

FELELŐSSÉGGKIZÁRÓ NYILATKOZAT: Ezeket a kérdéseket és válaszokat a Bizottság szervezeti egységei dolgozták ki, és az Európai Bizottság nem tartozik felelősséggel tartalmukért. Az uniós jog hitelt érdemlő értelmezése az Európai Unió Bírósága kizárólagos hatáskörébe tartozik.

I. A járművezető hazatérése

- 1. Hogyan kell értelmezni és bizonyítani a „tartózkodási hely”, a „működési központ” és „a járművezető szokásos állomáshelye” kifejezést? Mi történik akkor, ha egy vállalat több tagállamban vagy az EU-n kívül rendelkezik székhellyel?**

A 8. cikk (8a) bekezdése

A 165/2014/EU rendelet 26. cikkének (2) bekezdésével és az 1071/2009/EK rendelet 8. cikkének (2) bekezdésével összhangban a „tartózkodási hely” alatt az a hely értendő, ahol az adott személy életvitelszerűen lakik, vagyis ahol egy naptári évben legalább 185 napot tölt, személyes és foglalkozásával összefüggő kötelekei miatt. Olyan járművezető esetében azonban, akinek a foglalkozásával összefüggő kötelekei a személyes kötelekeitől eltérő helyen vannak, aki különböző tagállamokban végez fuvarozási tevékenységet, és aki következőképpen eltérő tagállamokban lévő különböző helyeken élhet, az a hely tekintendő tartózkodási helynek, ahol a személyes kötelekei vannak, feltéve, hogy az adott személy rendszeresen, például családi okok miatt hazatér oda.

A közúti fuvarozásra vonatkozó uniós jogszabályok nem határozzák meg a „működési központ” fogalmát. A 8. cikk (8a) bekezdése szerint a „működési központ”, ahová a járművezetőnek vissza kell tudnia térni, az a hely, ahol szokásos állomáshelye található, azaz ahol a munkáját megszervezik, ahol heti pihenőideje szokásosan megkezdődik, és ahová rendszeresen visszatér annak a tagállamnak a területén, ahol munkáltatója az 1071/2009/EU rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében állandó és tényleges székhellyel rendelkezik. A közúti fuvarozók tényleges és állandó székhelyére vonatkozó feltételeket az 1071/2009/EU rendelet 5. cikke határozza meg. Ez a cikk többek között előírja, hogy a vállalkozás rendelkezzen olyan telephellyel, ahol fő üzleti dokumentumait tárolja, különös tekintettel a számviteli dokumentumokra, a személyzet irányításával kapcsolatos dokumentumokra, vagy a járművezetőinek vezetési és pihenési idejére vonatkozó adatokat tartalmazó dokumentumokra.

Ha a vállalkozás különböző tagállamokban rendelkezik székhellyel, a járművezetőnek – az 1071/2009/EK rendelet 5. cikkében meghatározott követelményekkel összhangban – a szokásos állomáshelye szerinti működési központba kell visszatérnie. Ha a vállalkozás az EU-n kívül rendelkezik székhellyel, a működési központ harmadik országban is lehet, amely a rendelet alkalmazásában – a 2. cikk (2) bekezdése b) pontjának alkalmazásában – csak Svájc vagy az EGT-megállapodás nem uniós részes fele lehet.

- 2. Mennyi ideig kell a szállítási vállalkozásnak olyan nyilvántartást vezetnie, amely dokumentálja, hogy a járművezető munkáját úgy szervezte meg, hogy az visszatérhessen a tartózkodási helyére vagy a vállalkozás működési központjába?**

A 8. cikk (8a) bekezdése

A 165/2014/EU rendelet 33. cikkének (2) bekezdése értelmében a vállalkozásnak a menetíró készülékek adatait a használatukat követően legalább egy évig meg kell őriznie. A 2002/15/EK irányelv 9. cikkének b) pontjában foglaltak szerint a munkaidő-nyilvántartást legalább két évig meg kell őrizni. Ennek a nyilvántartásnak tartalmaznia kell a járművezető visszatérésének megszervezésével kapcsolatos dokumentációt, mivel ezt a kötelezettséget – az (EU) 2020/1057 irányelvvel módosított 2006/22/EU irányelv I. mellékletének B. részével összhangban – legkésőbb 2022. február 2-től ellenőrizni kell a vállalkozás telephelyén.

3. A járművezető „hazatérésére” vonatkozó kötelezettség vonatkozik-e a más tagállamból bérelt járművekre és a személyszállító járművek vezetőire?

A 8. cikk (8a) bekezdése

Az 561/2006/EK rendelet, különösen annak 8. cikke (8a) bekezdése, amely az alkalmazottként foglalkoztatott járművezetők és a munkáltatók közötti jogviszonyt szabályozza a járművezető „hazatérésének” megszervezése tekintetében, a közúti árufuvarozásra vagy személyszállításra alkalmazandó, függetlenül attól, hogy a járműveket a munkáltató bérlő vagy birtokolja, illetve azok személyszállításra vagy árufuvarozásra szolgálnak-e.

4. Mit jelent a „45 óránál hosszabb [heti pihenőidő]”, amelyet a járművezetőnek két egymást követő héten két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt követően kell tartania a 8. cikk (8a) bekezdése értelmében? Mikor kell a kompenzációként tartott pihenőidőnek kezdődnie?

A 8. cikk (8a) bekezdése

A 8. cikk (6) bekezdésével összhangban két egymást követő héten a székhely szerinti tagállamon kívül töltött két csökkentett heti pihenőidő után a járművezetőnek képesnek kell lennie arra, hogy legalább 45 órás rendszeres heti pihenőidő tartása céljából hazatérjen. A 8. cikk (6b) bekezdése értelmében ezt a rendszeres heti pihenőidőt az előző két héten tartott két csökkentett heti pihenőidőt kompenzáló pihenőidőnek kell megelőznie. A járművezető például a következő pihenőidőket tarthatja meg:

1. hét: 24 óra

2. hét: 25 óra

3. hét: 21 + 20 + 45 óra, ahol 21 óra az 1. hét, 20 óra pedig a 2. hét kompenzációja.

A 8. cikk (6) bekezdésében foglaltak szerint a 3. héten tartott rendszeres heti pihenőidőnek legkésőbb az előző heti pihenőidő végétől számított hat 24 órás időszak (6x24 óra) végén kell kezdődnie. Ez azt jelenti, hogy az előző két csökkentett heti pihenőidő kompenzációjának a 6x24 órás időszak vége előtt, a rendszeres heti pihenőidő kezdetekor be kell fejeződnie.

II. A heti pihenőidőnek a jármű vezetőfülkéjében történő eltöltésére vonatkozó tilalom

5. Az önálló vállalkozói tevékenységet folytató járművezető tarthatja-e rendszeres heti pihenőidejét a járműben?

A 8. cikk (8) bekezdése

Az 561/2006/EK rendelet – általában véve – a rendelet hatálya alá tartozó járművekkel végzett szállítási műveletekben részt vevő összes járművezetőre alkalmazandó, függetlenül attól, hogy alkalmazottak vagy önálló vállalkozók. A rendelet hatálya kiterjed heti pihenőidőnek a jármű vezetőfülkéjében történő eltöltésére vonatkozó tilalomra is. Ezt az a célkitűzés indokolja, hogy meg kell akadályozni a járművezetők (alkalmazottak vagy önálló vállalkozók) fáradtságát és ki kell küszöbölni a közúti közlekedés biztonságát veszélyeztető kockázatokat.

Igaz, hogy az önálló vállalkozói tevékenységet folytató járművezetőkre nem alkalmazandóak az 561/2006/EK rendelet egyes rendelkezései, például a 8. cikk (8a) bekezdése, amely az alkalmazottként foglalkoztatott járművezetők és a munkáltatók közötti jogviszonyt szabályozza a járművezetők „hazatéréseinek” megszervezése tekintetében (lásd a 4. kérdést). A heti pihenőidőnek a jármű vezetőfülkéjében történő eltöltésére vonatkozó tilalom esetén azonban nem ez a helyzet. Ilyen esetben a járművön kívüli szálláshellyel kapcsolatos költségeket az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőnek kell fedeznie.

III. Csökkentett heti és napi pihenőidő

- 6. Egy járművezető két egymást követő (2 x 24 órás) csökkentett heti pihenőidőt tart a székhely szerinti tagállamon kívül. A járművezető a hazatérésekor (2 x 21 órás) kompenzációként tartott pihenőidőt és egy (45 órás) rendszeres heti pihenőidőt tart. Hazatérése után a járművezetőnek a 8. cikk (2) bekezdésével összhangban kell-e (9 vagy 11 órás) napi pihenőidőt tartania, mielőtt megkezdheti a kompenzációként tartott pihenőidőt és a rendszeres heti pihenőidőt?**

A 8. cikk (6) bekezdése

A 8. cikk (6) és (6b) bekezdésének célja annak lehetővé tétele, hogy a nemzetközi viszonylatban folytatott távolsági fuvarozási műveletekben részt vevő járművezető hosszabb pihenőidő tartása céljából hazajuthasson; ez a pihenőidő legalább 45 órás rendszeres heti pihenőidőből és két megelőző héten esetlegesen lecsökkentett heti pihenőidők kompenzációjából áll.

Ezek a rendelkezések azonban nem sértik a 8. cikk (2) bekezdését, amely szerint az előző napi pihenőidő vagy heti pihenőidő vége után a járművezető által minden 24 órás időszakon belül tartandó pihenőidőt – a 8. cikk (3) bekezdésével összhangban – ki lehet terjeszteni rendszeres heti pihenőidővé vagy csökkentett heti pihenőidővé.

Ez azt jelenti, hogy még ha a 8. cikk (3) bekezdése nem is említi kifejezetten ezt a lehetőséget, arra az esetre is vonatkozik, amikor a rendszeres heti pihenőidőt a korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjával együtt veszik figyelembe.

- 7. Tarthat-e a járművezető kettőnél több csökkentett heti pihenőidőt a 8. cikk (6) bekezdésének harmadik albekezdésében meghatározott négyhetes referencia-időszakon belül? Kompenzálni kell-e minden csökkentett heti pihenőidőt?**

A 8. cikk (6) bekezdése

A 8. cikk (6) bekezdése a következőket mondja ki:

„Bármely két, egymást követő héten a járművezetőnek tartania kell legalább: a) két rendszeres heti pihenőidőt; vagy b) egy rendszeres heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt”, valamint

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

A „legalább” kifejezés azt jelenti, hogy a járművezető a 2 vagy 4 hetes referencia-időszakokban a minimálisan előírtnál több heti pihenőidőt tarthat.

A 8. cikk (6) bekezdése bizonyos feltételek mellett lehetővé teszi, hogy a járművezető két egymást követő héten is csökkentse a heti pihenőidőit. Semmi sem akadályozza meg azonban a járművezetőt abban, hogy e két egymást követő héten belül további 24 órás vagy hosszabb pihenőidőket tartson.

Ha egy négyhetes referencia-időszakban a járművezető kettőnél több csökkentett heti pihenőidőt tart, a további csökkentett heti pihenőidőket nem kell kompenzálni. Másrészt ezek nincsenek hatással a két csökkentett heti pihenőidőnek a 8. cikk (6b) bekezdésében előírt kompenzációjára vonatkozó kötelezettségre. Kettőnél több csökkentett heti pihenőidő esetén a 8. cikk (6) bekezdésében meghatározott előző heti pihenőidő végétől számított hat, 24 órás időszak végéhez legközelebb eső csökkentett heti pihenőidő tekintendő a kompenzálendő csökkentett heti pihenőidőnek.

Például négy egymást követő hétre kiterjedő időszakon belül a járművezető az előírt minimális heti pihenőidőket további pihenőidőkkel ötvözve a következő sorrendben tarthatja meg:

1. hét: 45 óra (pl. szombat – hétfő)
2. hét: 24 óra (legkésőbb: vasárnap – hétfő)
3. hét: 24 óra (pl. szerda – csütörtök) és 27 óra (legkésőbb: vasárnap – hétfő)
4. hét: 21 + 18 (péntek – vasárnap) + 45 óra (legkésőbb: vasárnap – kedd) (a 21 órás és 18 órás pihenőidő a 2. és 3. héten (vasárnap – hétfő) tartott két csökkentett heti pihenőidő kompenzációja a 8. cikk (6b) bekezdésével összhangban, míg a 3. héten (szerda – csütörtök) tartott további pihenőidőt nem kell kompenzálni).

8. Töltheti-e a járművezető a napi és a csökkentett heti pihenőidőt a járműben?

8. cikk

A 8. cikk (8) bekezdése szerint a rendszeres heti pihenőidők és a korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott, 45 óránál hosszabb heti pihenőidők nem tarthatók a járműben. Ez azt jelenti, hogy a járművezető ezzel szemben dönthet úgy, hogy napi pihenőidejét és/vagy csökkentett heti pihenőidejét a járműben tölti.

Az 561/2006/EK rendelet 4. cikke f) pontjának fogalommeghatározása szerint a „pihenő” minden meg nem szakított időszak, melynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével. Ebből a fogalommeghatározásból egyértelműen kiderül, hogy a napi vagy a csökkentett heti pihenőidő csak akkor

tartható a járműben, ha az álló helyzetben van, mivel ez az egyetlen körülmény, amely lehetővé teszi a járművezető számára, hogy szabadon rendelkezzen az idejével.

A 8. cikk (8) bekezdése továbbá azt írja elő, hogy a rendszeres heti pihenőidőt és bármely, a csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott, 45 óránál hosszabb heti pihenőidőt megfelelő alvási és tisztálkodási helyiségekkel rendelkező, erre alkalmas genderbarát szálláshelyen kell megtartani. Amint azt az (EU) 2020/1054 rendelet (13) preambulumbekkezdése kifejti, erre annak biztosítása érdekében van szükség, hogy „a járművezetők megfelelő pihenési feltételeket élvezzenek”. Ugyanez az elv érvényes a napi és a csökkentett heti pihenőidőkre is, amelyek így kizárólag akkor tarthatók a járműben, ha az megfelelő alvási helyiségekkel rendelkezik. Ez összhangban van a járművezetők megfelelő munkakörülményeinek biztosítására és a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló átfogó célkitűzésekkel.

IV. A vezetési idő kivételes túllépése

9. A 12. cikk második és harmadik albekezdése szerint a járművezető a napi és a heti vezetési idő túllépésével eltérhet a 6. cikk (1) és (2) bekezdésétől, valamint a 8. cikk (2) bekezdésétől. Ha a járművezető halmozott napi vezetési ideje kevesebb, mint a megengedett maximális vezetési idő, alkalmazhatja-e a 8. cikk (2). bekezdésétől való eltérést anélkül, hogy túl kellene lépnie a napi vagy heti vezetési időt? Sérti-e a rendeletet az, ha az említett eltérés alkalmazása miatt a járművezető később kezdi meg a heti pihenőidejét, mint az előző heti pihenőidő végétől számított hat 24 órás időszak vége?

12. cikk

Az eltérés célja annak lehetővé tétele, hogy a járművezető kivételes körülmények között továbbra is „otthon” (azaz a járművezető tartózkodási helyén vagy a munkáltató működési központjában) tölthesse a heti pihenőidejét, és ne olyan helyszínen, amely legfeljebb 2 órás vezetési időre van az „otthonától”. Ez lehetővé teszi a vezetési időre vonatkozó korlátozásoktól (a 6. cikk (1) és (2) bekezdésétől) és/vagy az előző pihenőidő végét követő 24 órán belüli napi pihenőidő tartására vonatkozó kötelezettségtől (a 8. cikk (2) bekezdésétől) való eltérést. A járművezetőnek időnként el kell térnie a 6. cikk (1) és (2) bekezdésétől, valamint a 8. cikk (2) bekezdésétől is, de nem feltétlenül. Más alkalmakkor, például amikor a járművezető 1 vagy 2 órával többet vezethet anélkül, hogy túllépne a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott maximális napi 9 vagy 10 órás vezetési időt és a 6. cikk (2) bekezdésében meghatározott maximális heti 56 órás vezetési időt, az eltérés a 8. cikk (2) bekezdésére korlátozódik.

A 12. cikk azonban nem teszi lehetővé a járművezető számára, hogy eltérjen a 8. cikk (6) bekezdésének második albekezdésében foglalt azon kötelezettségtől, hogy a heti pihenőidőt legkésőbb az előző heti pihenőidő végétől számított hat 24 órás időszak végéig meg kell kezdenie. Ezért az eltérést körültekintően kell alkalmazni.

Ha például a járművezető hétfő reggel 8 órakor fejezi be az előző heti pihenőidejét, a következő heti pihenőidőt vasárnap reggel 8 órakor kell megkezdenie. Ha szombaton (a hatodik 24 órás munkavégzési időszakban) a járművezető reggel 8 órakor kezdi meg a vezetést, és 12 órát (az engedélyezett 10 órát + az

eltérés értelmében legfeljebb 2 órát) vezet, és minden szükséges szünetet megtart (e példában összesen 2 órát), szombaton este 10 óra körül juthat „haza”. Ez lehetővé tenné a járművezető számára, hogy a 8. cikk (6) bekezdésében előírt időszakon belül még megkezdhesse heti pihenőidejét.

10. Hogyan kell értelmezni a 12. cikk második és harmadik albekezdésében foglalt, a 8. cikk (2) bekezdésétől való eltérést? Lecsökkenthető-e a napi pihenőidő egy meghatározott időszakra (1 vagy 2 órára) az adott hetet követő harmadik hét végéig történő kompenzáció céljából?

A 8. cikk (2) bekezdése és a 12. cikk

A 8. cikk (2) bekezdése előírja, hogy a járművezetőnek az előző napi pihenőidő vagy heti pihenőidő végétől számított 24 órán belül (csökkentett pihenőidő esetén legalább 9, illetve rendszeres pihenőidő esetén legalább 11 órán) belül napi pihenőidőt kell tartania.

A 12. cikk szerinti eltérés nem teszi lehetővé a napi pihenőidő hosszának lerövidítését. Ez azonban olyan helyzethez vezethet, amelyben a járművezető kivételes körülmények következtében a „hajajutáshoz” szükséges (1–2 órával) meghosszabbított vezetési idő miatt nem tudja – a 8. cikk (2) bekezdésében foglaltaknak megfelelően – az előző napi vagy heti pihenőidő végét követő 24 órás időszakon belül megtartani a napi pihenőidőt. Ebben az esetben a napi pihenőidőt – a 8. cikk (2) bekezdésétől eltérve – az előző napi pihenőidő végétől számított 24 órás időszakot követően csökkentés nélkül tartaná meg, illetve köteles lenne csökkentés nélkül megtartani. Ez a napi pihenőidő a 8. cikk (3) bekezdésével összhangban továbbra is kiterjeszthető heti pihenőidővé, feltéve, hogy a heti pihenőidő – a 8. cikk (6) bekezdésében foglaltaknak megfelelően – legkésőbb a hat 24 órás időszak végén megkezdődik.

11. Hogyan kell kompenzálni a kivételes körülmények miatti további vezetési időt (pl. 1 órával több vezetési időt 1 órával több pihenőidővel kell-e kompenzálni)? A 30 perces szünetet is kompenzálni kell-e, vagy csak a további vezetési időt?

A 12. cikk második, harmadik és ötödik albekezdése

Amint azt a rendelet 12. cikkének ötödik albekezdése kimondja, a vezetési idő ezen eltérés alapján történő meghosszabbításának időtartamát ezzel egyenértékű pihenőidővel kell kompenzálni, amelyet az eltérés alkalmazásától számított három héten belül, egyben kell megtartani.

A szüneteket nem kell kompenzálni, csak a további vezetési időt.

Ha például a járművezető a megengedett napi vezetési időnél 1,5 órával hosszabb ideig vezet, úgy kell kompenzálni számára ezt a meghosszabbított vezetési időt, hogy a kérdéses hetet követő harmadik hét végéig tartott heti vagy napi pihenőidejének egyikéhez 1,5 óra pihenőidő adódjon hozzá.

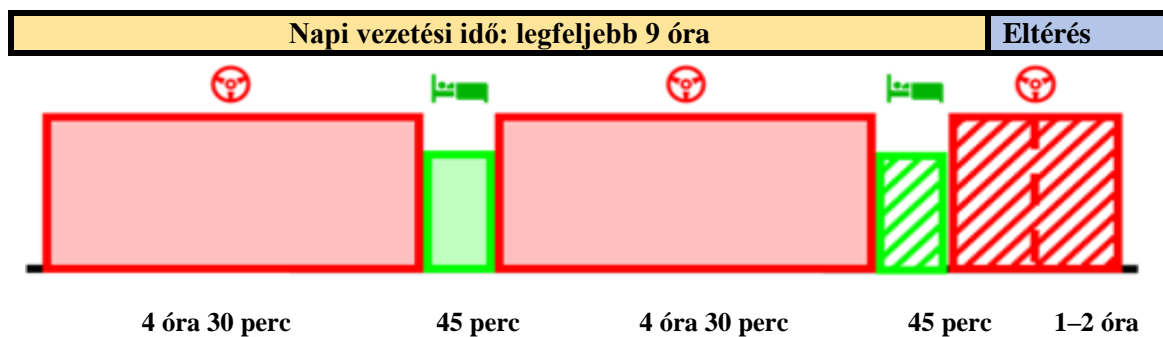
12. Ha a járművezető alkalmazza a 12. cikk szerinti eltérést, 4,5 óra vezetés után 30 perces vagy 45 perces szünetet kell-e tartania a további vezetés előtt?

12. cikk

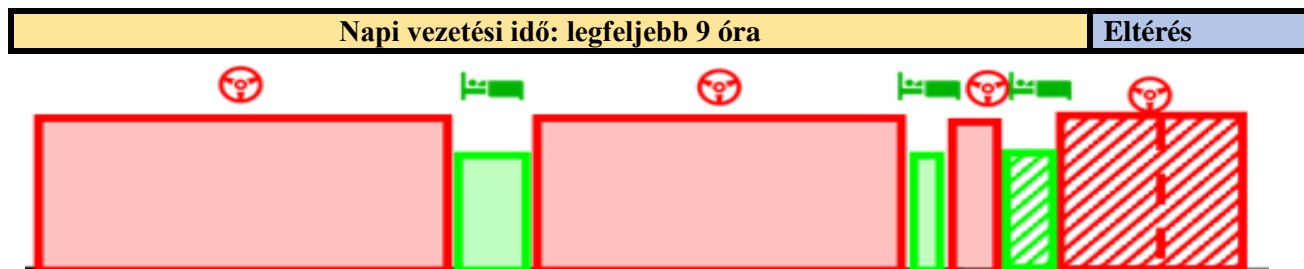
A 7. cikk első albekezdése előírja, hogy 4,5 óra vezetési időszak eltelte után a járművezetőnek legalább 45 perces szünetet kell tartania. A 12. cikk (2)–(5) bekezdése nem teszi lehetővé az e követelménytől való

eltérést. Így 4,5 óra vezetési időszak eltelte után és a következő vezetési időszak előtt a járművezetőnek 45 perces szünetet kell tartania. Abban az esetben, ha a járművezető megtartotta a 45 perces szünetet (vagy 30 perces szünetet tartott, amely után előrehozott 15 perces szünetet tartott), és ezt követően további 1–2 órán keresztül folytatnia kell a vezetést, a járművezető nem köteles további 30 perces szünetet tartani a további vezetés folytatása előtt. Olyan esetekben, ha a járművezető napi 10 órát vezethet, és már elérte ezt a megengedett napi vezetési időt, és további 1–2 órát kell vezetnie ahhoz, hogy heti pihenőidejére „hazajusson”, e további vezetés előtt további 30 perces szünetet kell tartania. Ezzel szemben nem szükséges további 30 perces szünetet tartani, ha a járművezető kevesebb mint egy órával lépi túl a napi vezetési időt.

1. példa: a járművezető 4,5 órán át vezetett, majd 45 perces szünetet tartott; ezután további 4,5 órán át vezetett, és újabb 45 perces szünetet tartott. Elérte a számára megengedett napi 9 órás vezetési időt, de még mindig további 1–2 órát kell vezetnie ahhoz, hogy „hazajusson”. Ebben az esetben a második 4,5 órás vezetési időszakot követő 45 perces szünet után folytathatja a vezetést.



2. példa: a járművezető 4,5 órán át vezetett, majd 45 perces szünetet tartott; ezután további 4 órán át vezetett, és 15 perces szünetet tartott, majd további 30 percig folytatta a vezetést, ezután pedig megállt egy 30 perces szünetre. Ez összhangban van a 7. cikkel, amely lehetővé teszi egy legalább 45 perces szünet két részre bontását, azaz egy legalább 15 perces szünetet legalább 30 perces szünet követhet. Ha e 30 perces szünet után további 1–2 órát kell vezetnie ahhoz, hogy „hazajusson”, nem kell további 30 perces szünetet tartania.



4 óra 30 perc

45 perc

4 óra 30 perc

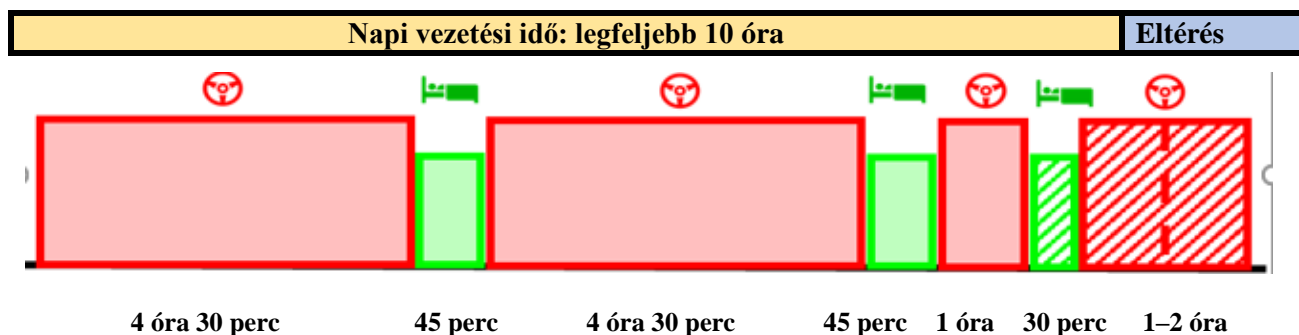
15 perc

30 perc

1–2 óra

30 perc

3. példa: a járművezető 4,5 órán át vezetett, majd 45 perces szünetet tartott; ezután további 4,5 órán át vezetett, és újabb 45 perces szünetet tartott. Ha a járművezető megengedett napi vezetési ideje 10 óra, akkor még további 1 órát vezethet. Ha ez után az egy óra vezetés után további 1–2 órát kell vezetnie ahhoz, hogy „hazajusson”, akkor a további vezetés előtt újabb 30 perces szünetet kell tartania.



A fenti példák mindegyikében a járművezető a kötelező szünetet két részletben tarthatja meg, azaz legalább 15 perc szünet után legalább 30 perces szünet tartásával a 4,5 órás vezetési idő alatt elosztva, ahogyan azt a 7. cikk második bekezdése lehetővé teszi. Ez nincs hatással arra a kötelezettségre, hogy az 1–2 órával meghosszabbított vezetési idő előtt további 30 perces szünetet kell (vagy nem kell) tartani.

V. Több fős személyzet

13. A több fős személyzet második járművezetőjének hogyan kell rögzítenie a 45 perces szünetet mozgó járműben, tekintettel arra, hogy a menetíró készülék automatikusan rögzíti a készenléti időt a járművezető számára? Milyen időközön belül tud a járművezető 45 perces szünetet tartani, például a készenléti idő kezdetén, végén, vagy a készenléti időn belül bármely időközben?

7. cikk

A 7. cikk első bekezdése előírja, hogy a járművezetőknek legkésőbb 4,5 óra vezetési időszak eltelte után szünetet kell tartaniuk. Ennek a szünetnek ezért közvetlenül a vezetési idő után kell lennie.

A (több fős személyzet tagjaként) csapatban dolgozó járművezető azzal a feltétellel tarthatja meg mozgó járműben a 45 perces szünetét, ha nem segít a járművet ténylegesen vezető járművezetőnek a járművezetésben.

Mivel a menetíró készülékek jelenlegi verziói nem teszik lehetővé a szünetek mozgó járműben történő rögzítését, a jogalkalmazók körében bevett gyakorlat, hogy több fős személyzet esetén a járművezető készenléti idején belül az egymást követő 45 perces időszakot szünetnek tekintik.

14. Lehet-e megosztott szünetet tartani több fős személyzet esetén?

7. cikk

A legalább 45 perces szünet két részletben – legalább 15 perces és azt követően legalább 30 perces részletben – történő megtartásának lehetősége nem korlátozódik az egyedül vezetés esetére. Ezért elvben a (több fős személyzet tagjaként) csapatban dolgozó járművezetők is megoszthatják szüneteiket.

Több fős személyzet esetén azonban nem tűnne praktikusnak a szünet megosztása, mivel ez azt jelentené, hogy a második járművezető csak 15 percet vezet, miközben az első járművezető szünetet tart, majd átadja a vezetést az első járművezetőnek, vagy pedig azt jelentené, hogy az első járművezető a másik járművezető 4,5 órás teljes vezetési ideje alatt tartja meg a 15 perces szünetet.

VI. Menetíró készülékek

15. Hogyan érvényesíthetik a jogalkalmazók a be- és kirakodási tevékenységek rögzítését, ha a járművezetők számára nem jogi kötelezettség ezek rögzítése?

Az (EU) 165/2014 rendelet 8. cikkének (1) bekezdése

Az intelligens menetíró készülékek második verziójának tartalmaznia kell egy olyan új funkciót, amely automatikusan rögzíti a jármű helyzetét a jármű be- és kirakodási műveletei során. A jármű helyzetének rögzítését a járművezetőnek kell kezdeményeznie, akinek jeleznie kell a berakodási, kirakodási vagy egyszerre végzett be- és kirakodási műveletet a helyzet rögzítéséhez. Ezt a műveletet kézzel kell elvégezni a menetíró készülék menüjén keresztül.

A 165/2014/EU rendelet tulajdonképpen nem kötelezi egyértelműen a járművezetőket a be- és kirakodási műveletek rögzítésére. Az adatrögzítési tevékenységek azonban a járművezető munkájának fontos részét képezik, és az adatrekordok teljes köre fontos annak biztosításához, hogy az ellenőrzések költséghatékonyak legyenek és ne jelentsenek túlzott terhet. Ezért alapvető fontosságú, hogy a járművezetők megfelelő utasításokat kapjanak az intelligens menetíró készülékek valamennyi funkciójának használatával kapcsolatban, annak biztosítása érdekében, hogy az adatrekordok teljes köre rendelkezésre álljon, és elkerülhetőek legyenek a hosszadalmas ellenőrzések, különösen az utak mentén.