

1. SZÁMÚ IRÁNYMUTATÁS

Tárgy: A minimális pihenőidőtől és a maximális vezetési időtől való kivételes eltérés annak érdekében, hogy a gépjármű megfelelő megállóhelyre érhesen.

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

Követendő eljárás: A 12. cikk rendelkezései értelmében a járművezető – annak érdekében, hogy a gépjármű megfelelő megállóhelyre érhesen – eltérhet a 6–9. cikkben meghatározott, a minimális pihenőidőre vonatkozó követelményektől és maximális vezetési időtől. A cikk nem teszi lehetővé a rendeletről olyan okok miatt való eltérést, amelyek már az utazás megkezdése előtt is ismertek voltak. A rendelkezés célja az, hogy a járművezető kezelni tudja az olyan helyzeteket, amelyek során – az utazás alatt előálló váratlan okok miatt – nem tudja betartani a rendeletben foglalt előírásokat, vagyis olyan helyzetekben, amikor a járművezető akaratán kívül álló, elkerülhetetlennek látszó, rendkívüli nehézségek állnak elő, amelyeket a legnagyobb gondosság mellett sem lehetett volna előre látni. Az eltérési lehetőség másik célja a személyek, a jármű és a rakomány biztonságának garantálása, valamint annak a követelménynek a betartása, hogy a közlekedés biztonságát minden esetben szem előtt kell tartani.

Ilyen helyzetekben az alábbi szereplőknek vannak kötelezettségei:

1) A fuvarozó vállalkozásnak körültekintően kell megterveznie a járművezető biztonságos útját, figyelembe véve például a rendszeres forgalmi torlódásokat, az időjárási körülményeket és a megfelelő parkolóhely elérését, azaz oly módon kell megszerveznie a munkát, hogy a járművezető be tudja tartani a rendeletet. Szem előtt kell tartani továbbá a fuvaroztatók és a biztosítótársaságok által a biztonságos parkolásra vonatkozóan előírt követelmények betartását is.

2) A járművezetőnek szigorúan be kell tartania a szabályokat, és a maximális vezetési időtől kizárólag olyan rendkívüli körülmények váratlan felmerülése esetén térhet el, amelyek következtében a rendeletben foglaltakat csak a személyek, a jármű vagy a rakomány biztonságának veszélyeztetésével lehetne betartani. Ha a járművezető úgy ítéli meg, hogy el kell térnie a rendelet előírásaitól, de ezzel nem veszélyezteti a közlekedés biztonságát, akkor a megállóhelyre való megérkezéskor (a menetíró készülék adatrögzítő lapján, a menetíróból kinyomtatott lapon vagy a munkalapon, a Közösség bármelyik nyelvén) kézi bejegyzéssel fel kell jegyeznie az eltérés okát.

3) A járművezető ellenőrzése, valamint a vezetési időre vonatkozó korlátozásoktól való eltérés jogosságának értékelése során az ellenőrt szakmai titoktartási kötelezettség terheli. Az eltérés jogosságának a 12. cikk alapján való értékelésekor az ellenőrnek minden körülményt alaposan meg kell vizsgálnia, beleértve az alábbiakat:

a) a járművezetőre vonatkozóan korábban rögzített adatokat, amelyek alapján megállapítható a járművezető vezetési teljesítménye, és ellenőrizhető, hogy általában betartja-e a vezetési és a pihenőidőre vonatkozó szabályokat, továbbá azt, hogy valóban kivételes eltérésről van-e szó,

b) a vezetési időtől való eltérés nem válhat rendszeres gyakorlattá, és csak olyan kivételes körülmények esetén fordulhat elő, mint nagyobb közúti balesetek, szélsőséges időjárási körülmények, útelterelés, ha a parkolóhelyen nincs szabad hely stb. *(A lehetséges kivételes körülmények e felsorolása csupán tájékoztató jellegű. Az okok megítélésékor abból az elvből kell kiindulni, hogy a vezetési időtől való eltérés nem látható előre, sőt, nem is lehet vele előre számolni),*

c) annak érdekében, hogy a járművezető a parkolóhely keresésével töltött idő során ne „gyűjtessen plusz időt”, a napi és a heti vezetési időre vonatkozó korlátozásokat be kell tartani,

d) a vezetési időre vonatkozó szabályoktól való eltérés nem vezethet a szükséges szünetek, illetve a napi és heti pihenőidő csökkenéséhez.

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

2. SZÁMÚ IRÁNYMUTATÁS

Tárgy: A járművezető által az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozó jármű átvételének vagy leadásának szokásos helyétől különböző helyre történő utazással töltött idő rögzítése

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

Követendő eljárás:

Amikor a járművezető olyan, a munkáltatója által megjelölt helyre utazik, amely nem a munkáltató működési központja, azzal a céllal, hogy egy „menetíró készülékkel ellátott járművet” átvegyen, majd azt vezesse, akkor kötelezettséget teljesít munkáltatója felé, tehát idejével nem rendelkezik szabadon.

Ezért a 9. cikk (2) és (3) bekezdésével összhangban:

- bármely olyan időszak, amelyet a járművezető utazással tölt annak érdekében, hogy eljusson arra a – saját otthonától és munkáltatója szokásos működési központjától különböző – helyre, vagy onnan visszatérjen, ahol a rendelet hatálya alá eső járművet át kell vennie vagy le kell adnia, az egyes tagállamok nemzeti jogszabályainak függvényében „rendelkezésre állásnak” vagy „egyéb munkának” számít, függetlenül attól, hogy az utazás idejét és módját a munkáltató szabta meg vagy a járművezető döntötte el,

valamint

- bármely olyan időszak, amelyet a járművezető az említett rendelet hatályán kívül eső jármű vezetésével tölt annak érdekében, hogy eljusson arra a – saját otthonától és munkáltatója szokásos működési központjától különböző – helyre, vagy onnan visszatérjen, ahol a rendelet hatálya alá eső járművet át kell vennie vagy le kell adnia, „egyéb munkának” számít.

Az utazással töltött idő az alábbi három esetben minősül „pihenőnek” vagy „szünetnek”:

Az első eset az, amikor a járművezető komppal vagy vonattal szállított járművet kísér. Ebben az esetben a járművezető pihenőt vagy szünetet tarthat azzal a feltétellel, hogy háló- vagy fekvőhely áll a rendelkezésére (9. cikk (1) bekezdés).

A második eset az, amikor a járművezető nem járművet kísér, hanem vonattal vagy komppal utazik abból a célból, hogy eljusson arra a helyre, ahol a rendelet hatálya alá tartozó járművet átveszi, illetve visszatérjen arról a helyről, ahol a járművet leadja (9. cikk (2) bekezdés), azzal a feltétellel, hogy háló- vagy fekvőhely áll a rendelkezésére.

A harmadik eset az, amikor a járművön egynél több járművezető tartózkodik. Ha a járművet szükség esetén a járművezető mellett ülő és őt a vezetésben tevékenyen nem segítő második járművezető is vezetni tudja, akkor a járművezető „rendelkezésre állási idejéből” 45 perc „szünetnek” tekinthető.

A járművezető munkaszerződésének típusa e tekintetben nem mérvadó. Ezek a szabályok tehát mind az állandó, mind a munkaerő-kölcsönzéssel foglalkozó vállalkozások által foglalkoztatott „alkalmi járművezetőkre” érvényesek.

Az „alkalmi járművezető” esetében „munkáltató működési központja” alatt a járművezető szolgálatait közúti fuvarozás céljából igénybe vevő vállalkozás („felhasználó vállalkozás”) működési központját, nem pedig a „munkaerő-kölcsönzéssel foglalkozó vállalkozás” központját kell érteni.

A KÖZÚTI FUVARÓZÁSSAL KAPCSOLATOS SZOCIÁLIS JOGSZABÁLYOK
561/2006/EK rendelet, 2006/22/EK irányelv, 3821/85/EGK rendelet

Megjegyzés: Európai Bíróság, C-76/77. és C-297/99. számú ügyek

3. SZÁMÚ IRÁNYMUTATÁS

Tárgy: Szünet, illetve napi vagy heti pihenő megszakításának elrendelése a jármű terminálokon, parkolóban vagy határátkelőhelyek területén való mozgatása céljából

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

Követendő eljárás: A napi és a heti pihenőidő alatt a vezető az idejével általában szabadon rendelkezik, ezért nem kötelezhető arra, hogy a jármű közelében tartózkodjon.

A szünet, illetve a napi és heti pihenő megszakítása általában a rendelet megsértésének minősül (kivéve azokat az eseteket, amelyekre a 9. cikk (1) bekezdésében található „kompszabály” alkalmazandó). Azonban előfordulhat, hogy a terminálon vagy a parkolóban hirtelen olyan rendkívüli vagy vészhelyzet áll elő, amelynek következtében a járművet mozgatni kell.

A terminálok általában alkalmaznak egy olyan járművezetőt, aki szükség esetén a járműveket mozgatni tudja. Ha azonban nincs ilyen járművezető és a járművet valamilyen rendkívüli körülmény miatt mindenképpen mozgatni kell, az illetékes hatóságok vagy a terminálon dolgozó és a járművek mozgatásának elrendelésére jogosult személy felszólítására a járművezető megszakíthatja pihenőidejét.

Egyéb esetekben (pl. parkolóban, határátkelőhelyeken és vészhelyzetekben), amennyiben olyan objektív vészhelyzet áll elő, amelynek következtében a járművet el kell mozdítani, illetve a rendőrség vagy más hivatalos szerv (pl. tűzoltóság, útfenntartó szerv, vámtisztviselő stb.) a jármű elmozdítására ad utasítást, a járművezetőnek néhány percre meg kell szakítania a szünetet vagy a pihenőt, ám ilyen esetben nem vonható felelősségre.

Ilyen helyzetekben az adott szituáció értékelésekor a tagállamok ellenőreinek bizonyos szintű rugalmasságot kell alkalmazniuk.

Ha a járművezető a fentiekben említett okokból megszakítja a szünetet vagy a pihenőt, azt kézi bejegyzéssel fel kell jegyeznie, és – amennyiben lehetséges – a jármű mozgatását elrendelő illetékes szervvel hitelesíttetnie kell.

4. SZÁMÚ IRÁNYMUTATÁS

Tárgy: A vezetési idő digitális menetíró készülékekkel történő rögzítése olyan esetekben, amikor a járművezető gyakori vagy többszöri megállással járó fuvarozási műveletet végez

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

Követendő eljárás:

Mivel a digitális menetíró készülékek pontosabbak az analóg készülékeknél, azon járművezetők esetében, akik gyakori vagy többszöri megállással járó fuvarozási műveletet végeznek, előfordulhat, hogy a digitális menetíró készülék az analóg készüléknél nagyobb menetidőt regisztrál. Ez a helyzet csupán átmeneti, és elsősorban a helyi fuvarozási tevékenységeket érinti. A probléma csak addig áll fenn, amíg mind a digitális, mind az analóg menetíró készülékek használatban vannak.

A digitális menetíró készülékek gyors elterjedésének elősegítése érdekében, ugyanakkor szem előtt tartva azt, hogy a járművezetők az általuk használt menetíró készülék típusától függetlenül egyenlő elbánásban részesüljenek, célszerű, hogy ezen átmeneti időszak alatt a nemzeti ellenőrző hatóságok bizonyos szintű rugalmasságot alkalmazzanak. Ezt az átmeneti rugalmasságot a gyakori vagy többszöri megállással járó fuvarozási műveleteket végző, digitális menetíró készülékekkel felszerelt járművek esetében kell alkalmazni.

Az ellenőröknek azonban mindig szakmai belátásuk szerint kell döntenük. Továbbá amikor a járművezető a jármű volánjánál ül és a rendelet hatálya alá tartozó fuvarozási tevékenységet végez, az a konkrét körülményektől függetlenül (például attól, hogy éppen forgalmi torlódásban vagy közlekedési lámpánál áll) vezetésnek minősül.

Ezért:

- A tagállamoknak tájékoztatniuk kell ellenőreiket arról, hogy a bizonyíthatóan gyakori vagy többszöri megállással járó fuvarozási műveleteket végző járművek esetében a digitális menetíró készülék által rögzített adatok ellenőrzésekor lehetőségük van minden vezetéssel töltött négy és fél (4,5) órában 15 perc kiigazítás engedélyezésére. Ezt a kiigazítást például oly módon lehet alkalmazni, hogy a szünetek közötti vezetési időszakokból 1-1 percet le lehet vonni, ezek összege azonban nem haladhatja meg – minden vezetéssel töltött négy és fél (4,5) órában – a 15 percet.
- Az ellenőröknek a szakmai okok mérlegelése során meg kell vizsgálniuk a körülményeket és az adott időpontban rendelkezésükre álló bizonyítékokat (például ellenőrizhető bizonyítékokat arra vonatkozóan, hogy a járművezető gyakori vagy többszöri megállással járó fuvarozási műveletet végzett), és meg kell bizonyosodniuk arról, hogy a tények értelmezése nem áll ellentétben a vezetési időre vonatkozó szabályok helyes alkalmazásával, és ezáltal nem veszélyezteti a közlekedés biztonságát.
- A tagállamok olyan elemző szoftvert is használhatnak, amely a vezetési idő kiszámításakor bizonyos toleranciát engedélyez, de figyelembe kell venniük, hogy ez a későbbiekben bizonyítási problémákhoz vezethet. A tolerancia azonban semmilyen körülmények között nem haladhatja meg a vezetéssel töltött négy és fél (4,5) óránkénti 15 perces határt.
- A tolerancia alkalmazása nem jelenthet hátrányos megkülönböztetést sem a nemzeti, sem a nemzetközi szállítást végző járművezetők számára, és csak olyan esetekben vehető figyelembe, amikor egyértelműen gyakori vagy többszöri megállással járó fuvarozási műveletről van szó.