

# **FIGYELEMFELHÍVÓ TÁJÉKOZTATÓ**

## ***az új uniós vezetési- és pihenőidő szabályozás (561/2006/EK rendelet) és a vonatkozó ellenőrzési előírások kapcsán***

2007. április hó 11. napjától történő hatályba lépéssel az alábbi jelentős módosulásokra hívjuk fel a kivételek alá nem tartozó tehergépjármű-vezető és autóbuszvezető munkavállalók (forgalmi utazók) és foglalkoztatóik figyelmét, amelyek betartása kötelező mind belföldön, mind külföldi feladat teljesítése során. Ez a jogszabály a kizárólag az EU területén (valamint az EU, Svájc, illetve az EGT-országok között) végzett fuvarokra, és valamennyi EU-tagállamban hatályos 2007. április 11-étől. (A Svájc területén végzett ellenőrzésekkor a hatóságok várhatóan továbbra is az AETR-t fogják kérni.)

### **Az EU területéről kilépve AETR**

Fontos megjegyezni, hogy a teljes útra vonatkozóan az AETR Megállapodás előírásait kell alkalmazni, ha a fuvarfeladat teljesítése során elhagyjuk az uniós területét: így abban az esetben is, ha az induló, ill. felrakó állama és/vagy a célország (az érkező, ill. lerakó állama) nem tagja az EU-nak (+ Svájc és EGT), annak ellenére, ha a forgalmi utazó át is halad uniós országon. (pl. egy Ukrajna-Portugália viszonylatban)

Annak érdekében, hogy az AETR és az 561-es rendelet párhuzamos alkalmazásából fakadó problémákat kiküszöböljék, az AETR-t legkésőbb két éven belül hozzá kívánják igazítani az uniós szabályozáshoz. Addig azonban, amíg ez nem történik meg, az EU határain belül maradás, illetve annak átlépése dönti el, hogy melyik szociális szabályozás vonatkozik az adott út egészére.

### **A munkavállalók és a vállalkozások felelőssége**

Az új jogszabály rendelkezéseinek be nem tartása anyagi felelősséget vonhat maga után, és a súlyosan gondatlan vagy szándékos jogszabálysértés még hatósági bírság nélkül is azonnali felmondásra adhat okot, azaz megalapozhatja a fennálló munkaviszonynak a munkáltató részéről történő azonnali megszüntetését a hatályos kollektív szerződés szerint, illetőleg ha ezt munkaadó és munkavállaló rögzíti.

A gépkocsivezetők által elkövetett szabálysértésekért a jövőben a fuvarozó vállalkozást is felelősség terheli. A konkrét esetekben figyelembe vehető bármely bizonyíték arra vonatkozóan, hogy ésszerűen nem lehet a szállítási vállalkozást felelősnek tekinteni az elkövetett szabálysértésért. Ez esetben a fuvarozóknak kell bizonyítaniuk „ártatlanságukat”: miszerint nem adtak a rendelettel ellentétes utasításokat alkalmazottjaiknak. A megállapított felelősségben osztoznak a szerződéses partnerek is. A teljes szállítási lánc együttes felelősségének új elve elismeri, hogy – különösen a megbízók – gyakran túlzott nyomást gyakorolhatnak a fuvarozókra, szabályszerűen teljesíthetetlen határidők kikötésével.

**A 2007. április 11-én hatályba lépő 561/2006/EK rendelet kapcsán a legjelentősebb vezetési- és pihenőidő előírások az alábbiak:**

1.)

Vezetési időszak: az az összeadódott vezetési idő, amely egy – napi vagy heti – pihenőidő vagy egy szünet (megszakítás) után kezdődik és addig tart, amíg a forgalmi utazó munkavállaló újabb pihenőidőt vagy szünetet (megszakítást) tart. A vezetési időszak folyamatos vagy megszakított lehet.

2.)

A napi vezetési idő nem haladhatja meg a **9 (kilenc) órát**. A napi vezetési idő azonban hetente legfeljebb két alkalommal meghosszabbítható: legfeljebb 10 (tíz) órára.

3.)

A heti vezetési idő (hétfő 0 óra és vasárnap 24 óra között) nem haladhatja meg **az 56 (ötvenhat) órát.**

4.)

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

5.)

Munkaközi szünet, amely a jogszabályi szövegben mint „szünet” szerepel:

Az AETR egyezmény 7.Cikk I. pontja és az 561/2006/EK rendelet II. fejezet 7. cikke szerint négy és fél órás folyamatos vezetési idő után a gépjárművezető legalább 45 perces szünetet köteles tartani (kivéve, ha a pihenőidejét kezdi meg). Ez csak egy legalább 15 perces, majd azt követő legalább 30 perces szünettel helyettesíthető. 2007. április 11-e után tehát a „megszakítás” már nem osztható három részre, hanem legfeljebb csak kettőre: 15+30 percre. A 15, illetőleg 45 percnél rövidebb időtartamú megállás nem minősül szünetnek.

6.)

Napi pihenőidő: A munkavégzés befejezése és az azt követő munkakezdés közötti egybefüggő időtartam, amelyet a munkáltató a munkavállaló részére pihenésre köteles biztosítani, amely idő alatt járművezető szabadon rendelkezik idejével. Az előző napi pihenőidő vagy heti pihenőidő vége után minden 24 órás időszakon belül újabb napi pihenőidőt kell tartani.

I./ „rendszeres napi pihenőidő”: bármely, legalább 11 órát tartó pihenő, amelyet fel is lehet bontani, de ez esetben az összesen legalább 12 óra csak egyféleképpen, és csak kétfelé darabolható: az első része szünet nélkül legalább 3 óra, a második része pedig szünet nélkül legalább 9 óra kell, hogy legyen.

II./ „csökkentett napi pihenőidő”: legalább 9 óra, de kevesebb, mint 11 óra pihenő. A napi pihenőidő kiterjeszthető rendszeres heti pihenőidővé vagy

csökkentett heti pihenőidővé. Bármely két heti pihenőidő között legfeljebb három csökkentett napi pihenőidő lehet.

*Többfős járat* esetén a napi vagy heti pihenőidő végétől számított 30 órán belül újabb legalább 9 órás napi pihenőidő tartása kötelező.

7.)

Heti pihenőidő (azaz heti pihenőnap):

I./ „rendszeres heti pihenőidő”: bármely, legalább 45 órás pihenő.

II./ „csökkentett heti pihenőidő”: bármely 45 óránál rövidebb pihenő, amely legalább 24 óra folyamatos időtartamra csökkenthető.

- Bármely két egymást követő héten a gépkocsivezetőnek két rendszeres (45 órás) heti pihenőt, vagy egy rendszeres és egy csökkentett (legalább 24 órás) heti pihenőt kell tartania. Vagyis legalább kéthetente kötelezően jár a 45 órás rendes pihenőidő.
- A csökkentést kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egybefüggően eltöltött, a csökkentésnek megfelelő pihenővel, melyet egy másik, legalább 9 órás pihenőidőhöz kell kapcsolni.
- A heti pihenők közt nem telhet el 6x24 óránál több, így megszűnt a nemzetközi különjáratú autóbusz-közlekedésben korábban kivételként engedélyezett, 12 egymást követő napi vezetés lehetősége is.
- Azt a pihenőidőt, amely két hétre oszlik el, bármelyik héthez lehet számítani, de mindkét héthez nem.

### **Növekvő számú ellenőrzésre kell számítani**

A közlekedési hatóság számára minimálisan előírt ellenőrzések száma már idén el kell, hogy érje a járművek száma, valamint az éves munkanapok szorzataként számított összes munkanapok számának 1 %-át, ez 2008-tól a gépkocsivezetők munkanapjainak 2%-ára, 2010-től 3 %-ára nő. Fokozatosan az alaposabb, telephelyi ellenőrzésekre kerül a hangsúly. Uniós követelmények alapján az összes ellenőrzött munkanap legalább 15 %-át közúti ellenőrzés keretében,

legalább 30 %-át pedig a vállalkozások telephelyein kell ellenőrizni. 2008. január 1-jét követően az összes ellenőrzött munkanap legalább 30 %-át közúti ellenőrzés keretében, és legalább 50 %-át a vállalkozások telephelyein kell ellenőrizni.

Az 561-es rendelet már tavaly május óta érvényben lévő előírása szerint ma a tárgyhét és azt megelőző 15 naptári nap tachográf adatait kell tudni bemutatni, 2008-tól a hatóságok az – akár analóg, akár digitális - tachográf adatai alapján a tárgynapon felül 28 napig visszamenőleg ellenőrizhetnek.

Ami a vezetési- és pihenőidő kihágások büntetését illeti, súlyos szabálysértésnek minősül a napi, hatnapi vagy kéthetes maximális vezetési idők határértékének legalább 20 %-kal való túllépése; a napi vagy heti minimális pihenőidő 20 %-os vagy annál nagyobb mértékű figyelmen kívül hagyása; a minimálisan előírt vezetésközi szünet 33 %-os vagy annál nagyobb mértékű figyelmen kívül hagyása; valamint az előírásokkal ellentétesen felszerelt digitális menetíró készülék használata. Ezeket az 57/2007-es Kormányrendelet 400.000 Ft-os bírsággal bünteti. A szociális előírásokat rendszeresen, vagy súlyosan megsértő vállalkozások a hatóságnál bevezetésre kerülő kockázatértékelő rendszer alkalmazása következtében a jövőben gyakoribb és részletesebb telephelyi ellenőrzésekre számíthatnak.

Új elv a szankciók ún. területen kívülisége. Korábban a hatóságok csak akkor alkalmazhattak szankciókat, ha a szabálysértés a saját országuk területén történt, vagy esetleg, ha saját állampolgáraik követték el azt külföldön. Mostantól az unióban nem számít, hogy hol történik a szabálysértés, közúti ellenőrzés során bárkit megbüntethetnek. Például egy magyar gépkocsivezetőt ezentúl megbüntethetnek egy Lengyelországban elkövetett, de Németországban észlelt szabálysértésért is.

Végül, de nem utolsó sorban bevezetésre kerül egy új okmány, a közúti ellenőrzési jegyzőkönyv. Ezt a kétoldalas, EU-szerte azonos és a nyelvi problémák elkerülésére egységes szabálysértési kódrendszert alkalmazó

dokumentumot valamennyi közúti ellenőrzés során kötelező lesz kitölteni, és egy példányát ellenőrzést követően át kell adni a gépkocsivezetőnek, akinek azt meg kell őriznie. A jegyzőkönyv egy esetleges következő ellenőrzés során részletes információt nyújt arról, hogy a gépjárművet előzőleg mikor, hol, ki ellenőrizte, történt-e szabálysértés, illetve szankcionálás.