rögzítette, akkor ki kell őt kérdezni annak tisztázása érdekében, hogy pontosan milyen tevékenységeket végzett az érintett időszakokban.

Azok a bejegyzések, amelyek azt mutatják, hogy a járművezető az egyik nap egy adott helyen fejezte be a szolgálatát, majd másnap egy másik helyen folytatta azt, az e cikkben meghatározott tevékenységek rögzítésének elmulasztását jelezhetik.

A járművet az otthonától vagy rendes munkahelyétől távol átvevő járművezetőt ki kell kérdezni a jármű átvétele céljából megtett útvjáról annak megállapításához, hogy nem valamennyi tevékenységét rögzítette-e.

A rendelet hatálya alá tartozó tevékenységek rögzítésének elmulasztása a 3821/85/EGK rendelet szerint *nagyon súlyos jogsértésnek* minősülő szabályszegés.

2.2.10. 10. cikk

2.2.10.1 Szöveg

- (1) A szállítási vállalkozás nem adhat az alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett úthozhoz és/vagy a szállított áru mennyiségéhez kapcsolódó fizetést – jutalom vagy bérpótlék formájában sem –, ha az a kifizetés veszélyezteti a közlekedés biztonságát és/vagy ezen rendelet megsértésére ösztönöz.
- (2) A szállítási vállalkozás az (1) bekezdésben említett járművezetők munkáját úgy köteles szervezni, hogy a járművezetők meg tudjanak felelni a 3821/85/EGK rendeletnek és ezen rendelet II. fejezetének. A szállítási vállalkozásnak megfelelő utasításokat kell

adnia a járművezetők számára és rendszeres ellenőrzéseket kell végeznie a 3821/85/EGK rendeletnek és ezen rendelet II. fejezetének való megfelelés érdekében.

- (3) A szállítási vállalkozás felelős a vállalkozás járművezetői által elkövetett szabálysértésekért, akkor is, ha a szabálysértést egy másik tagállam vagy harmadik ország területén követték el. A tagállamok azon jogának sérelme nélkül, hogy a szállítási vállalkozásokat teljes mértékben felelősnek tartásuk, a tagállamok ezt a felelősséget attól tehetik függővé, hogy a szállítási vállalkozás az (1) és a (2) bekezdésben foglaltakat megsértette-e. A tagállamok figyelembe vehetnek bármely bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a szállítási vállalkozást ésszerűen nem lehet az elkövetett jogsértésért felelősnek tekinteni.
- (4) A vállalkozások, a feladók, a szállítmányozók, az utazásszervezők, a fővállalkozók, az alvállalkozók és a járművezető munkaközvetítők kötelesek biztosítani, hogy a szerződésben megállapodott szállítási időbeosztás ezen rendeletnek megfeleljen.
- (5) a) Az olyan szállítási vállalkozásnak, mely a 3821/85/EGK rendelet IB. mellékletének megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járműveket használ, és ezen rendelet előírásainak hatálya alá tartozik, biztosítania kell, hogy:
- i. a tagállam által előírt rendszerességgel az összes adat letöltésre kerüljön a járműegységről 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 járműegységről, mind pedig a járművezetői kártyáról letöltött összes adat a rögzítést követően legalább 12 hónapig tárolásra kerüljön és az ellenőrzést végző személy kérésére az ilyen adatoknak a vállalkozás telephelyéről közvetlenül vagy közvetve rendelkezésre kell állniuk;
- b) E bekezdésben a „letöltés” megfelel a 3821/85/EGK rendelet IB. melléklete 1. fejezetének (Fogalommeghatározások) s) pontjában szereplő meghatározásnak;
- c) A maximális időtartamról, melyen belül a vonatkozó adatokat a fenti a) pont i. alpontjának megfelelően le kell tölteni, a Bizottság határozhat a 24. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően.

2.2.10.2. Jogsértések

A menetíró készülékből származó adatok biztosításának elmulasztásával kapcsolatos üzemeltetői jogsértések.

2.2.10.3. Közúti ellenőrzés

Ez a cikk az üzemeltetők kötelezettségeit határozza meg. Az e cikk (1), (2) és (4) bekezdésében részletezett jogsértések közúti ellenőrzések során reálisan nem tárhatók fel és nem vizsgálhatók ki megfelelően, ezért a legcélszerűbb, ha kivizsgálásukat az üzemeltetők létesítményeiben lefolytatott ellenőrzések idejére halasztják, ahol a szükséges bizonyítékok feltehetően hozzáférhetők. Amennyiben határokon átnyúló szállítási tevékenységek vonatkozásában szélesebb körű büntetendőség gyanúja merül fel, a helyes gyakorlat szerint az összegyűjtött információkat a székhely szerinti tagállam bűnüldöző hatóságai felé kell továbbítani.

A (3) bekezdés szerinti jogsértés („üzemeltetői felelősség”) tekintetében tanulmányozni kell az egyes tagállamok nemzeti jogát.

A nemzeti jogszabályok vélhetően gyakorlati eszközökkel korlátozzák a bűnüldöző szervek által külföldi társaságok ellen ilyen típusú közigazgatási jogsértés alapján folytatott eljárásokat.

Mindazonáltal a közúti ellenőrzések során összegyűjtött információk a tagállamok számára is hasznosak lehetnek azon üzemeltetők azonosításához, amelyeket esetleg érdemes megvizsgálni.

Az (5) bekezdésben meghatározott jogsértés az üzemeltetőnek a digitális adatok letöltésére és biztonságos megőrzésére vonatkozó kötelezettségét érinti, ezért elsősorban a társaságok vizsgálata során lehet releváns.

2.2.11. 11. cikk2.2.11.1. Szöveg

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.

2.2.11.2. Jogsértések

Nincsenek.

2.2.11.3. Közúti ellenőrzés

Bár az egyes tagállamok az e rendelet által előírtaknál szigorúbb korlátozásokat is alkalmazhatnak, a nemzetközi utak vonatkozásában továbbra is az 561/2006/EK és a 3821/85/EGK rendelet alkalmazandó.

A nemzetközi úton lévő járművezetők/járművek esetében továbbra is egységes ellenőrzéseket kell végezni.

A belföldi utak vonatkozásában szigorúbb rendszert alkalmazó tagállamokban az ellenőrzéseket a hazai jogszabályokkal összhangban kell elvégezni.

2.2.12. 12. cikk

2.2.12.1. Szöveg

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.

2.2.12.2. Jogsértések

Nincsenek (bár ez a nemzeti jogszabályoktól függhet), ha azonban a járművezető helytelenül alkalmazza az eltérést, mérlegelni kell, hogy a 6–9. cikkben foglaltak nem sérültek-e.

2.2.12.3. Közúti ellenőrzés

Amennyiben az a közlekedés biztonságát nem veszélyezteti, és annak érdekében, hogy a járművezető elérhesse a megfelelő megállóhelyet, a személyek (többek között az utasok), a jármű vagy a jármű rakományának biztonsága miatt az uniós szabályoktól való szükséges mértékű eltérés megengedhető.

A járművezetőnek legkésőbb a megfelelő megállóhely elérésekor be kell jegyeznie az eltérés okát a menetíró készülék adatrögzítő lapjának hátoldalán (ha analóg adatrögzítést használ), illetve egy kinyomaton vagy egy ideiglenes lapon (ha digitális menetíró készüléket használ).

A Bíróság C-235/94. számú ügyben hozott ítélete¹⁰ szerint ilyen eltérés csak olyan esetben alkalmazható, amikor az út folyamán váratlanul lehetetlenné válik a járművezető munkáóráira vonatkozó szabályok betartása. Másképpen fogalmazva: tilos a szabályok tervezett megsértése. Ez azt jelenti, hogy egy váratlan esemény bekövetkezésekor a járművezető feladata eldönteni azt, hogy el kell-e térni a szabályoktól. E döntés meghozatalakor a járművezetőnek szem előtt kell tartania azt, hogy ennek során biztosítani kell a közlekedés biztonságát.

Az ellenőrzést végző tisztviselőknek:

- ellenőrizniük kell annak az eseménynek a pontos természetét, amely miatt a járművezető e cikk rendelkezéseit alkalmazta; tisztában kell lenniük az **1. útmutató feljegyzésben** szereplő konkrét esetekkel;
- ellenőrizniük kell az eltérés elfogadhatóságát alátámasztó bejegyzéseket;
- ellenőrizniük kell, hogy a járművezető egy megfelelő megállóhely elérése érdekében alkalmazta-e az eltérést. *Megjegyzés: Ez nem jelenti azt, hogy a járművezetők szabad kezet kapnak az út befejezésére. Az ellenőröknek ugyanakkor azt is szem előtt kell tartaniuk, hogy az ellenőrzés idején az út esetleg még nem ért el egy megfelelő megállóhelyig, és ezért előfordulhat, hogy a szabályoktól való eltérést még nem jegyezték be. Ennek elmaradása ilyen körülmények között nem tekintendő jogsértésnek.*

- ellenőrizniük kell, hogy a megállóhely az első megfelelő hely volt-e;
- a korábbi bejegyzések alapján ellenőrizniük kell, hogy a járművezető rendszeresen és visszatérően veszi-e igénybe a mentességet; ha a járművezető tévesen vette igénybe ezt a mentességet, az ellenőrzést végző tisztviselőknek ellenőrizniük kell, hogy ezzel nem sértette-e meg a 6–9. cikket.

2.2.13. 13. cikk

2.2.13.1. Szöveg

(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 hatóságok tulajdonában lévő vagy járművezető nélkül bérelt járművei, melyek közúti szállítását végeznék és nem állnak versenyben magán szállítási vállalkozásokkal;*
- 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;*
- mezőgazdasági vagy erdészeti tevékenységre használt mezőgazdasági vontatók és erdészeti vontatók a járműtulajdonos, azt bérlő vagy lízingelő vállalkozás telephelyétől számított 100 km sugarú körön belül;*
- olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek megengedett legnagyobb összömege nem haladja meg a 7,5 tonnát és amelyeket:*
 - a közösségi postai szolgáltatások belső piacának fejlesztésére és a szolgáltatás minőségének javítására vonatkozó közös szabályokról szóló 1997. december 15-i 97/67/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikkének (13) bekezdése szerinti egyetemes szolgáltatók az egyetemes szolgáltatás keretébe tartozó szállításra használnak, vagy*
 - a járművezető által munkája során használt anyagok, felszerelés, vagy gépezet szállítására használnak.*
Ezeket a járműveket csak a vállalkozás telephelyétől számított 50 km sugarú körben szabad használni, azzal a feltétellel, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;
- kizárólagosan az ország területéhez gépjármű-használat számára nyitott híddal, gázlóval vagy alagúttal nem kapcsolódó, 2300 négyzetkilométer alapterület alatti szigeteken használt járművek;*
- a vállalkozás telephelyétől számított 50 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 pályaalakalmassági vizsga megszerzése céljából autóvezetés-
oktatásra és vizsgáztatásra használt járművek, feltéve, hogy azokat nem használják
kereskedelmi áru-, vagy személyszállításra;*
- h) *csatornázási, árvízvédelem, víz, gáz, és villamos áram karbantartási szolgáltatás, autót
karbantartás és ellenőrzés, háztól-házig háztartási hulladékgyűjtés és szállítás, távirati és
telefonos szolgáltatások, rádiós és televíziós műsorszolgáltatás vagy rádió és televízió
adó- és vevőállomások bemérése során használt járművek;*
- i) *10 és 17 közötti ülőhellyel rendelkező gépjárművek, melyeket kizárólag nem-kereskedelmi
célú személyszállításra használnak;*
- j) *speciális járművek, melyek cirkuszi és vidámparki berendezést szállítanak;*
- k) *olyan különlegesen kialakított járművek, amelyek elsődleges célja álló helyzetben oktatási
segédeszközként való használat,*
- l) *a gazdaságokból tej begyűjtésére és a tejkonténereknek, illetve állateledel céljára készült
tejtermékeknek a gazdaság területére való visszaszállítására használt járművek;*
- m) *pénz és/vagy értékek szállítására kialakított járművek;*
- n) *nem emberi fogyasztásra szánt állati hulladék vagy állati tetem szállítására szolgáló
járművek;*
- o) *kizárólag olyan csomópont jellegű helyeken, mint kikötőkben, kombinált árufuvarozási
terminálokon és vasútállomásokon használt járművek;*
- p) *az élőállatoknak a gazdaságokból a helyi piacokra és fordítva, vagy a piacokról a helyi
vágóhídra legfeljebb 50 km-es sugarú körben történő szállításához használt járművek.*

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

(3) *Amennyiben ez az 1. cikkben szereplő célokat nem sérti, és megfelelő védelem áll a
járművezetők rendelkezésére, a tagállamok a következő esetekben a Bizottság jóváhagyását
követően saját területükön kisebb kivételeket tehetnek ezen rendelet alól az olyan járművek
esetében, amelyek használatára 5 fő/km² alatti népsűrűségű, előre meghatározott területeken
kerül sor:*

- hatóságilag jóváhagyott menetrenddel rendelkező, menetrend szerinti belföldi
személyszállítási szolgáltatás esetén (amelyekre vonatkozóan kizárólag a szünetekkel
kapcsolatos mentességek engedhetők meg), és*
- olyan saját részre, bérmunkában vagy díjazás ellenében végzett belföldi szállítási
műveletek esetén, amelyeknek nincs kihatása az egységes piacra és bizonyos ipari
szektorok fenntartásához szükségesek az adott területen, és ahol ezen rendelet
mentességi előírásai legfeljebb 100 km sugarú kört írnak elő.*

*Az ezen mentesség körébe tartozó közúti szállítás magában foglalhat egy
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.*

2.2.13.2. Jogsértések

A mentesség helyes alkalmazása esetén jogsértések nem áll fenn.

2.2.13.3. Közúti ellenőrzés

Az ellenőrzést végző tisztviselőknek a járművezetővel folytatott egyeztetés során meg kell állapítaniuk az út részleteit, a jármű használatát, az adott járműhöz tervezett felszerelés jellegét és a rakomány adatait, majd ezek alapján meg kell állapítaniuk, hogy a mentesség alkalmazása elfogadható-e. Nem szabad megfelekedezni arról, hogy ez a cikk csak az 5–9. cikk alól ad mentességet.

Megjegyzés: A menetíró készülék beszerelésére (és használatára) vonatkozó követelmény alóli vonatkozó mentességet a 3821/85/EGK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése tartalmazza.

Az ellenőrzést végző tisztviselőknek azt is szem előtt kell tartaniuk, hogy a járművezető vagy az üzemeltető adott esetben nem tud specifikus mentesség alkalmazhatóságáról, és úgy próbál meg eleget tenni az 561/2006/EK rendelet stb. előírásainak, hogy közben más szabályok vonatkoznak rá.

Ezek tagállamonként változó **nemzeti** eltérések és általában csak az adott tagállam határain belül érvényesek; ugyanakkor szomszédos országok (pl. az Egyesült Királyság és Írország) között létezhet olyan helyi megállapodás is, amely lehetővé teszi az eltérések kölcsönös elismerését.

További útmutatás a nemzeti jogszabályokban található.

Az ezen eltérések keretében végzett tevékenységeket egyéb munkaként kell bejegyezni, ha azokat egy adott munkanapon az e rendelet hatálya alá tartozó vezetéssel együtt hajtották végre.

Ha a járművezető valamilyen eltérést helytelenül alkalmazott, akkor az 561/2006/EK és a 3821/85/EGK rendelet alapján részletes vizsgálatot kell végezni.

Amennyiben valamely igénybe vett eltérés elfogadhatóságának megállapítására van szükség, a http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/driving_time_en.htm uniós weboldalon elérhető az egyes tagállamokban érvényes nemzeti eltérések kimerítő listája.

Ezért az ellenőrzést végző tisztviselőknek a közúti ellenőrzések lefolytatása során tisztában kell lenniük azokkal.

2.2.14. 14. cikk

2.2.14.1. Szöveg

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

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

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

2.2.14.2. Jogsértések

Nincsenek.

2.2.14.3. Közúti ellenőrzés

A rendelet lehetővé teszi, hogy a tagállamok (a Bizottsághoz benyújtott kérelem alapján) enyhítsenek a 6–9. cikk által megszabott vezetési korlátozásoknak való megfelelés követelményén. Hasonlóképp, a tagállamok kivételes körülményekre és szükséghelyzetekre (pl. zavart okozó szélsőséges időjárási körülmények vagy ragadós száj- és körömfájás járvány az Egyesült Királyságban) hivatkozva legfeljebb 30 napos időszakra ideiglenes mentességet adhatnak, amelyről értesíteniük kell a Bizottságot.

A szükséghelyzet ideje alatt az ellenőrzést végző tisztviselők vélhetően tudnak arról, hogy ilyen enyhítés van érvényben, azonban bizonyos idővel az esemény után elvégzett vizsgálatok során is szem előtt kell tartaniuk, hogy korábban ilyen jellegű enyhítések lehettek érvényben.

Ha a járművezető azt állítja, hogy a rendelet szabályainak megszegése nem volt jogsértés, mert azt a rendelet enyhítése tette lehetővé, az ellenőrzést végző tisztviselőnek fel kell szólítania az engedély egy példányának bemutatására. Ha a járművezető nem tud ilyen dokumentumot bemutatni, akkor az eltérés elfogadhatóságának ellenőrzése céljából a Bizottsághoz kell fordulni, amelynek minden ilyen engedélyezés bejelentése kötelező.

A naprakész lista a következő webcímen érhető el:

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/doc/temporary-relaxation-of-drivers.pdf

Mivel a rendelet ilyen enyhítései helyi szinten alkalmazandók, az illetékes hatóság ezekről várhatóan az ellenőrzést végző tisztviselőket is tájékoztatta. Ezért ezeknek az enyhítéseknek más tagállamok szempontjából csak akkor van jelentőségük, amikor a járművezető az eseményt követően egy másik tagállam területére lép, és ott ellenőrzés céljából bemutatja a jogsértésnek tűnő, valójában azonban – adott esetben – ténylegesen engedélyezett szabályszegéseket tartalmazó bejegyzéseket.

Az ellenőrzést végző tisztviselőnek ezért meg kell győződnie a hivatkozott enyhítések valóságáról, és amennyiben azok meglétét nem sikerül alátámasztani, alkalmaznia kell a 6–9. cikkben előírt korlátozásokat.

2.2.15. 15. cikk**2.2.15.1. Szöveg**

A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a 3. cikk a) pontjában szereplő járművek vezetőire a nemzeti szabályozás vonatkozzon, mely megfelelő védelmet nyújt a megengedett vezetési idők és kötelező szünetek, illetve pihenőidők tekintetében.

2.2.15.2. Jogsértések

Nincsenek.

2.2.15.3. Közúti ellenőrzés

Ez a cikk azt írja elő a tagállamok számára, hogy rendeletekkel szabályozzák az e rendelet hatálya alól a 3. cikk a) pontja alapján mentesített járművek vezetőinek vezetési és pihenőidőit. Ezek jelentősége kizárólag nemzeti szintű.

2.16. 16. cikk**2.2.16.1. Szöveg**

(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.*

Megjegyzések

A 16. cikk 2007. december 31-én hatályát veszítette (lásd az 561/2006/EK rendelet 26. cikkét, amely a 3821/85/EGK rendelet 3. cikkét módosította).

2.2.17. 17. és 18. cikk

Ezeket a cikkeket itt nem tekintjük át, mivel nem kapcsolódnak a közúti ellenőrzésekhez.

2.2.18. 19. cikk**2.2.18.1. Szöveg**

(1) A tagállamoknak az ezen rendelettel és a 3821/85/EGK rendelettel kapcsolatos jogsértésekre vonatkozó szankciókra vonatkozó szabályokat kell lefektetniük, és meg kell tenniük minden olyan intézkedést mely azok végrehajtásához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartónak és diszkriminációmentesnek kell lenniük. E rendelet és a 3821/85/EGK rendelet semmilyen megszegése nem vonhat maga után több mint egy szankciót vagy eljárást. A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot ezekről az intézkedésekről és a szankciókra vonatkozó szabályokról legkésőbb a 29. cikk második albekezdésében meghatározott időpontig. A Bizottság ennek megfelelően tájékoztatja a tagállamokat.

(2) A tagállamok lehetővé teszik az illetékes hatóságok számára, hogy azok szankciókkal sújtsanak egy vállalkozást és/vagy a járművezetőt e rendelet saját területükön észlelt olyan megszegéséért, amely miatt korábban nem szabtak ki szankciót, abban az esetben is, ha a jogsértést egy másik tagállam vagy egy harmadik ország területén követték el.

Kivételes esetben, olyan jogsértés észlelése esetén:

- melyet nem az érintett tagállam területén követtek el, és*
- melyet olyan vállalkozás követett el, melynek székhelye, illetve olyan járművezető követett el, aki esetében a szolgálatteljesítés helye egy másik tagállamban, illetve egy harmadik országban található,*

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

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

(4) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy arányos, adott esetben pénzügyi szankciókat is tartalmazó szankciórendszer működjön e rendelet vagy a 3821/85/EGK rendelet vállalkozások vagy az ahhoz kapcsolódó feladók, szállítmányozók, utazásszervezők, fővállalkozók, alvállalkozók és járművezető munkaközvetítők általi megszegése esetén.

2.2.18.2 Jogsértések

Nincsenek.

2.2.18.3 Közúti ellenőrzés

A közúti ellenőrzések során az ellenőrzést végző tisztviselőknek tisztában kell lenniük azzal, hogy ez a cikk lehetővé teszi számukra, hogy az 561/2006/EK rendelet előírásainak olyan megsértései alapján járjanak el járművezetőkkel (és üzemeltetőkkel) szemben, amelyeket utóbbiak korábban egy másik tagállam vagy harmadik ország területén követtek el. A cikk pontos szövegezéséből az következik, hogy ez a jogkör nem terjed ki a 3821/85/EGK rendelet megsértésének eseteire, bár ez az egyes tagállamok által bevezetett végrehajtási jogszabályok szövegezésétől is függhet.

2.2.19. **20. cikk**

2.2.19.1 Szöveg

(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.

2.2.19.2. Jogsértések

Nincsenek.

2.2.19.3 Közúti ellenőrzés

A vizsgálatot végzőknek fel kell készülniük arra, hogy az eljárásokról és szankciókról szóló bizonyítékok bemutatásakor sokféle különböző bizonyítékkal találhatják szembe magukat.

A CORTE által jóváhagyott és néhány tagállam által elfogadott egységes nyomtatványt a közúti műszaki ellenőrzés eredményeinek jelentésére vonatkozó, a 2000/30/EU irányelv I. mellékletében foglalt hasonló követelmény alapján állították össze.

A legegyszerűbb formájában ez a bizonyíték egy, a kinyomaton vagy a menetíró készülék adatrögzítő lapján szereplő aláírt üzenet is lehet.

Ha a járművezető nem mutatja be a korábbi szankcióról szóló bizonyítékot, további szankciónak lehet kitéve ugyanazon szabályszegésért. Ha ilyen további szankcióra kerül sor, és a korábbi szankció bizonyítékát utólag bemutatják, akkor ez utóbbi szankciót vissza kell vonni.

2.2.20. **21. cikk**

2.2.20.1 Szöveg

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.

2.2.20.2. Jogsértések

Nincsenek.

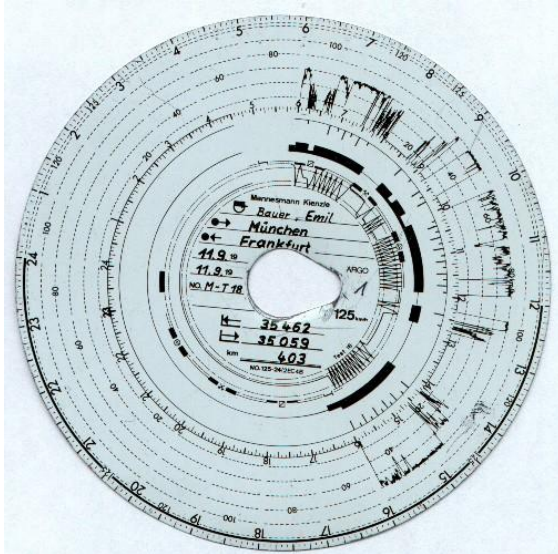
2.2.20.3. Közúti ellenőrzés

Ez a cikk amellet, hogy feljogosítja a tagállamokat arra, hogy a szabályszegő járművezető által vezetett jármű továbbhaladásának megakadályozását lehetővé tevő jogszabályokat vezessenek be, az üzemeltetőkkel és a járművezetőkkel szemben közigazgatási szankciók alkalmazását is lehetővé teszi. Nem minden tagállam vezet be az eltiltást vagy a jármű továbbhaladásának megakadályozását lehetővé tevő intézkedéseket.

2.2.21. 22–29. cikk

Ezeket a cikkeket itt nem tekintjük át, mivel nem kapcsolódnak közúti ellenőrzésekhez, noha az ellenőrzést végző tisztviselőknek tudniuk kell, hogy a 27. cikk (1) bekezdése módosítja a 3821/85/EGK rendeletet, ezáltal pedig meghatározza azokat a tagállamokban nyilvántartásba vett járműveket, amelyeket kötelezően digitális menetíró készülékkel kell felszerelni.

3. A 3821/85/EGK rendelet – A menetíró készülékre és az adatrögzítésre vonatkozó szabályok



3.1. A 3821/85/EGK rendelet

A menetíró készülék azokat a szükséges adatokat rögzíti, amelyek az ellenőrzést végző tisztviselők által végzett megfelelőségi ellenőrzések során alapvető fontosságúak. Ezeket az automatikusan gyűjtött vagy kézzel (a járművezető által) bevitt adatokat a menetíró készülék adatrögzítő lapján vagy digitális adatfájlokban rögzítik. Az ellenőrzést végző tisztviselők túlnyomórészt e bejegyzések vizsgálata alapján tudják megállapítani, hogy a járművezető betartotta-e a vezetési időkre és a pihenőidőkre vonatkozó szabályokat.

A 3821/85/EGK rendelet e készülékek típusjóváhagyásával, beépítésével és vizsgálatával kapcsolatos műszaki kérdéseket határoz meg, valamint kötelezi a járművezetőket a benne foglalt követelmények betartására.

A 3821/85/EGK rendelet részletes vizsgálata nem tartozik e dokumentum tárgykörébe, valamint meg kell jegyezni, hogy noha a rendelet csak uniós tagállamban nyilvántartásba vett járművekre vonatkozik, a rendeletben foglaltaknak való megfelelés egyben az AETR-megállapodásban hasonlóan megfogalmazott követelmények elégséges teljesítésének is tekinthető.

A menetíró készülékek használatára vonatkozó legfontosabb követelményeket a 3. és a 13–16. cikk tartalmazza. Ezek a cikkek szigorú és részletes kötelezettségeket rónak a járművezetőkre, és az ellenőrzést végző tisztviselők közötti ellenőrzése során észlelt számos jogsértéshez szolgálnak alapul.

A rendelet betartása nélkül az 561/2006/EK rendeletben előírt követelményeknek való megfelelés nem értékelhető reálisan. Az ellenőrzést végző tisztviselőknek az 561/2006/EK rendeletnek való megfelelés vizsgálata mellett a 3821/85/EGK rendelet vonatkozó követelményeinek teljesítéséről is meg kell győződniük.

Az ellenőrzést végző tisztviselőknek ismerniük kell ezeket a rendeleteket, és el kell tudniuk végezni a menetíró készülékkel rögzített adatok vizsgálatát és értékelését.

3.1.1. 3. cikk

3.1.1.1. Szöveg

- (1) Menetíró berendezést kell beszerezni és használni a tagállamokban nyilvántartott olyan járművekbe, melyeket közúti áru- vagy személyszállításra alkalmaznak, kivéve az 561/2006/EK rendelet 3. cikkében említett járműveket. Az 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 az 561/2006 rendelet előírásai alól, 2007. december 31-ig meg kell felelniük e rendeletnek.
- (2) A tagállamok mentesíthetik az 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 az 561/2006/EK rendelet 14. cikkében meghatározott szállítási célokra használt járműveket e rendelet hatálya alól.
- (4) A tagállamok a belső szállításnál előírhatják a rendeletnek megfelelő menetíró készülékek beépítését és használatát minden olyan járműnél, amelyekbe az (1) bekezdés szerint nem szükséges menetíró készüléket beépíteni és használni.

3.1.1.2. Jogsértések

A menetíró készülék beszerelése nem a rendeleteknek megfelelően történt.

3.1.1.3. Közúti ellenőrzés

Az ellenőrzést végző tisztviselőknek ellenőrizniük kell, hogy a mentesség hatálya alá nem tartozó járművek fel vannak-e szerelve a megfelelő típusú menetíró készülékkel, és hogy annak beszerelése megfelel-e a 3821/85/EGK rendeletben foglalt követelményeknek. Ez a cikk az 561/2006/EK rendelet 13. cikkének (1) és (3) bekezdésében felsorolt közúti szállításra használt járműveket mentesíti a menetíró készülék beszerelése alól.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a nem uniós AETR-országokban nyilvántartásba vett járművek a 3821/85/EGK rendelet követelményeinek teljesítésével is megfelelhetnek az AETR-megállapodás 10. cikkében foglaltaknak, de nem ez a megfelelés egyedüli módja. A kialakításra, használatra és beépítésre vonatkozó AETR-követelmények túlnyomórészt a 3821/85/EGK rendelet követelményeit tükrözik, ezért azokat ebben a dokumentumban nem vizsgáljuk. Ezért a vizsgálatot végzőknek ügyelniük kell arra, hogy a helyes követelményre hivatkozzanak, amikor nem uniós AETR-országban nyilvántartásba vett járműbe beszerelt ellenőrző berendezés kialakításával, használatával vagy beépítésével összefüggő jogsértést állapítanak meg.

3.1.2. 13. cikk

3.1.2.1. Szöveg

A munkáltató és a járművezető gondoskodik egyrészt a menetíró készülék, másrészt a járművezetői kártya helyes működéséről és megfelelő használatáról, amennyiben a járművezetőnek az IB. mellékletben foglaltaknak megfelelő menetíró készülékkel felszerelt járművet kell vezetnie.

3.1.2.2. Jogsértések

A menetíró készülék helyes működése nem biztosított.

Hibás menetíró készülékkel felszerelt jármű használata – ezek *nagyon súlyos jogsértések*.

3.1.2.3. Közúti ellenőrzés

A közúti vizsgálatok során az ellenőrzést végző tisztviselőknek a bemutatott rögzített adatok és a különböző menetírókészülék-rendszerekhez rendelkezésre álló diagnosztikai jelentések megvizsgálásával ellenőrizniük kell a menetíró készülék helyes működését. A járművezető tevékenységeinek pontos rögzítését befolyásoló bármilyen hiba miatt az ellenőrzést végző tisztviselő csak korlátozottan tudja nyomon követni a rendeleteknek való megfelelést.

Analóg menetíró készülékek

A hiányzó vagy a rosszul beállított vonalak, a hibára utaló vonalak jelenléte (pl. a teljes skálára kiterjedő kitérések vagy vastagságú vonalak) és bármilyen szokatlan vonalvezetés a menetíró készülék nem megfelelő működésének biztos jele.

Digitális menetíró készülékek

A járművezetői kártya a digitális menetírókészülék-rendszer szerves része, magának a kártyának a helyes működése pedig e cikk egyik követelménye.

Előfordulhat, hogy a járműegységen tárolt „Események és hibák” állományban működési zavarokról, hibákról és meghibásodásokról szóló információkat rögzítettek.

A vizsgálatot végzőknek figyelembe kell venniük, ha ez a hiba egyértelműen a közelmúltban (pl. az út során) jelentkezett, és lehetővé kell tenniük a javítás elvégzését. Felhívjuk a figyelmet a 3821/85/EGK rendelet 16. cikkére, amely így rendelkezik: „Üzemzavar vagy a készülék hibás működése esetén a munkáltató, mielőtt a körülmények megengedik, megjavíttatja a készüléket egy elismert szerelővel vagy műhellyel. Ha a jármű nem tud visszatérni a telephelyre az üzemzavar fellépésnek vagy a hibás működés megállapításának napjától számított egy héten belül, a javítást útközben végzik el.”

A vizsgálatot végzőknek ugyanakkor ellenőrizniük kell annak bizonyíthatóságát, hogy a menetíró készülék hibái hosszabb ideje fennállnak és nem a közelmúltban jelentkeztek, és meg kell tenniük a megfelelő végrehajtási intézkedéseket.

Egy nyilvánvalóan hibásan működő menetíró készülék azt is jelezheti, hogy a rögzített adatokat manipulálják vagy manipulálták, ezért az ilyen jellegű meghibásodások kivizsgálásakor az ellenőrzést végző tisztviselőknek ezt is szem előtt kell tartaniuk.

3.1.3. 14. cikk

3.1.3.1. Szöveg

(1) A munkáltató megfelelő számú adatrögzítő lapot ad ki azoknak a járművezetőknek, akik az I. mellékletnek megfelelően 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 az illetékes ellenőrző tisztviselő által lefoglalt adatrögzítő lapokat pótolni kell. A munkáltató a járművezetőknek csak olyan adatrögzítő lapokat ad ki, amelyek a jóváhagyott mintának megfelelnek és a járműbe beépített készülékhez használhatók.

Amennyiben a jármű az IB. mellékletben foglaltaknak megfelelő menetíró készülékkel van felszerelve, a munkáltató és a járművezető gondoskodik arról, hogy – a szolgálati idő hosszának figyelembevételével – az IB. mellékletben említett, kérelemre történő kinyomtatás helyesen történjék meg a felülvizsgálat esetén.

(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.

(3) Az IB. mellékletben meghatározott járművezetői kártyát a járművezető kérésére annak a tagállamnak a hatáskörrel rendelkező hatósága állítja ki, amelynek területén a járművezető szokásos tartózkodási hellyel rendelkezik. A tagállamok előírhatják a 3820/85/EGK rendelet rendelkezéseinek hatálya alá tartozó és a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkező járművezetők számára, hogy kiváltsák a járművezetői kártyát.

a) E rendelet alkalmazásában „szokásos tartózkodási hely” az a hely, ahol az adott személy általában él, vagyis ahol egy naptári évben legalább 185 napot tölt, személyes és foglalkozásával összefüggő kötöttségei miatt, vagy foglalkozási kötöttségekkel nem rendelkező személy esetén, olyan személyes kötöttségei miatt, amelyek szoros kapcsolatra utalnak az adott személy és azon hely között, ahol él. Mindazonáltal az olyan személy esetében, akinek a foglalkozással kapcsolatos, illetve személyes kötöttségei eltérő helyekhez kapcsolódnak, és ennek következtében felváltva két vagy több tagállamban található, különböző helyeken él, a szokásos tartózkodási helynek a személyes kötődések szerinti tagállamot kell tekinteni, feltéve hogy az ilyen személy rendszeresen visszatér oda. E legutóbbi feltételnek nem kell teljesülnie, ha az érintett személy azért él egy tagállamban, hogy ott határozott idejű megbízásnak tegyen eleget.

b) A járművezetők bármilyen arra alkalmas eszközzel, például személyazonosító kártyájukkal vagy más érvényes okmánnyal igazolhatják szokásos tartózkodási helyüket.

c) Amennyiben a járművezetői kártyát kiállító tagállam hatáskörrel rendelkező hatóságaiban kétség merül fel a szokásos tartózkodási hely vonatkozásában a b) pont szerint tett nyilatkozat érvényességét illetően, vagy meghatározott külön ellenőrzést kívánnak végezni, úgy további információkat, illetve bizonyítékokat kérhetnek.

- d) A kiállító tagállam hatáskörrel rendelkező hatóságai – amennyiben módjukban áll – ellenőrzik, hogy a kérelmező nem rendelkezik-e már érvényes járművezetői kártyával.
- (4) a) A tagállam hatáskörrel rendelkező hatósága az IB. melléklet rendelkezéseinek megfelelően személyes jelleggel ruházza fel a kártyát. Adminisztratív okokból a járművezetői kártya érvényességi ideje nem haladhatja meg az öt évet. A járművezető birtokában csak egyetlen érvényes járművezetői kártya lehet. A járművezető csak saját, személyes jelleggel felruházott járművezetői kártyájának használatára jogosult. A járművezető nem használhat hibás, vagy lejárt járművezetői kártyát.
- A régi kártya helyett kiállított új kártyán az előzőével megegyező kártyaszám szerepel, de az indexszám eggyel növekedik. A kiállító hatóság legalább a kártyák érvényességi időtartamának megfelelő ideig nyilvántartást vezet a kiadott, ellopott, elveszett vagy hibás járművezetői kártyákról. Ha a járművezetői kártya megsérül, hibásan működik, elvesz vagy ellopják, a hatóság az ilyen értelmű részletes kérelem kézhezvételének időpontjától számított öt munkanapon belül cserekártyát biztosít. Kártyamegújítási kérelem esetén, ha a kártya lejárat időpontja közeleg, a hatóság a lejárat időpontja előtt új kártyát biztosít, amennyiben a kérelmet a 15. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében megállapított határidőkön belül elküldték.
- b) Járművezetői kártyát csak olyan kérelmező kap, aki a 3820/85/EGK rendeletben foglalt rendelkezések hatálya alá tartozik.
- c) A járművezetői kártya személyre szóló dokumentum. Hivatalos érvényességi ideje alatt csak akkor vonható vissza, illetve érvényessége csak akkor függeszthető fel, ha valamely tagállam hatáskörrel rendelkező hatósága arra a megállapításra jut, hogy a kártyát hamisították vagy a járművezető olyan kártyát használ, amelynek nem ő a tulajdonosa, vagy a kártyát a valóságnak meg nem felelő nyilatkozatok, illetve hamisított okmányok alapján kapta. Ha az ilyen felfüggesztés vagy visszavonás iránt nem az a tagállam intézkedik, amelyik a kártyát kiállította, akkor az előbbi tagállam visszaküldi a kártyát a kiállító tagállam hatóságaihoz és jelzi e visszaküldés indokait.
- d) A tagállamok által kiállított járművezetői kártyákat a tagállamok kölcsönösen elismerik. Ha az egyik tagállamban kiállított érvényes járművezetői kártya tulajdonosa szokásos tartózkodási helyét egy másik tagállamba helyezi át, akkor addigi kártyája helyett azzal egyenértékű új járművezetői kártyát igényelhet. A kártyacserét végrehajtó tagállam feladata szükség esetén annak ellenőrzése, hogy a bemutatott kártya valóban érvényes-e még.
- A kártyacserét végrehajtó tagállam visszaküldi a régi kártyát a kiállító tagállam hatóságainak, és jelzi ennek indokait.
- e) Amennyiben egy tagállam kicserél vagy lecserél egy járművezetői kártyát, úgy az ilyen cserét – és minden további cserét, illetve megújítást – nyilvántartásba vesznek az adott tagállamban.
- f) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy kizárják a járművezetői kártyák hamisításának lehetőségét.
- (5) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 3820/85/EGK rendelet és a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról szóló, 1992. február 10-i 92/6/EGK tanácsi irányelv [1] betartásának ellenőrzéséhez szükséges adatok – amelyeket az e rendelet IB. mellékletében foglaltak szerinti menetíró készülékek rögzítenek és tárolnak – rögzítésük időpontjától számított legalább 365 napig rendelkezésre álljanak, valamint arról, hogy az adatok rendelkezésre bocsátása olyan feltételek mellett történjék, amelyek garantálják az adatok biztonságát és pontosságát.

A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy a menetíró készülék vizonteladása vagy leszerelése semmilyen módon ne gátolhassa e bekezdés megfelelő alkalmazását.

3.1.3.2. Jogsértések

A járművezető az alábbi okok valamelyike miatt nem tud sikeresen nyomtatni:

- a) Elégtelen mennyiségű papír – *enyhébb jogsértés*
- b) Egyéb, pl. hibás járműegység – *nagyon súlyos jogsértés*

A járművezető olyan kártyát használ, amelynek nem ő a tulajdonosa – *nagyon súlyos jogsértés*

Hibás járművezetői kártya használata – *nagyon súlyos jogsértés*

A járművezető birtokában egynél több, saját adatait tartalmazó kártya van – *nagyon súlyos jogsértés*

Járművezetői kártya használatának elmulasztása (pl. ha a járművezetőnek nincs kártyája, de digitális menetíró készülékkel felszerelt járművet vezet) – *nagyon súlyos jogsértés*

A rögzített adatok (1 éves) megőrzésének elmulasztása (üzemeltetői jogsértés) – *nagyon súlyos jogsértés*.

3.1.3.3. Közúti ellenőrzés

E cikk (1) bekezdése a menetíró készülék nyilvántartási rendszerének megfelelő működtetése vonatkozásában ró kötelezettségeket az üzemeltetőkre és a járművezetőkre.

A járművezetőnek gondoskodnia kell arról, hogy felszólításra vagy kérésre bármikor kinyomatot tudjon adni, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy a járművezetőnek megfelelő mennyiségű papírhenger-készlettel kell rendelkeznie. Ha ennek hiánya miatt nem tud nyomtatni, az jogsértésnek minősül.

(A járművezetőket ösztönözni kell arra, hogy elegendő papírhenger-készletet tartsanak a fedélzeten.)

Az üzemeltetők kötelesek a használt menetíró készülékkel kompatibilis, kellő mennyiségű tartalék adatrögzítő lapot a járművezető rendelkezésére bocsátani. E kötelezettség elmulasztása a munkáltató/üzemeltető által elkövetett jogsértésnek minősül.

A (2) bekezdés vállalkozásokra (üzemeltetők, vállalatok) ró az adatrögzítő lapok és a letöltött adatok összegyűjtésére és tárolási módjára vonatkozó kötelezettséget, és bár ennek nem teljesítése a vállalat által elkövetett jogsértésnek minősül, ez a közúti ellenőrzések szempontjából kevésbé releváns.

A (3) és (4) bekezdés elsősorban a tagállamok és a kártyakiállító hatóságok által kibocsátott járművezetői kártyák kiállítási eljárásaival, összeállításával és jellemzőivel foglalkozik, ezért a közúti ellenőrzések szempontjából kevésbé relevánsak.

A szöveg ugyanakkor tiltja, hogy a járművezetők egynél több érvényes járművezetői kártyával rendelkezzenek; mindössze egyetlen saját, személyes jelleggel felruházott járművezetői kártya használatára jogosítja fel őket és tiltja a hibás/sérült, illetve lejárt kártyák használatát. Amennyiben a kártyát hamisították vagy a járművezető a valóságnak meg nem felelő nyilatkozatok, illetve hamisított okmányok alapján kapta, vagy ha olyan kártyát használ,

amelynek nem ő a tulajdonosa, akkor a kártya (a hatáskörrel rendelkező hatóság által) bevonható, illetve érvényessége felfüggeszhető.

3.1.4. 15. cikk

3.1.4.1. Szöveg

(1) A járművezetők nem használhatnak elszennyeződött vagy sérült adatrögzítő lapokat vagy járművezetői kártyákat. Az adatrögzítő lapokat vagy járművezetői kártyákat ezért megfelelő módon védeni kell. Ha egy járművezető meg kívánja újítani járművezetői kártyáját, akkor legkésőbb 15 munkanappal a kártya lejáratási időpontja előtt azon tagállam illetékes hatóságához kell fordulnia, amelyben szokásos tartózkodási helye található.

Amennyiben az adatrögzítő lap vagy a járművezetői kártya, amelyen feljegyzés van, megsérült, a járművezető a sérült adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyát a pótláshoz használt tartaléklaphoz köteles csatolni.

Ha a járművezetői kártya megsérül, hibásan működik, elvesz vagy ellopják, akkor a járművezetőnek a kártyacsere ügyében 7 naptári napon belül azon tagállam illetékes hatóságához kell fordulnia, amely tagállamban szokásos tartózkodási helye található.

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.

(2) A járművezetőknek minden nap használniuk kell az adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyákat, amikor járművet vezetnek, attól az időponttól kezdve, amikor a járművet átveszik. Az adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyákat nem szabad kivenni a napi munkaidő vége előtt, kivéve ha a kivétel egyébként engedélyezett. Egyetlen adatrögzítő lap vagy járművezetői kártya sem használható azon az időtartamon túl, amelyre azt szánták.

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 biztosítania kell, hogy járművezetői kártyája a menetíró megfelelő nyílásába legyen beillesztve.

Ha a járművön egynél több járművezető tartózkodik, a vezetők a szükséges változtatásokat az adatrögzítő lapokon úgy hajtják végre, hogy az I. melléklet II. fejezetének 1–3. pontjában

említett információt a járművet ténylegesen vezető járművezető adatrögzítő lapjára jegyzik fel.

(3) A járművezetők:

- biztosítják, hogy az adatrögzítő lapon feljegyzett idő annak az országnak a hivatalos idejével egyezzen, amelyekben a járművet nyilvántartásba vették,
- úgy működtetik a kapcsoló berendezéseket, hogy lehetőség legyen az alábbi időtartamok elkülönített és pontos rögzítésére:
 - a) a jel alatt:  a vezetési idő;
 - 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 [1] 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;
 - d) a jel alatt:  a vezetés megszakítása és a napi pihenőidők.

(4) Hatályát veszette.

(5) A jármű személyzetének minden tagja az adatrögzítő lapján a következő adatokat jegyzik be:

- a) a lap használatba vételének kezdetekor: a családi és utónevét;
- b) a dátumot és helyet, ahol a lap használatba vétele elkezdődött, és a dátumot és helyet, ahol az ilyen használat véget ért;
- c) minden egyes jármű rendszámát, amelyre beosztották, mind a lapon rögzített első menet kezdetekor, mind az azt követő, a lap használata alatt bekövetkező járműcsere esetén;
- d) a kilométer-számláló állását:
 - a lapon rögzített első menet előtt,
 - a lapon rögzített utolsó menet végén,
 - a munkanap folyamán bekövetkező járműcsere esetén

(azon a járművön, amelyre előzőleg beosztották és azon a járművön, amelyre később osztották be);

e) az esetleges járműcsere időpontját.

(5a) A járművezető az IB. mellékletben foglaltaknak megfelelő menetíró készülékbe beírja azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben munkanapját megkezdi és befejezi. Bármely tagállam előírhatja azonban, hogy az olyan járművek vezetői, amelyek a határaikon belül folytatnak szállításokat, az ország betűjele mellett részletesebb földrajzi leírásokat is adjanak meg, feltéve hogy az adott tagállam azokat még 1998. április 1. előtt bejelentette a Bizottságnál, és azok száma nem haladja meg a húszat.

fenti adatokat a járművezető viszi be, ami történhet teljesen manuálisan vagy automatikusan, ha a menetíró készülék műholdas követőrendszerrel áll kapcsolatban.

(6) Az I. mellékletben meghatározott menetíró készüléket úgy kell kialakítani, hogy az illetékes ellenőrző tisztviselő, ha szükséges, a készülék felnyitása után le tudja olvasni, az

adatrögzítő lap maradandó deformációja, károsítása vagy szennyezése nélkül az ellenőrzés időpontja előtti utolsó 9 óra feljegyzéseit.

A készüléket ezenkívül úgy kell kialakítani, hogy a ház felnyitása nélkül ellenőrizni lehessen, hogy történt-e adatrögzítés.

(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 az 561/2006/EK rendeletnek megfelelően.

b) Ha a járművezető az IB. mellékletnek megfelelő adatrögzítő berendezéssel felszerelt járművet vezet, a járművezetőnek be kell tudnia mutatni az ellenőrzést végző személy kérésére a következőket:

i. a nevére szóló járművezetői kártyáját;

ii. bármely kézi feljegyzést és kinyomatot, melyet az adott héten és az azt megelőző 15 napon készítettek ezen rendeletnek és az 561/2006/EK rendeletnek megfelelően, és

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

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

c) Az arra felhatalmazott ellenőrzést végző személy az adatrögzítő lapok, az adatrögzítő berendezés vagy a járművezetői kártya által rögzített, kijelzett vagy kinyomtatott adatok elemzésével ellenőrizheti az 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.

(8) Tilos az adatrögzítő lapon rögzített, a menetíró készülékben vagy a járművezetői kártyán tárolt adatokat, illetve az IB. mellékletben meghatározott menetíró készülék kinyomtatott adatait meghamisítani, kitörölni vagy megsemmisíteni. Ugyanez vonatkozik a menetíró készülékkel, az adatrögzítő lappal vagy a járművezetői kártyával kapcsolatos manipulációra, amely az adatok, illetve a kinyomtatott információk meghamisítását, törlését vagy megsemmisítését eredményezheti. Nem tartható a járművön olyan eszköz, amelyik ilyen célra felhasználható lehet.

3.1.4.2. Jogsértések

A rögzített adatok bemutatásának elmulasztása a közúti ellenőrzés során.

A szolgálati könyv, a nyilvántartás vagy a közúti ellenőrzés során kért bármilyen egyéb dokumentum bemutatásának elmulasztása.

A menetíró készülék adatrögzítő lapja vagy a járművezetői kártya használatának elmulasztása.

Nem elegendő mennyiségű lap kiadása (üzemeltető).

Adatrögzítő lapok munkáltatóhoz való visszajuttatásának elmulasztása.

A készülékhez nem megfelelő adatrögzítő lap használata.

A menetíró készülék adatrögzítő lapja vagy a járművezetői kártya szükséges módosításainak elmulasztása (kétfős személyzettel való vezetés).

Annak az ellenőrzésnek az elmulasztása, hogy a járművezetői kártya a digitális menetíró készülék megfelelő nyílásába van-e behelyezve.

A szükséges időszakok kézi, automatikus vagy egyéb módon történő bevitelének elmulasztása.

Az adatrögzítő lapok középső részén szereplő adatok (analóg).

Az üzemmódkapcsoló helytelen használata.

A származási ország betűjele bevitelének elmulasztása (digitális).

Helytelen menetírókészülék-idő.

A menet megkezdése előtti és vége utáni nyomtatás és a megfelelő adatok bevitelének elmulasztása (hibás digitális menetíró készülék/kártya esetén).

A járművezetői kártya cseréjének 15 napon belüli (megújítás), illetve 7 napon belüli (hibás, elveszett vagy ellopták) kérelmezésének elmulasztása.

Adatrögzítő lap (analóg), illetve járművezetői kártya (digitális) jogosulatlan kivétele.

Adatrögzítő lap megengedettnél hosszabb időn át tartó használata.

Elszennyeződött vagy sérült adatrögzítő lapok használata.

Nem engedélyezett eszköz (azaz amely alkalmas a menetíró készülékkel rögzített adatok manipulálására/törlésére).

3.1.4.3 Közúti ellenőrzés

A rendelet az adatbejegyzések készítésével, megőrzésével és bemutatásával, a menetíró készülék használatával és a kivételes körülmények esetén követendő eljárásokkal kapcsolatban részletes kötelezettségeket ró a járművezetőre.

15. cikk (1) bekezdés

A rendelet szövege egyértelműen fogalmaz a követendő eljárásokról. Ennek szándékos elmulasztása az alábbiak alapján indított intézkedésekhez vezet:

- a) elszennyeződött vagy sérült adatrögzítő lapok használata, pl. olyan lapok használata, amelyek a használat előtti vagy utáni hanyag kezelés következtében kerültek ilyen állapotba; az elszennyeződött vagy sérült adatrögzítő lapok használatának elmulasztása egyértelműen a járművezető felelőssége; felhasználás után tárolásukat olyan formában kell megoldani, amely megakadályozza a lapok elszennyeződését és sérülését, amelynek következtében a rajtuk tárolt adatok megsérülhetnek vagy olvashatatlanná válhatnak; az olyan eseti vagy enyhe sérülés/elszennyeződés, amely nem akadályozza a megfelelőségi ellenőrzést, csekély jelentőségű szabályszegésnek tekinthető;
- b) elvesztett, elloptott vagy hibásan működő járművezetői kártya cseréjére irányuló kérelem 7 napon belüli benyújtásának elmulasztása (ez esetben hallgatólagos követelmény, hogy a járművezető bizonyítani tudja a cserére vonatkozó kérelem benyújtását); ha a járművezető olyan kinyomatokat mutat be, amelyek azt mutatják, hogy a hibás működés vagy a kártya hiánya már több mint 7 napja fennáll, akkor a cserére vonatkozó kérelem

benyújtásáról is bizonyítékot kell bemutatnia, hogy elkerülje az e látszólagos szabályszegés alapján indított végrehajtási intézkedéseket;

- c) a menet megkezdése előtti/befejezése utáni nyomtatás elmulasztása hibásan működő, sérült vagy a járművezető birtokában nem lévő kártya esetében, vagyis akkor, ha a járművezetői kártyára nyilvánvaló okok miatt, vagy a járműegység jelzése alapján nem lehet adatot rögzíteni.

*Megjegyzés: ...[a járművezetői kártya] **nincs a járművezető birtokában, a járművezetőnek be kell tudnia mutatni a számára kiadott járművezetői kártyát. Ha a kártya nincs a járművezető birtokában, akkor elvesztésének vagy hibás működésének hivatalos bejelentését követően csupán korlátozott ideig (7 nap) vezethet digitális menetíró készülékkel felszerelt járművet. A járművezető részére járművezetői kártyát kell kiállítani, mielőtt ismét engedélyt kaphat arra, hogy digitális menetíró készülékkel felszerelt járművet vezessen.***

15. cikk (2) bekezdés

A rendelet szövege további követelményekkel egészíti ki a menetíró készülék működését.

A menetíró készülékkel a rendelet hatálya alá tartozó valamennyi járművezetői tevékenységet rögzíteni kell, azaz:

- a munka megkezdése és a jármű átvétele között eltelt időszakot;
- a jármű irányításának időszakai;
- a jármű átadása és a munkanap vége közötti időszakot.

Ezért ha a járművezető nem vezet a menetíró készülék és kézi bejegyzések együttes alkalmazásával teljes körű nyilvántartást a tevékenységeiről, ez végrehajtási intézkedéshez vezethet (lásd még az 561/2006/EK rendelet 6. cikkének (5) bekezdését).

Külön engedély megadásáig a járművezető az adatrögzítő lapot, illetve a járművezetői kártyát napi munkaidejének vége előtt nem veheti ki a készülékből. Ez az engedélyezés más olyan jogszabályi követelményekből is következik, mint:

- járműcsere
- dokumentumok bemutatása a végrehajtásban közreműködő hatósági személyeknek, illetve ellenőrzést végző tisztviselőknek
- kézi bejegyzés megjegyzéssel történő kiegészítésére vonatkozó követelmény
- hibásan működő menetíró készülék miatt.

Az ellenőrzést végző tisztviselőknek tisztában kell lenniük azzal, hogy a menetíró készülék adatrögzítő lapjának vagy a járművezetői kártyának a jogosulatlan kivétele alkalmas olyan tevékenységek elrejtésére, amelyek – rögzítésük esetén – megsértenék az 561/2006/EK rendeletet.

A járművezetőknek tilos ugyanazt az adatrögzítő lapot 24 óránál hosszabb ideig használniuk, mivel ez a korábban rögzített tevékenységek adatainak sérüléséhez vagy megsemmisüléséhez vezethet. Ez a szabályszegés egyszerűen megállapítható az egymást átfedő vonalakat tartalmazó adatrögzítő lapok megvizsgálásával: a szabályszegés megállapítását végrehajtási intézkedés követi.

Digitális menetíró készülék és digitális járművezetői kártya használata esetén ilyen típusú szabályszegést nem lehet elkövetni.

Az ennek megfelelő szabályszegésnek a rögzített adatoknak az adatletöltés elmulasztása miatt bekövetkező elvesztése minősülne.

Ez a rendelet kétfős személyzettel való vezetés esetén bizonyos eljárásokat ír elő.

A járművezetőknek ellenőrizniük kell, hogy a ténylegesen vezető személy járművezetői kártyája a járműegység megfelelő nyílásába van-e behelyezve, illetve analóg adatrögzítő lapok esetében azt, hogy a ténylegesen vezető személy adatrögzítő lapja helyesen van-e elhelyezve a készülékben a távolság, a sebesség és vezetési idő rögzítéséhez.

Ellenőrzéskor a járműegység és a két járművezetői kártya, illetve a két analóg adatrögzítő lap megvizsgálása derít fényt az ilyen szabályszegésre.

15. cikk (3) bekezdés

Ez a rész a menetíró készülék működésére és beállításaira vonatkozó követelményekkel foglalkozik.

A járművezetőknek gondoskodniuk kell arról, hogy az analóg menetíró készüléken beállított idő megegyezzen a nyilvántartás szerinti ország hivatalos idejével. Ennek elmulasztása jogsértésnek minősül.

Az ellenőrzést végző tisztviselőknek tisztában kell lenniük azzal, hogy ez az idő eltérhet az ellenőrzés helye szerinti hivatalos időtől. A tetszőleges értékre beállított idő manipulációt jelezhet, ezért ilyen esetekben az esetleges hamisítások kizárása érdekében vizsgálatot kell folytatni. Még ha adott esetben nem is történt hamisítás, e követelmény megszegése végrehajtási intézkedést von maga után.

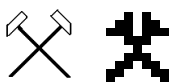
Digitális menetíró készülékek használata esetén a járműegység az összehangolt nemzetközi világidő (UTC) szerint rögzíti az adatokat, de előfordulhat, hogy kijelzőjén a helyi idő jelenik meg.

A járművezetőnek a menetíró készülékkel kell rögzítenie a tevékenységeket, a használt menetíró készülék típusának megfelelő alább előírt módon.

Ennek elmulasztása végrehajtási intézkedést von maga után.



- „Vezetési idő”. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy amennyiben az adatrögzítő lap/járművezetői kártya megfelelően van behelyezve, a legtöbb korszerű menetíró készülék a vezetési időt automatikusan beállítja.



- „Egyéb munka”. Ezen az uniós/AETR-szabályok hatálya alá tartozó vezetéstől eltérő, munkaként meghatározott tevékenységek értendők. Ide tartozik minden olyan munka, amelyet a szállítási szektoron belül vagy kívül ugyanazon vagy egy másik munkaadó részére végeznek.



- „Készenléti idő”. Ezt a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének alább összefoglalt b) pontja határozza meg:
 - a szüneten és a pihenőidőn kívüli olyan időszakok, amelyek során a járművezetőnek nem kell a járműben maradnia, de készenlétben kell állnia a gépjárművezetés megkezdésére vagy folytatására, vagy egyéb munka elvégzésére vonatkozó bármely hívásra. Jellemző példák:
 - kompon vagy vasúton szállított jármű kísérése
 - várakozás a jármű berakodása/kirakodása alatt
 - határátkelés miatti késedelmek
 - közlekedési tilalmak idején.

Ezeket az időszakokat és előrelátható időtartamukat előre ismerni kell, már az elindulás vagy nem sokkal a szóban forgó időszak tényleges kezdete előtt.

A személyzet érintett tagjának ezt a tevékenységet kell kiválasztania arra az időre, ameddig egy másik járművezető által vezetett járművet kíséri, és egyéb munkát végez (pl. navigál). Ugyanakkor a személyzet inaktív tagja által „készenlétként” rögzített időből legfeljebb 45 perc szünetként is kezelhető, mivel a digitális menetíró készüléken ilyen rövid idő technikailag nem rögzíthető az ágy/pihenőidő szimbólum alatt.



- Szünetek vagy pihenőidők. Ide tartoznak a munkaközi/vezetési szünetek, valamint a napi és a heti pihenőidők. A járművezetők ez idő alatt nem vezethetnek és nem végezhetnek semmilyen egyéb munkát. A szünetek kizárólag regenerálódásra használhatók fel. A pihenőidő alatt a járművezetőnek szabadon kell tudnia rendelkezni az idejével. Az a járművezető, aki munkát végez az idő alatt, amíg a menetíró készülék szünetre vagy pihenőidőre van állítva, jogsértést követ el.

Ha a járművezető tévedésből állított be egy adott módot, jogosan elvárható vele szemben, hogy amint a tévedés nyilvánvalóvá válik, kézi bevitellel vagy kinyomaton adja meg a tévedés körülményeit.

15. cikk (5) bekezdés

Ez a cikk a menetíró készülék adatrögzítő lapjának elkészítéséhez szükséges kézzel megadandó információk körét határozza meg. Ha a járművezető ezt az információt nem rögzíti az előírt időben, azzal megsérti ezt a rendeletet, ami végrehajtási intézkedéseket vonhat maga után.

- A szolgálat felvételekor a járművezetőnek meg kell adnia a vezeték- és a keresztnévéből álló teljes nevét. Oda kell figyelnie, hogy a név ne csússzon át az adatrögzítő lap adatrögzítési területére. A becenevek és monogramok megadása csak akkor fogadható el, ha a feltüntetett kötelező adatok kiegészítéseként szerepelnek. Ha a

név túl hosszú ahhoz, hogy elférjen a rendelkezésre álló helyen, és emiatt a monogramot kell használni, akkor az adatrögzítő lap hátoldalán kell megadni a teljes nevet.

- A nevet lehetőség szerint vezetéknev–keresztnev sorrendben kell megadni. Ez segítheti a hatóságok munkáját, amelyek adott esetben nem ismerik a különböző tagállamok névhasználati szokásait, de ezen előírás be nem tartása nem tekinthető jogsértésnek. Hamis név megadása az adatrögzítő lap meghamisítását jelenti.
- Meg kell adni a dátumot és a kiindulási helyet. Hamis dátum vagy hely megadása az adatrögzítő lap meghamisítását jelenti. A szolgálati idő végén meg kell adni a dátumot és a helyet. Ha a lap használatát ugyanazon a napon kezdték meg és fejezték be, akkor ezt a dátumot kétszer kell rögzíteni a lapon. Az „ua.” jelölés vagy macskakörömök használata nem elfogadott. Helyszínként a legközelebbi város vagy falu nevét kell feltüntetni, és kétszer kell megadni, ha a kiindulási és a befejező hely megegyezik.
- Minden olyan jármű rendszáma, amelyre a járművezetőt beosztották.
- A napi adatok bejegyzéséhez a kilométer-számláló kezdő és befejező állása, és minden egyes vezetett jármű kezdő kilométer-számláló állása.

Az adatrögzítő lap középső részéről hiányzó információk a járművezető gondatlanságát és az adatok meghamisításának előkészítését is jelenthetik, és az ellenőrzést végző tisztviselők számára nehézséget okozhat annak meghatározása, hogy az adott esetben melyikről van szó. A végrehajtási intézkedésről hozott döntés előtt minden esetben kísérletet kell tenni a hiányzó információk okának tisztázására, és ennek kapcsán az eseti figyelmetlenséget kevésbé súlyosnak kell megítélni, mint a tartós szabályszegéseket.

15. cikk (5a) bekezdés

Digitális menetíró készülékek használata esetén a járművezető – minden esetleges járműcsere esetén – köteles megadni annak az országnak a betűjelét, amelyikben a napi munkát elkezdi/befejezi.

Ennek elmulasztása jogsértésnek minősül.

15. cikk (6) bekezdés

Ez a bekezdés az analóg menetíró készülékek kialakításáról szól, és nincs olyan kihatása a végrehajtási tevékenységekre, amely további értelmezést igényelne.

15. cikk (7) bekezdés

A menetíró készülékkel felszerelt járművek járművezetőjének (illetve az ilyen jármű személyzetéhez tartozó személyeknek) kérésre (az ellenőrző tisztviselő kérésére) be kell tudnia mutatni a következőket:

- az adott időpontban használt adatrögzítő lap és/vagy az adott napon, illetve az azt megelőző 28 napon használt lapok

Megjegyzés: Ez az előírás nem azt írja elő, hogy 28 adatrögzítő lapot kell bemutatni. A személyzet nem teljes munkaidőben dolgozó tagjai esetében 28 naptári nap alatt ennél akár jóval kevesebb adatrögzítő lap keletkezhet. Az aktuális adatok esetében elegendő,

ha azok csak a járművezetői kártyán vannak meg, de a megelőző 28 nap során analóg rendszereken előállított adatrögzítő lapokat ettől függetlenül be kell tudni mutatni.

iii. a járművezetői kártya, ha a járművezető rendelkezik ilyennel

A járművezetőnek abban az esetben is be kell tudnia mutatni a járművezetői kártyáját – amennyiben kiállítottak a számára ilyet –, ha az aktuális adatokat analóg adatrögzítő lapon rögzítik, hogy így az előző 28 napon digitális készülékkel felszerelt járművekben végzett vezetésének megfelelőségét is ellenőrizni lehessen.

Ha kiadtak a számára járművezetői kártyát, de azt nem tudja bemutatni, ez jogsértésnek minősül. A bemutatott kártyát, illetve azt, hogy kiadtak-e a járművezető részére járművezetői kártyát, a Tachonetten vagy a nemzeti nyilvántartásban kell ellenőrizni.

iv. A járművezetőnek a digitális menetíró készülékből származó kinyomatokat is be kell tudnia mutatni, ha készültek ilyenek. Ha az ellenőrzést végző tisztviselő azt állapítja meg, hogy e rendeletek alapján lenniük kell kinyomatoknak, de a járművezető nem tudja azokat bemutatni, akkor az jogsértés.

v. Minden egyéb, a járművezető által a kérdéses időszakban kézzel bejegyzett adatok. Ezek bármilyen formát ölthetnek.

Igazoló levelek

A beteg- és az éves szabadságok következtében időnként hosszú ideig nem kerül sor újabb adatrögzítésre, ami azt jelenti, hogy a később ellenőrzés alá vont érintett járművezetők nem tudnak rögzített adatokat bemutatni ezekre az időszakokra vonatkozóan.

Az ilyen helyzeteket helytelenül akár a bemutatandó anyagok letagadásának is vélhetik, amelyet a jogsértések nyomainak eltüntetésére irányuló kísérletnek tulajdoníthatnak. Az ilyen gyanú elhárítása érdekében egyes járművezetők „igazoló leveleket” tartanak maguknál, amelyeket – ha azokat az előírt formátumban készítették el és töltöttek ki – az ellenőrzést végző tisztviselők elfogadják, és azok érvényességét tüzetesen megvizsgálják.

Hamis igazolások bemutatása, pl. olyan igazolásoké, ahol a levél érvényességét más bizonyítékok aláássák, jogsértésnek minősül. Egyes tagállamokban előírás, hogy a járművezetők a betegségek és a szabadságok idejére vonatkozó igazoló leveleket hordjanak magukkal, de ez a kötelezettség nem terjed túl az országhatárokon. (Lásd a mellékletben található 5. útmutató feljegyzést.) Felhívjuk továbbá a figyelmet arra, hogy noha a járművezetők sok esetben bejegyzésekkel támasztják alá a napi/heti pihenőidők felhasználását, nincs olyan előírás, amely szerint ezt bizonyítaniuk kellene.

A tagállamokon belül nem szokatlan az a gyakorlat, hogy a munkaidő végeztével a járművezetők kiveszik az analóg adatrögzítő lapot, és manuálisan feljegyzik rá a napi pihenőidő kezdetét és végét. Néhány tagállamban előírás ennek bejegyzése. Az ellenőrzést végző tisztviselőknek tudniuk kell erről a gyakorlatról, amikor a járművezetők korábban rögzített adatait vizsgálják. Ez az eljárás sokkal ritkábban fordul elő a nemzetközi szállítási gyakorlatban, ahol ugyanazt a járművet több egymást követő napon át használják.

Az újonnan munkába álló járművezetőknek be kell tudniuk mutatni az előző munkáltatójuktól származó rögzített munkaidő-bejegyzéseiket, ha előző munkaviszonyuk az új munkaviszony első napját megelőző 28 napos időszak egy részében is tartott.

Digitálisan rögzített adatok esetén ez nem jelent problémát, analóg adatrögzítés alkalmazása esetén azonban ez a követelmény ütközhet a munkáltató azon kötelezettségével, amely szerint legalább egy évig meg kell őriznie a járművezetőhöz tartozó rögzített adatokat. Ilyen körülmények között az érintett időszakban rögzített adatok másolata is bemutatható az ellenőrzést végző tisztviselőknek. Bár szigorúan véve ez nem tekinthető a rendeletnek való megfelelésnek, segíthet, ha az ellenőrzést végző tisztviselő átgondolja a helyzet megoldásának nehézségét. Ha a járművezető korábban nem a szabályozott szállítási szektorban dolgozott, ez az új munkáltató megfelelően megfogalmazott levele alapján ellenőrizhető.

A 15. cikk (7) bekezdésének c) pontja felhatalmazza az ellenőrzést végző tisztviselőket arra, hogy az adatrögzítő lapokon, a járműegységeken és a járművezetői kártyán tárolt adatok ellenőrzésével vizsgálják meg az 561/2006/EK rendeletnek való megfelelést. E feladat elvégzése érdekében a tisztviselők beszállhatnak a járműbe. Ha a járművezető nem mutatja be ezeket a dokumentumokat, de elfogadható indokolást ad magyarázatul, az ellenőrzést végző tisztviselő a megadott okokat alátámasztó vagy igazoló dokumentumok, például kompjegyek vagy üzemanyagszámlák megvizsgálására és elemzésére is jogosult. Ha úgy találja, hogy a megadott okok érvénytelenek, akkor jogsértés történt.

15. cikk (8) bekezdés

A 3821/85/EGK rendeletnek megfelelően rögzített adatok meghamisítása, törlése vagy megsemmisítése súlyos jogsértésnek minősül.

A készülék manipulálása vagy manipulálására tett kísérlet, amelynek az a célja, hogy ne mérjen pontosan, ugyancsak súlyos jogsértés.

Ilyen manipuláció az adatrögzítő lap vagy a járművezetői kártya jogosulatlan kivételével, illetve az adatrögzítési folyamat aktív zavarásával követhető el.

A járműben nem lehetnek a tevékenységek helyes rögzítésének megakadályozására felhasználható eszközök, és ilyenek beépítése a menetíró rendszerbe jogsértésnek minősül.

Ha a készülék nincs beépítve, célszerű mérlegelni az annak használatára irányuló szándékot. Ha be van építve valamilyen készülék, de nincs bekötve, illetve használatban, ez a tény akkor is elegendő a jogsértés megállapításához.

3.1.5 16. cikk

3.1.5.1 Szöveg

(1) Üzemzavar vagy a készülék hibás működése esetén a munkáltató, mihelyt a körülmények megengedik, megjavíttatja a készüléket egy elismert szerelővel vagy műhellyel.

Ha a jármű nem tud visszatérni a telephelyre az üzemzavar fellépésnek vagy a hibás működés megállapításának napjától számított egy héten belül, a javítást útközben végzik el. A tagállamok által a 19. cikk szerint hozott intézkedések felhatalmazhatják a hatáskörrel rendelkező hatóságokat a jármű használatának a betiltására, amennyiben az üzemzavart vagy a hibás működést nem szüntetik meg az előző albekezdéseknek megfelelően.

(2) Amennyiben a menetíró készülék üzemképtelen vagy hibásan működik, a járművezetők az adatrögzítő lapon vagy lapokon vagy az adatrögzítő laphoz vagy a járművezetői kártyához csatolandó ideiglenes lapon – amelyre az azonosításához szükséges adatokat vezet rá (járművezetői kártyaszám, illetve név, illetve vezetői engedély száma) saját kezű aláírásával együtt – jelzik a különböző időtartamokra vonatkozó mindazon információt, amelyeket a menetíró készülék már nem helyesen rögzített vagy nyomtatott ki.

Ha a járművezetői kártya megsérül, hibásan működik, elvesz vagy ellopják azt, a járművezető útja végén kinyomtatja a menetíró készülék által rögzített időszakokra vonatkozó információkat és ezen a dokumentumon megjelöli az azonosításához szükséges részeket (járművezetői kártya száma, illetve név, illetve vezetői engedély száma) saját kezű aláírásával együtt.

(3) Ha a járművezetői kártya megsérül vagy hibásan működik, a járművezető visszajuttatja azt azon tagállam hatáskörrel rendelkező hatóságához, amelyben szokásos tartózkodási helye található. A járművezetői kártya eltulajdonításáról hivatalos bejelentést kell tenni azon állam hatáskörrel rendelkező hatóságánál, amelynek területén a kártyalopás történt. A járművezetői kártya elvesztését azon állam hatáskörrel rendelkező hatóságánál kell hivatalosan bejelenteni, amelyik a kártyát kiállította, továbbá a vezető szokásos tartózkodási helye szerinti állam hatáskörrel rendelkező hatóságánál is, amennyiben e két állam nem ugyanaz.

Járművezetői kártya nélkül egy járművezető legfeljebb 15 naptári napig folytathatja a vezetést, illetve ennél hosszabb ideig, ha azt a jármű telephelyre való visszajuttatása kívánja meg, amennyiben a vezető bizonyítani tudja, hogy a kártya bemutatása vagy használata ez alatt az időtartam alatt lehetetlen. Amennyiben a járművezető szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam hatóságai nem azonosak a kártyát a járművezető részére kiállító hatósággal, és amennyiben a vezető a kártya megújítása, lecserélése vagy kicserélése iránti kérelmével az előbbiekhöz fordul, úgy ezek a hatóságok pontosan tájékoztatják a régi kártyát kiállító hatóságot a kártya megújításának, lecserélésének vagy kicserélésének pontos indokairól.

3.1.5.2 Jogsértések

Bár itt semmilyen jogsértés nincs meghatározva, a 16. cikk az egyéb cikkek megsértésének elkerülése érdekében a járművezető által elvégzendő tevékenységeket határoz meg. E szabályszegések közé tartoznak a következők:

Hibás menetíró készülékkel rendelkező jármű használata.

Kézzel végzett bejegyzések vezetésének elmulasztása.

A járművezetői kártya elvesztése, illetve ellopása 7 napon belüli bejelentésének elmulasztása.

Az út kezdetét megelőző/végét követő nyomtatás elmulasztása.

3.1.5.3 Közúti ellenőrzés

A 16. cikk azokat az eljárásokat határozza meg, amelyeket a járművezetőnek a menetíró berendezés (ide tartozik a járművezetői kártya, az adóegység és a vezetékek) hibás működése esetén kell követnie. Ebből következik, hogy ha az ellenőrzést végző tisztviselő azt állapítja meg, hogy ilyen konkrét körülmények között nem követték ezeket az eljárásokat, akkor mérlegelni kell végrehajtási intézkedések megindítását.

Ha a készülék megszűnik a 3821/85/EGK rendelet 1., illetve 1b. melléklete szerint teljes körűen működni, azt üzemzavarnak kell tekinteni.

A készüléket a lehetőségekhez képest a lehető leggyorsabban, de minden esetben az üzemzavar időpontjától vagy a menetíró készülék nem teljes körű működésének felismerésétől számított 7 napon belül maradéktalanul meg kell javítani.

A javítást a készülék üzemeltetéséért felelős személynek kell megszerveznie.

Ha a jármű használatát anélkül folytatták, hogy a fent részletezett lépéseket megtették volna, illetve ha a meghibásodás elhárítására kínáló lehetőségeket egyértelműen figyelmen kívül hagyták, akkor az jogsértésnek minősül és a járművezető elleni végrehajtási intézkedéseket von maga után.

1. melléklet

1. útmutató feljegyzés

Probléma: A minimális pihenőidőtől és a maximális vezetési korlátozásoktól való kivételes eltérés megfelelő megállóhely keresése céljából.

Cikk: az 561/2006/EK rendelet 12. cikke

Követendő módszer: A 12. cikk olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek lehetővé teszik a járművezető számára, hogy megfelelő megállóhely keresése céljából eltérjen a 6–9. cikkben előírt minimális pihenőidő követelményektől és maximális vezetési időktől. Ez a cikk nem jogosítja fel a járművezetőt arra, hogy olyan okok miatt térjen el a rendelet előírásaitól, amelyek már az út megkezdése előtt is ismertek voltak. Azt a célt szolgálja, hogy lehetővé tegye a járművezetők számára az olyan esetek kezelését, amikor az út során váratlanul lehetetlenné válik a rendelet előírásainak való megfelelés, azaz olyan rendellenes nehézségeket okozó helyzetekben, amelyek a járművezető akaratától függetlenül és nyilvánvalóan elkerülhetetlenül, előre nem látható módon következnek be akkor is, ha kellő gondossággal jártak el. Az eltérésnek az is feladata, hogy biztosítsa a személyek, a jármű és a rakomány biztonságát és eleget tegyen annak a követelménynek, hogy a közúti biztonságot minden esetben szem előtt kell tartani.

Ilyen helyzetekkel összefüggésben három félnek vannak bizonyos kötelezettségei:

1. A szállítási vállalkozásnak gondosan meg kell terveznie a járművezető biztonságos útját és ennek során figyelembe kell vennie például a rendszeres forgalmi dugókat, az időjárási viszonyokat és a megfelelő parkolók elérhetőségét, vagyis úgy kell megszerveznie a munkát, hogy a járművezetők meg tudjanak felelni a rendeletnek, valamint figyelembe kell venniük a feladók és a biztosítótársaságok biztonságos parkolásra vonatkozó követelményeinek teljesítését.
2. A járművezetőnek szorosan ragaszkodnia kell a szabályokhoz és tilos eltérnie a vezetési idők korlátozásaitól, kivéve, ha váratlanul kivételes körülmények merülnek fel és lehetetlenné válik a rendelet előírásainak való megfelelés anélkül, hogy az veszélyeztetné a közúti biztonságot, valamint személyek, a jármű és a járműrakomány biztonságát. Ha a járművezető úgy dönt, hogy el kell térnie a rendelet előírásaitól és ez nem veszélyezteti a közúti biztonságot, akkor a legközelebbi megálláskor manuálisan rögzítenie kell az eltérés jellegét és okát (ezt a Közösség bármely nyelvén megteheti az adatrögzítő lapon vagy a menetíró készülék által készített kinyomaton vagy a munkabeosztási lapon).
3. A járművezető ellenőrzése során a végrehajtó szervezet képviselőjének szakmai belátása szerint kell eljárnia a vezetési korlátozásoktól való eltérés indokoltságának megítélésében.

A 12. cikk alapján való eltérés jogszerűségének felmérése során a végrehajtó szervezet képviselőjének gondosan meg kell vizsgálnia minden körülményt, így többek között a következőket:

- a) a járművezető korábban rögzített vezetési adatai a járművezető teljesítményének megállapítása és annak ellenőrzése érdekében, hogy a járművezető általában eleget tesz-e a vezetési és a pihenőidőkre vonatkozó szabályoknak, és hogy az eltérés kivételes alkalom volt-e;
- b) a vezetési időkre vonatkozó korlátozásoktól való eltérés nem fordulhat elő rendszeresen, és kivételes körülményekre kell, hogy visszavezethető legyen, például: súlyos közlekedési balesetek, szélsőséges időjárási körülmények, forgalomelterelések, megtelt parkoló stb. *(A lehetséges kivételes körülményeknek ez a listája csupán tájékoztató jellegű. A megítélés azon az elven alapul, hogy a vezetési korlátozásoktól való esetleges eltérés oka nem lehet előre ismert vagy akár csak előre látható.);*
- c) be kell tartani a napi és a heti vezetési korlátozásokat, így a járművezető nem juthat semmilyen „időnyereséghez” abból, hogy parkolóhelyet keresve túllépi a vezetési időre vonatkozó korlátozást;
- d) a vezetési időre vonatkozó szabályoktól való eltérés nem vezethet az előírt szünetek, napi vagy heti pihenőidők csökkentéséhez.

Megjegyzés: Európai Bíróság, C-235/94. sz. ügy.

2. útmutató feljegyzés

Probléma: A járművezető számára az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozó jármű átvételének vagy átadásának nem szokványos helyszínére történő eljutáshoz szükséges idő rögzítése.

Cikk: az 561/2006/EK rendelet 9. cikke

Követendő módszer:

Egy „menetíró készülékkel felszerelt jármű” átvétele és vezetése céljából a munkáltatója által megjelölt, annak működési központjától eltérő konkrét helyre utazó járművezető a munkáltatója felé fennálló kötelezettségének tesz eleget, ezért nem rendelkezik szabadon az idejével.

Ebből következően, a 9. cikk (2) és (3) bekezdésének megfelelően:

- a járművezető által utazással töltött bármely időszakot, annak érdekében hogy eljusson arra a helyre, vagy onnan visszatérjen, ahol az ezen rendelet hatálya alá eső jármű található, azért, hogy azt a járművet a tervezett módon átvegye vagy átadja, és amely nem a járművezető otthonánál és nem is a munkáltatója működési központjánál található, a tagállam nemzeti jogszabályaitól függően „készenlétként” vagy „egyéb munkaként” kell bejegyezni, függetlenül attól, hogy a munkáltató adott-e arra vonatkozó utasítást, hogy mikor és hogyan kell utazni, illetve hogy ezt a döntést a járművezetőre hagyta-e; valamint
- a járművezető által **a rendelet hatálya alá nem tartozó jármű** vezetésével töltött bármely időszakot, annak érdekében hogy eljusson **arra a helyre, vagy onnan visszatérjen, ahol az ezen rendelet hatálya alá eső jármű található, azért, hogy azt a járművet a tervezett módon átvegye vagy átadja**, és amely nem a járművezető otthonánál és nem is a munkáltatója működési központjánál található, **„egyéb munkaként” kell bejegyezni.**

Az alábbi három esetben az utazással töltött időt „pihenőnek” vagy „szünetnek” lehet tekinteni.

Az első eset az, amikor a járművezető egy kompon vagy vasúton szállított járművet kísér. A járművezető ebben az esetben pihenőidőt vagy szünetet tarthat, ha rendelkezésére áll fekvő- vagy hálólhely. (9. cikk (1) bekezdés).

A második eset az, amikor a járművezető nem kísér járművet, de vonaton vagy kompon utazik arra a helyre, vagy onnan vissza, ahol egy, a rendelet hatálya alá eső járművet fog átvenni vagy adott át (9. cikk (2) bekezdés) feltéve, hogy az adott kompon vagy vonaton rendelkezésére áll fekvő- vagy hálólhely.

A harmadik eset az, amikor a jármű személyzete egynél több járművezetőből áll. Amikor a személyzet második tagja szükség esetén vezetésre készen áll, a járművet vezető kollégája mellett ül és tevélegesen nem vesz részt a járművet vezető kollégája segítségével, akkor a személyzet e tagjának „készenléti idejéből” 45 perc „szünetnek” tekinthető.

A járművezető munkaszerződésének jellege alapján tett megkülönböztetés nem alkalmazandó. Így ezek a szabályok az állandó munkaviszonyban álló és a munkaerő-kölcsönzéssel foglalkozó vállalkozások által ideiglenesen foglalkoztatott járművezetőkre egyformán vonatkoznak.

Egy „ideiglenesen foglalkoztatott járművezető” esetében a „munkáltatói működési központ” a járművezető szolgáltatásait közúti szállításhoz igénybe vevő vállalkozás (a „felhasználó vállalkozás”) működési központját jelenti, nem pedig a „munkaerő-kölcsönző vállalkozás” központi irodáját.

Megjegyzés: Európai Bíróság, C-76/77. és C-297/99. sz. ügy.

3. útmutató feljegyzés

Probléma: Szünet, illetve napi vagy heti pihenőidő megszakítására felszólító utasítás abból a célból, hogy a járművezető előbbre álljon a járművel egy állomáson, a parkolóban vagy határátkelő zónában.

Cikk: az 561/2006/EK rendelet 4. cikkének d) és f) pontja

Követendő módszer: A járművezetőnek általánosságban a napi és a heti pihenőidők alatt szabadon kell tudnia rendelkezni az idejével, ezért nem kötelezhető arra, hogy ilyenkor is a járműve közelében tartózkodjon.

A szünetek, valamint a napi és a heti pihenőidők megszakítása általában jogsértésnek minősül (hacsak nem alkalmazható rá az ún. „komp-szabály” – 9. cikk (1) bekezdés). Az állomásokon és a parkolóban azonban előfordulhatnak olyan váratlan, rendellenes helyzetek vagy szükséghelyzetek, amikor el kell állni egy járművel. Az állomásokon általában van egy járművezető (az állomás alkalmazottja), aki szükség esetén helyet változtat a járművekkel.

Ha nincs ilyen személy és a jármű átparkolása különleges körülmények miatt elkerülhetetlenné válik, a járművezető kizárólag az illetékes hatóság vagy az állomás járműmozgatás elrendelésére felhatalmazott tisztviselőjének felszólítására szakíthatja meg a pihenőidejét.

Ha egyéb helyeken (pl. parkolóban, határátkelőön), valamint vészhelyzetekben kialakult objektív szükséghelyzetben a járművel el kell állni, vagy ha a rendőrség vagy más hatóság (pl. tűzoltóság, útkezelő hatóság, vámtisztviselő stb.) a járművel való elállásra utasít, a járművezetőnek néhány percre meg kell szakítania a szünetét vagy pihenőidejét, és ilyen esetben nem vonható felelősségre.

Ilyen szükségszerűség felmerülése esetén a tagállamok végrehajtó szerveit képviselő személyeknek – az adott helyzet értékelését követően – bizonyos fokú toleranciát kell tanúsítaniuk.

Szünetének vagy pihenőidejének ilyen jellegű megszakítását a járművezetőnek kézzel be kell jegyeznie, és azt lehetőség szerint a járművel való elállást elrendelő illetékes hatósággal hitelesíttetnie kell.

4. útmutató feljegyzés

Probléma: A vezetési idő digitális menetíró készülékkel való mérése olyan helyzetekben, amikor a járművezetők gyakori megállást vagy több megállót tartalmazó műveletekben vesznek részt.

Cikk: A 3821/85/EGK rendelet 1. cikke, amely az 1360/2002/EK rendelet 1B. mellékletére hivatkozik

Követendő módszer:

Mivel a digitális menetíró készülékek az analóg készülékeknél pontosabban mérnek, előfordulhat, hogy a gyakori megállást vagy több megállót tartalmazó műveletekben részt vevő járművezetők digitális menetíró készülék használata esetén hosszabb vezetési időt rögzítenek, mint amennyit analóg menetíró készülék esetében bejegyeznének. Ez egy átmeneti helyzet és főleg a közeli szállítási tevékenységeket érintheti. Mindössze addig fog tartani, amíg véget ér az analóg és a digitális menetíró készülékek párhuzamos használatával jellemezhető átmeneti időszak.

A digitális menetíró készülék gyors terjedésének ösztönzése érdekében és a járművezetőkkel szembeni – az általuk használt menetíró készüléktől független – azonos bánásmód biztosítása mellett a nemzeti végrehajtó ügynökségeknek toleranciát kell tanúsítaniuk ezen átmeneti időszak során. Ezt az átmeneti időszakra vonatkozó toleranciát azon járművek esetében kell gyakorolni, amelyek gyakori megállást vagy több megállót tartalmazó utakon vesznek részt és digitális menetíró készülékkel vannak felszerelve.

A végrehajtó szervek képviselőivel szemben ugyanakkor mindenkor elvárás, hogy szakmai belátásuk szerint járjanak el. Ezen túlmenően minden olyan járművezetőt, aki a jármű kormányánál ül és aktívan részt vesz a rendelet hatálya alá tartozó szállítási műveletben, az aktuális körülményektől függetlenül (például akkor is, ha éppen forgalmi dugóban van vagy közlekedési lámpánál áll) úgy kell tekinteni, mint aki éppen vezet.

Ezért:

- A tagállamoknak tájékoztatniuk kell ellenőrzést végző tisztviselőiket arról, hogy a digitális menetíró készülékek adatainak ellenőrzésekor a gyakori megállást vagy több megállót tartalmazó úton lévő járművek esetében lehetőségük van négy és fél (4,5) órás vezetési idő blokkonként 15 perces túréshatárt alkalmazni, amennyiben ennek igénybevétele bizonyítékkal is alátámasztható. Ez a túrés alkalmazható például megállók közötti vezetési idő blokkonként egy perc levonásával úgy, hogy a levonások együttes ideje négy és fél (4,5) órás vezetési idő blokkonként nem lépheti túl a 15 percet;
- Szakmai belátásuk gyakorlásakor az ellenőrzést végző tisztviselőknek a körülmények és az adott időpontban rendelkezésükre bocsátott bizonyítékok (például ellenőrizhető bizonyíték arról, hogy a járművezető gyakori megállást vagy több megállót tartalmazó műveletben vett részt) alapján kell megítélniük a helyzetet, valamint ellenőrizniük kell, hogy az általuk alkalmazott értelmezés nem tér el a járművezető munkaidőjére vonatkozó szabályok megfelelő alkalmazásától, és ezáltal nem veszélyezteti a közúti biztonságot.
- A tagállamok olyan elemző szoftvert is használhatnak, amelyek úgy vannak beállítva, hogy a vezetési idő kiszámítása során figyelembe vegyenek valamilyen túrést, de tudatában kell lenniük annak, hogy ez a gyakorlat a későbbiekben bizonyítási problémákhoz vezethet. A túrés semmilyen körülmények között nem haladhatja meg a négy és fél (4,5) órás vezetési idő blokkonkénti maximum 15 perces túrésküszöböt.
- A túrés alkalmazása során nem tehető különbség a belföldi és a nemzetközi forgalomban részt vevő járművezetők között, és egyiküket sem hozhatja hátrányos helyzetbe, továbbá csak az olyan műveletekkel összefüggésben alkalmazható, ahol az út egyértelműen gyakori megállást vagy több megállót tartalmazó műveleteket foglal magában.

5. útmutató feljegyzés

Tárgy: a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos formanyomtatványról szóló 2007/230/EK határozat módosításáról szóló, 2009.12.14-i 2009/959/EU bizottsági határozatban rögzített tevékenységek igazolására szolgáló formanyomtatvány

Cikkek: A 2006/22/EK irányelv 11. cikkének (3) bekezdése és 13. cikke

Követendő eljárás: Az igazoló formanyomtatvány használata nem szükséges olyan tevékenységek esetén, amelyeket a menetíró készülék rögzíteni képes. Közúti ellenőrzéskor az elsődleges információforrást a menetíró készülékben rögzített adatok jelentik, és az adatok hiánya kizárólag azzal igazolható, hogy a menetíró készülékben való adatrögzítés, így a kézi adatbevitel objektív okok miatt nem volt lehetséges. Az indokolt gyanú fennállásának esetét kivéve a menetíró készülékben rögzített adatok összességét, szükség szerint a formanyomtatvánnyal kiegészítve minden körülmények között elegendő bizonyítékként kell elfogadni az 561/2006/EK rendelet vagy az AETR-megállapodás előírásainak való megfelelés igazolására.

Az igazolás a 3821/85/EGK rendelet 15. cikke 7. bekezdésének a) pontjában említett időszak, vagyis az adott nap és az azt megelőző 28 nap során felmerült egyes tevékenységekre vonatkozik.

Az igazolás azokban az esetekben használható, amikor a járművezető:

- betegállományban volt
- a vállalkozás székhelye szerinti tagállam jogszabályai értelmében éves szabadságnak minősülő szabadságot töltötte
- szabadságon volt vagy pihenőidejét töltötte
- olyan járművet vezetett, amely nem tartozik az 561/2006/EK rendelet vagy az AETR-megállapodás hatálya alá
- a járművezetésen kívüli egyéb tevékenységet végzett
- rendelkezésre állt (készenlét)

és az említett tevékenységek menetíró készülékben való rögzítése nem volt lehetséges.

A „szabadságon volt vagy pihenőidejét töltötte” lehetőséget akkor lehet kiválasztani, ha a járművezető nem vezetett járművet, nem végzett egyéb munkát, nem állt rendelkezésre, nem töltötte éves szabadságnak minősülő szabadságát illetve nem volt betegállományban, beleértve az esetleges részleges munkanélküliséget, sztrájkot vagy kizárást is.

A tagállamok a menetíró készülékben való adatrögzítés hiánya esetén nem kötelesek a formanyomtatvány használatát előírni, de amennyiben formanyomtatvány használatát írják elő, akkor érvényesnek kell elfogadniuk ezt a szabványosított formanyomtatványt. Nem írható elő azonban semmilyen formanyomtatvány használata a rendes napi vagy heti pihenőidőkre vonatkozóan.

A formanyomtatvány elektronikus változata, valamint azon tagállamok adatai, amelyek kizárólag ezt a formanyomtatványt fogadják el, az alábbi internetcímen érhetők el:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

A formanyomtatványt az EU teljes területén, és az EU valamennyi hivatalos nyelvén elfogadják. A formanyomtatvány értelmezését megkönnyíti az egységes formátum, azaz a számozott, előre meghatározott rovatok. AETR-fuvarozás esetén az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága által készített formanyomtatvány használata javasolt (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).

A formanyomtatvány valamennyi rovatát géppel kell kitölteni. A formanyomtatvány csak akkor érvényes, ha azt mind a vállalat képviselője, mind a járművezető még az út megkezdése előtt aláírta. Az önálló vállalkozói tevékenységet folytató járművezetők a formanyomtatványt kétszer írják alá: egyszer a vállalat képviselőjeként, egyszer pedig járművezetőként.

Csak az aláírt, eredeti példány érvényes. A formanyomtatvány szövege nem változtatható. A formanyomtatványt nem szabad előre aláírni, és nem szerepelhet rajta kézzel írt módosítás. Amennyiben azt az adott ország jogszabályai lehetővé teszik, a formanyomtatvány fax vagy digitális másolat formájában is elfogadható.

6. útmutató feljegyzés

Probléma: Kompon vagy vonaton töltött idő rögzítése olyan esetben, amikor a járművezetőnek háló- vagy fekvőhely áll a rendelkezésére.

Cikk: az 561/2006/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése

Követendő módszer: A járművezetőnek a pihenőidő alatt a 4. cikk f) pontja szerint általában szabadon kell tudnia rendelkezni az idejével. A járművezető ugyanakkor jogosult arra, hogy kompon vagy vasúton történő utazás során szünetet, illetve napi vagy heti pihenőidőt tartson, ha rendelkezésére áll háló- vagy fekvőhely. Ez a 9. cikk (2) bekezdésének szövegezéséből ered, amely kiköti, hogy bármely utazással töltött idő „nem számít pihenőnek, illetve szünetnek, **hacsak nincs a járművezető kompon vagy vonaton, és nem áll a rendelkezésére háló- vagy fekvőhely**”.

Ezenkívül a 9. cikk (1) bekezdésével összhangban a kompon vagy vasúton megtartott (feltéve, hogy a járművezetőnek rendelkezésére állt háló- vagy fekvőhely) legalább 11 órányi **rendszeres napi pihenőidő** legfeljebb kétszer megszakítható egyéb tevékenységgel (például a kompra vagy vonatra való fel- és leszállás). E két megszakítás együttes hossza nem haladhatja meg az 1 órát. Ez az idő semmilyen esetben nem eredményezheti a rendszeres napi pihenőidő csökkentését.

Amennyiben a járművezető két részletben veszi ki a rendszeres napi pihenőidőt, amelyek közül (a 4. cikk g) pontjában szereplő kikötés szerint) az elsőnek legalább 3 órának, a másodiknak pedig legalább 9 órának kell lennie, a megszakítások száma (legfeljebb kettő) a napi pihenő teljes időszakára vonatkozik, és nem a két részletben megtartott rendszeres napi pihenő egyes időszakaira külön-külön.

A 9. cikk (1) bekezdése szerinti eltérés nem vonatkozik a heti pihenőre, függetlenül attól, hogy az csökkentett vagy rendszeres-e.

2. melléklet

A Bizottság 1. pontosítása

Tárgy: Közösségi szabályok alapján létrehozott nemzeti rendeletek

Cikk: az 561/2006/EK rendelet 1., 2. és 11. cikkének hatálya

Felvetett probléma:

A német jog előírja, hogy az 561/2006/EK rendelettel bevezetett, a vezetési időről, a szünetekről és a pihenőidőről szóló közösségi szabályok a rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontjában meghatározottaknál kisebb „tehergépjárművekre”, konkrétan a 2,8 tonnánál nehezebb járművekre is vonatkozzanak.

Pontosítás:

Az a tény, hogy a rendelet hatálya bizonyos fuvarozási fajtákra nem terjed ki, nem jelenti azt, hogy ezek minden jogszabály alól mentességet élveznek. Ellenkezőleg: e rendelkezésből az következik, hogy a tagállamok ezt a területet szabadon szabályozhatják. Ha a tagállamok így járnak el, semmi nem akadályozza meg őket abban, hogy közösségi jogszabály alapján megfogalmazott vagy azzal azonos nemzeti jogszabályokat fogadjanak el.

Megjegyzés

Az Európai Bizottság szolgálatai által a luxemburgi hatóságok részére nyújtott pontosítás (1993. februári levél).

A Bizottság 2. pontosítása

Tárgy: Javításra, mosásra vagy karbantartásra vitt járművek vezetése

Cikk: 1. és 2. cikk, 4. cikk a) pont, 4. cikk c) pont

Felvetett probléma:

Javításra, mosásra vagy karbantartásra vitt járművek vezetése

Pontosítás:

A rendelet 4. cikkének a) pontja szerint a közúti szállítás meghatározása: személy- vagy áruszállításra használt rakott vagy üres jármű részben vagy egészében közforgalmú közutakon megtett bármely útja. Ebből következik, hogy amikor a járművezető azért vezet egy járművet, hogy szervizbe, autómosóba, üzemanyag-töltő-állomásra vigye, vagy hogy különböző helyszíneken azokat ügyfeleknek átadja, vagy ügyfelektől járművet vegyen át stb., és ezt az utat kizárólag vagy részben közforgalmú közutakon teszi meg, az ilyen jellegű út az 561/2006/EK rendelet szerinti közúti szállítás körébe tartozik. Ez minden járművezetőre egyformán érvényes, függetlenül attól, hogy ideiglenes vagy állandó alkalmazásban áll-e.

A rendelet 1. cikke mindazonáltal kiköti, hogy a közúti áru- és személyszállítást végző járművezetők a vezetési időkre, a szünetekre és a pihenőidőkre vonatkozó szabályok hatálya alá tartoznak. A konkrét körülmények függvényében bizonyos vállalatok munkavállalóinak feladatköre a betöltött szerepkörükből adódóan a közúti áru- és személyszállítási tevékenységre nem terjed ki. Ilyen esetekben ezek a munkavállalók ténylegesen nem végeznének a rendelet szerinti áru- és személyszállítást, és így nem tartoznának a rendelet rendelkezéseinek hatálya alá.

Mindenesetre semmi sem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy a rendeletben foglalt szabályokat egyéb olyan szállítási tevékenységekre, járművekre vagy járművezetőkre alkalmazzák, amelyekre/akikre a rendelet nem kifejezetten terjed ki.

Megjegyzés

Az Európai Bizottság szolgálatai által a luxemburgi hatóságok képviselője részére nyújtott pontosítás (1993. februári levél).

A Bizottság 3. pontosítása

Tárgy: Helyi piacokon értékesítő kocsiként használt járművek

Cikk: a 3820/85/EGK rendelet 13. cikke (1) bekezdése f) pontja és az 561/2006/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdése d) pontjának második francia bekezdése

Felvetett probléma:

A helyi piacokon értékesítő kocsiként vagy házhozszállításához használt járművek a 3820/85/EGK rendelet 13. cikke (1) bekezdése f) pontja szerint mentességet kaphatnak a vezetési időkre vonatkozó szabályok alól. Ez a lehetőség az 561/2006/EK rendelet értelmében megszűnt. Az ilyen járművek járművezetői nem vezetnek nagy távolságokra és hosszú órákon keresztül, és fő szakmai tevékenységük nem az áruk szállítása, hanem azok értékesítése.

Pontosítás:

Az 561/2006/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdése d) pontjának második francia bekezdése lehetővé teszi a 7,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó és a járművezető által munkája során használt anyagok, felszerelés vagy gépezet szállítására használt járművek mentesítését a rendelet hatálya alól. Ezeket a járműveket csak a vállalkozás telephelyétől számított 50 km sugarú körben szabad használni azzal a feltétellel, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége.

A Bíróság C-128/04. számú ügyben hozott határozata igazolja, hogy az „alapanyagok és felszerelések” fogalmak jelentésében nemcsak a „szerszámok és készülékek” tartoznak bele, hanem azokra az árukra is, amelyek az érintett gépjárművezető fő tevékenységi körébe tartozó munkák elvégzéséhez szükségesek.

Ebben az összefüggésben ez azt jelentené, hogy a helyi piacokon értékesítő kocsiként használt járművek e cikk szerint mentességet kaphatnak a rendelet hatálya alól azzal a feltétellel, hogy azokat csak a vállalkozás telephelyétől számított 50 km sugarú körön belül használják és a járművezetőnek a jármű vezetése nem a fő tevékenysége.

Ugyanakkor emlékeztetni kívánunk arra, hogy ez a kivétel nem automatikus, hanem az egyes tagállamok arra irányuló döntésétől függ, hogy saját területükön biztosítják-e azt, vagy sem.

Megjegyzés

Az Európai Bizottság szolgálatai által Patrick Doering parlamenti képviselő részére nyújtott pontosítás (2007. november 12-i levél).

A Bizottság 4. pontosítása

Tárgy: A rendelet 26. cikkének alkalmazása

26. cikk

Felvetett probléma: A 26. cikk szerint „menetíró berendezést kell beszerelni és használni a tagállamokban nyilvántartott olyan járművekbe, melyeket közúti áru- vagy személyszállításra alkalmaznak, kivéve az 561/2006/EK rendelet 3. cikkében említett járműveket.[...]”

E módosítás a 3,5 tonna, illetve az alatti megengedett legnagyobb össztömegű járművekben is kötelezővé tette a menetíró készülékek beépítését.

Pontosítás: A 3821/85/EGK rendelet 3. cikke szerint csak az 561/2006/EK rendelet 3. cikkében felsorolt járműkategóriák kapnak kifejezett mentességet a menetíró készülékek beépítésére vonatkozó kötelezettség alól.

Ugyanakkor egyértelmű, hogy a 3821/85/EGK rendelet elsődleges célja az, hogy biztosítsa a jelenleg az 561/2006/EK rendeletben szereplő, a vezetési időkre, a pihenőidőkre stb. vonatkozóan meghatározott szabályoknak és e szabályok alkalmazási körének a hatékony betartását.

Mivel azonban a 3821/85/EGK rendelet szövege az 561/2006/EK rendelet 2. cikkére utaló kifejezett hivatkozást nem tartalmaz, ezt a következtetést az 561/2006/EK rendelet 2., 4. és 26. cikkének együttes értelmezéséből kell levezetni.

Így az 561/2006/EK rendelet 26. cikkének (1) bekezdése szerint a 3821/85/EGK rendelet „céljából” az előbbi rendelet 4. cikkében foglalt fogalm meghatározások alkalmazandók. A 4. cikk tartalmazza a „közúti szállítás” meghatározását, de ezt e kifejezés hatályának a 3821/85/EGK rendelet 3. cikkében szereplő korlátozása fényében kell érteni, aminek következtében az 561/2006/EK rendelet 2. cikke által mentesített járművek ugyanígy mentességet kapnak a menetíró készülék beépítésére és használatára vonatkozó minfenfajta kötelezettség alól.

Megjegyzés

Az Európai Bizottság szolgálatai által a német hatóságok részére nyújtott pontosítás (2006. június 28-i levél).

A Bizottság 5. pontosítása

Tárgy: A rendelet hatálya alá tartozó és annak hatályán kívül eső vegyes vezetés bejegyzése

Cikk: 3. cikk h) pont, 13. cikk i) pont

Felvetett probléma: A rendelet hatálya alá tartozó és annak hatályán kívül eső vegyes vezetés bejegyzése

Pontosítás:

A 3. cikk a) pontja szerint a rendelet nem alkalmazandó olyan járművekkel végzett közúti szállításra, mint a „menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző járművek, ha a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik”. Ez a rendelkezés kiköti, hogy a rendelet csak annyiban alkalmazandó a rendelet hatálya alá nem tartozó, ilyen jellegű tevékenységeket végző járművezetőkre, amennyiben azok a rendelet hatálya alá tartozó tevékenységeket is végeznek, és csak e „hatály alá tartozó” tevékenységekhez kapcsolódóan.

Ezenkívül a rendelet 6. cikkének (5) bekezdése előírja, hogy a járművezető „egyéb munkaként” jegyezzen be minden olyan időt, amelyet a rendelet hatálya alá nem tartozó kereskedelmi célra használt jármű vezetésével tölt. Más szóval, azok a vezetési tevékenységek, amelyek a rendelet alkalmazásában nem tartoznak bele a „vezetési idő” rendelet szerinti fogalom meghatározásába, nem tekinthetők a 4. cikk f) pontjában meghatározott „pihenőnek”, aminek következtében azokat a rendelet átfogó alkalmazása során figyelembe kell venni.

Ebből következik, hogy ha egy buszvezető vegyes összetételű rendszeres szolgáltatást végez, akkor az adatokat menetíró készülékkel kell rögzítenie, függetlenül attól, hogy melyik – azaz a rendelet hatályán kívüli vagy az annak hatálya alá tartozó – tevékenység a meghatározó. Az 50 km-t meghaladó utak esetében a járművezetőnek „vezetési időt”, az ennél rövidebb utaknál az „egyéb munka” jel alatt „a rendelet hatályán kívül eső vezetést” kell rögzítenie.

Megjegyzés

Az Európai Bizottság szolgálatai által az olaszországi ANAV szervezet részére nyújtott pontosítás (2007. július 23-i levél).

3. melléklet

Az 561/2006/EK rendelet kivonata

Cikk	Leírás	Jogsértés
1	A rendelet bemutatása, valamint a dokumentum céljának és célkitűzéseinek meghatározása.	Nincs
2	A rendelet hatálya alá tartozó járművek meghatározása.	Nincs
3	A rendelet hatálya alóli mentességben részesített járműtípusok meghatározása.	Nincs
4	A rendelet szövegében használt bizonyos kifejezések meghatározása. (Megjegyzés: itt kerül bevezetésre az „osztott pihenő” fogalma.)	Nincs
5	A kalauzok és kocsikísérők alsó korhatárának meghatározása	Van
6	A napi vezetési idő, a heti vezetési idő és a kétheti vezetési idő meghatározása. A rendelet hatálya alá nem tartozó vezetés és a rendelet hatálya alá eső napokon a készenléti idők bejegyzésének előírása.	Van
7	A vezetés közbeni szünet megtartására vonatkozó követelménynek, a vezetési idő korlátainak és a minősített szüneteknek a meghatározása.	Van
8	A járművezetők napi és a heti pihenők megtartására vonatkozó kötelezettsége és az alkalmazandó szabályok. A rendszeres és a csökkentett pihenőidők és az azok felhasználására vonatkozó szabályok bevezetése. A csökkentett heti pihenőidő kompenzálására vonatkozó követelmény.	Van
9	A komp vagy vasúti szolgáltatások igénybevétele érdekében megengedett pihenőidő-felosztásra vonatkozó szabályok bevezetése. A munkához kapcsolódó tevékenységeknek a jármű átvételét megelőző és azt követő bejegyzésére vonatkozó követelmény előírása a járművezetők számára. A rendelet hatálya alá nem tartozó vezetés „egyéb munkaként” történő bejegyzésének előírása.	Van
10	Nem elfogadott fizetési rendszerek meghatározása. Az üzemeltetők számára a rendelet betartásának előírása a járművezetők munkájának megszervezése során. Az üzemeltetők büntethetőségének megállapítása a rendelet járművezetők általi megsértése alapján. Az üzemeltetői felelősség korlátainak meghatározása. A rendelet betartásának előírása a szerződéses partnerek számára a menetrendek és időbeosztások elkészítése kapcsán. A digitális menetíró készülékek adatainak rendszeres letöltésére és tárolására vonatkozó üzemeltetői kötelezettségek meghatározása.	Van
11	Az országon belüli utakra vonatkozó szigorúbb korlátok meghatározásának engedélyezése a tagállamok számára; ezeknek figyelembe kell venniük az egyéb megállapodásokat. Kizárólag országon belüli utakra alkalmazandó.	Nincs
12	A járművezető azon jogának meghatározása, hogy szükséghelyzetben eltérhet a rendelet előírásaitól, valamint az ehhez a joghoz kapcsolódó feltételek meghatározása.	Nincs
13	Annak lehetővé tétele a tagállamok számára, hogy adott forgalomtípusokhoz tartozó országon belüli közlekedéshez egy meghatározott listáról az 5–9. cikkek előírásaihoz képest eltéréseket biztosíthassanak.	Nincs
14	Annak lehetővé tétele a tagállamok számára, hogy kivételes körülmények esetén korlátozott időre mellőzzék a rendelet alkalmazását.	Nincs
15	A 3. cikk a) pontja alapján mentességet élvező közlekedésre vonatkozó ellenőrzések bevezetésének előírása a tagállamok részére.	Nincs
16	Menetíró készülék nélkül végzett rendszeres személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó. Menetrendek és munkabeosztások bemutatási kötelezettségének előírása. A 26. cikk következtében 2007. december 31-én hatályát veszti.	Van
17	A tagállamok jelentéstételi és nyomon követési kötelezettségeinek meghatározása.	Nincs
18	Jogalkotási intézkedések bevezetésének előírása a tagállamok számára a rendelet jogerőre emelése érdekében.	Nincs
19	A rendeletet megsértése esetén kirótt tagállami szankciókról szól. E szankciók jellemzőinek meghatározása és a jogsértések egyszeri szankcionálásának előírása. Területenkívüliség.	Nincs
20	A kirótt szankciók bizonyítékának megőrzésére és bemutatására vonatkozó járművezetői kötelezettség előírása. Annak előírása a járművezetők számára, hogy a vonatkozó információkat több munkáltatóval is megosszák, lehetővé téve ezzel számukra a kötelezettségeik teljesítését.	Van
21	A közúti biztonságot érintő jogsértés esetén a jármű továbbhaladásának megakadályozására (eltiltásra) vonatkozó felhatalmazás bevezetése. Közigazgatási szankciók alkalmazásának előírása a tagállamok számára saját jogsértő üzemeltetőkkel szemben.	Nincs
22	Egymás segítségének előírása a tagállamok számára a megfelelőség ellenőrzése és a tagállamok lakosaira kirótt szankciókra vonatkozó információcsere kapcsán.	Nincs
23	Bizottsági kötelezettség előírása	Nincs
24	Eljárásrendi részletek	Nincs
25	A tagállamok azon jogának biztosítása, amely alapján felszólíthatják a Bizottságot a rendelet alkalmazásában és végrehajtásában felmerülő különbségek orvosolására.	Nincs
26	A 3821/85/EGK rendelet módosítása (mentességek összehangolása, a 16. cikk érvényességi idejének korlátozása)	Nincs
27	A 2135/98/EK rendelet módosítása	Nincs

28	A 3820/85/EGK rendelet hatályon kívül helyezése	Nincs
29	A rendelet hatálybalépési időpontjának meghatározása	Nincs

4. melléklet

A 3821/85/EGK rendelet kivonata

Cikk	Leírás	Jogsértés
1	A rendelet szerves részeként a menetíró készülékek kialakításának, beépítésének, használatának és ellenőrzésének meghatározása	Nincs
2	Az 561/2006/EK rendelettel közös fogalommeghatározások alkalmazása	Nincs
3	Az 561/2006/EK rendeletre hivatkozva a menetíró készülékkel kötelezően felszerelendő járművek meghatározása, és a rendelet hatályán kívül eső, országon belüli úton közlekedő járművek esetében a választható alkalmazás lehetővé tétele	Van
4	Annak kimondása, hogy a „menetíró készülék” tartalmazza annak „alkatrészeit” is.	Nincs
5	Típusjóváhagyás és a biztonsági követelmények megerősítése. Hivatkozás a mellékletben található műszaki leírásra	Nincs
6	Típusjóváhagyási jelölések Hivatkozás a mellékletre	Nincs
7	A típusjóváhagyás lebonyolítása	Nincs
8	Típusjóváhagyás megvonása és vita esetén alkalmazandó eljárások	Nincs
9	Adatrögzítő lapok jóváhagyási eljárása	Nincs
10	EGK-típus-jóváhagyási jelölések mint alkalmazandó elfogadási kritérium meghatározása	Nincs
11	Típusjóváhagyás visszavonására vonatkozó követelmények	Nincs
12	Beépítési és vizsgálati eljárások (műhely)	Nincs
13	A munkáltatónak és a járművezetőnek együttes kötelessége a menetíró készülék és a járművezetői kártya megfelelő beépítésének, illetve használatának biztosítása	Van
14	A menetíró készülékek és a járművezetői kártyák használatára vonatkozó szabályok	Van
15	A menetíró készülékek és a járművezetői kártyák használatára vonatkozó további szabályok	Van
16	Menetíró készülékek üzemzavara és hibás működése – eljárások	Van
17	Eljárásrendi részletek	Nincs
18	Eljárásrendi részletek	Nincs
19	Végrehajtással kapcsolatos együttműködés a tagállamok között	Nincs
20	Eljárásrendi részletek	Nincs
21	Hatálybalépés dátuma	Nincs

Források

CORTE/VOSA munkacsoport
MIDT (EU-MIDT/ENC/003 – 2005 rev 6)
Egyetértési megállapodás (az 561/2006/EK rendelet elfogadott magyarázata)
3821/85/EGK tanácsi rendelet
561/2006/EK rendelet

¹ 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.

² AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2006/22/EK IRÁNYELVE (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről.

³ A TANÁCS 3821/85/EGK RENDELETE (1985. december 20.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről.

⁴ A Tanács 543/69/EGK RENDELETE (1969. március 25.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról.

⁵ A TANÁCS 3820/85/EGK RENDELETE (1985. december 20.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról.

⁶ A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás (AETR).

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-i 2006/22/EK irányelve.

⁸ Az Európai Bíróság C-116/92. sz. ügyben hozott 1993. december 15-i ítélete.

⁹ Az Európai Bíróság 124/09. sz. ügyben hozott 2010. április 29-i ítélete.

¹⁰ Az Európai Bíróság C-235/94. sz. ügyben hozott 1995. november 9-i ítélete.