

Kérdések és válaszok az I. mobilitási csomag végrehajtásáról

Az I. mobilitási csomag, valamint a járművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó szociális rendelkezések 2020. augusztus 20-án léptek hatályba. Az Európai Bizottság prioritása most az, hogy gondoskodjon az új rendelkezések egységes értelmezéséről és alkalmazásáról. Az alábbiakban összegyűjtöttük az ágazati szereplők által felvetett, alkalmazással kapcsolatos legsürgősebb kérdéseket, és a Bizottság rájuk adott válaszait. A rovatot szükség esetén fokozatosan újabb kérdésekkel és válaszokkal fogjuk kiegészíteni, az I. mobilitási csomag más rendelkezéseivel kapcsolatban. Az itt közzétett információk útmutatóul szolgálnak a járművezetők, a közúti fuvarozók és a végrehajtó szervek számára annak biztosítása érdekében, hogy a szabályok alkalmazása és ellenőrzése az Unióban mindenhol harmonizált módon történjen.

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. Megjegyzendő, hogy az 561/2006/EK rendelet 8. cikkének (8) és (8a) bekezdése ellen (amelyekre az 1–6. sz. kérdés vonatkozik) megsemmisítés iránti keresetet nyújtottak be a Bírósághoz. A lenti példák tájékoztató jellegűek. A későbbiekben konkrét példákat is felsorolunk.

I. A járművezető hazatérése

[1. Hogyan kell értelmezni és alkalmazni azt a kötelezettséget, hogy a járművezető „otthonába” hazatérjen? Milyen kötelezettségei, illetve jogai vannak a munkáltatónak és a járművezetőnek?]

8. cikk, (8a) bekezdés

Az intézkedés célja, hogy a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők ne töltsenek túl sok időt az utakon, így munkakörülményeik javuljanak.

A szállítócégnek oly módon kell megszerveznie a járművezető munkáját, hogy az minden, három vagy négy egymást követő hétből álló időszakban („otthonába”) haza tudjon térni (attól függően, hogy két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartott-e vagy sem).

A rendelet 8. cikkének (8a) bekezdése értelmében a munkáltatónak lehetővé kell tennie, hogy a járművezető visszatérjen 1) vagy a munkáltatónak a székhelye szerinti tagállamban található azon működési központjába, amely a járművezető szokásos állomáshelye, 2) vagy a járművezető lakóhelyére, ha ez utóbbi nem egyezik meg a munkáltató székhelyével.

A rendelet (14) preambulumbekzdése szerint „a járművezetők szabadon eldönthetik, hogy hol töltik a pihenőidejüket”, azaz választhatnak a fenti két lehetőség között. Ez azt jelenti, hogy a munkáltató nem kényszerítheti a járművezetőket arra, hogy a cég székhelyére térjenek vissza.

Felmerülhet a kérdés, hogy mi történik olyankor, amikor a járművezető nem választ e két lehetőség között. Ebben az esetben a munkáltató saját kényelmi szempontjai alapján maga döntheti el, hogy a járművezető hol töltsen pihenőidejét. Bizonyítékként, hogy a járművezető nem

döntött a lakóhely és a cég működési központja között, elfogadható az az e-mail, amelyet a munkáltató küldött a járművezetőnek, de amelyet ez utóbbi válasz nélkül hagyott.

A rendelet nem írja elő, hogy a járművezetőnek valójában hol kell töltenie a pihenőidejét – bárhol teszi is, az uniós jog nem sérül. A munkáltatónak a lehetőséget kell biztosítania, hogy a járművezető a rendeletben rögzített helyszínek valamelyikére visszautazhasson. Ez a szabály szervezeti jellegű kötelezettséget ró a munkáltatóra, akinek be kell tudnia mutatni az illetékes hatóságoknak a témában a járművezetővel folytatott levelezést is.

A járművezető (bármelyik helyszínt válassza is) nem mentheti föl a munkáltatóját azon kötelezettsége alól, hogy biztosítsa a számára a rendszeres „hazatérést”. A fuvarozó cég kötelezettsége továbbra is fennáll, függetlenül attól, hogy a járművezető mit mond és hogyan dönt.

Összefoglalva: a munkáltatónak úgy kell megszerveznie a járművezető munkáját, hogy az visszatérhessen a lakóhelyére vagy a munkáltató működési központjába, amely a járművezető szokásos állomáshelye. Mindezt a munkáltatónak kell megszerveznie anélkül, hogy a járművezető ezt külön kérné. A járművezető maga dönti el, hogy pihenőidejében végül pontosan hova utazik, és erről sem a munkáltatónak, sem a járművezetőnek nem kell bizonyítékot őriznie.

Elképzelhető például, hogy egy Szlovákiában élő lengyel járművezető egy lengyelországi székhelyű vállalatnak dolgozik, amely Franciaország és Spanyolország között végez szállítást. Ebben az esetben a munkáltatónak lehetővé kell tennie és fel kell ajánlania a járművezetőnek, hogy rendszeresen visszatérjen lakóhelyére (Szlovákiába) vagy a cég működési központjába (Lengyelországba). A járművezető azonban dönthet úgy, hogy pihenőidejét egy harmadik helyszínen, például Dél-Olaszországban tölti, és erről munkáltatóját értesíti. Vakációja végén Dél-Olaszországból közvetlenül arra a helyszínre fog utazni, ahol újra munkába áll (azaz Franciaországba vagy Spanyolországba megy).

[2. Hogyan kell bizonyítani a szállítócégnek, hogy a járművezető munkáját úgy szervezte meg, hogy az visszatérhessen lakóhelyére vagy a vállalkozás működési központjába?]

8. cikk, (8a) bekezdés

A szállítócégnek menetíró készülék által rögzített adatokkal, járművezetői munkalapokkal vagy egyéb dokumentumokkal kell bizonyítani, hogy teljesíti a járművezető hazatérésének megszervezésével kapcsolatos kötelezettségét (lásd az 561/2006/EK rendelet (14) preambulumbekkezdését). Ezen kívül jegyeket vagy az utazás megszervezését igazoló más dokumentumokat is felhasználhat erre a célra (pl. olyan dokumentumot, amely igazolja, hogy a járművezető a munkáltató által biztosított minibusszal utazott vissza lakóhelyére vagy a cég működési központjába).

Az igazoló dokumentumokat a cég telephelyén kell tárolni, és be kell tudni mutatni, ha a munkáltató székhelye szerinti tagállam hatóságai vagy más tagállam ellenőrző hatóságai ezt

kérik. A járművezető nem köteles birtokában tartani ezeket a bizonyítékokat, sem más bizonyítékokat arról, hogy hol töltötte heti pihenőidejét vagy a hosszabb szünetét. Közúti ellenőrzés után az ellenőrző hatóságoknak további információkat kell tudniuk bekérni a szállítócég székhelye szerinti tagállam hatóságaitól a járművezető tevékenységeivel kapcsolatban. Az 561/2006/EK rendelet és a 2006/22/EK irányelv előírja, hogy a tagállamoknak segíteniük kell egymást a rendelet alkalmazásában és az annak való megfelelés ellenőrzésében.

A munkáltató kötelezettsége – amelynek értelmében lehetővé kell tennie a járművezető rendszeres hazautazását –, nem csupán szervezeti jellegű, hanem bizonyítási kötelezettség is, mivel be kell tudnia mutatni az illetékes hatóságoknak a témában a járművezetővel folytatott levelezést. A járművezető által (pl. munkaszerződésben vagy állásajánlat előtt) aláírt nyilatkozat vagy dokumentum, amelyben lemond arról a jogáról, hogy megválassa „hazautazásának” helyszínét, nem menti fel a munkáltatót sem azon kötelezettsége alól, hogy valódi lehetőséget biztosítson a hazautazáshoz, sem pedig azon kötelezettsége alól, hogy a munkát ennek megfelelően szervezze meg.

[3. Kinek kell állnia a járművezető utazási költségeit, amikor az lakóhelyére vagy a vállalkozás működési központjába visszatér?]

8. cikk, (8a) bekezdés

A munkáltatót nem terheli utazási költség, ha a járművezető a hazautazáshoz választott helyszínen, vagy ahhoz közel fejezi be a munkáját.

A munkáltatót terheli a járművezető utazási költsége, ha az nem a hazautazáshoz választott helyszínen fejezi be a munkáját.

A járművezetőt terheli az utazási költség, ha nem a lakóhelyére, és nem a munkáltatónak a székhelye szerinti tagállamban található működési központjába kíván hazautazni, hanem pihenőidejét egy harmadik helyszínen szeretné tölteni.

A járművezetőt terheli az utazási költség akkor is, ha lakóhelye nem uniós országban van (és a szállítócég székhelye egy uniós tagállamban található).

[4. Alkalmazandó-e a rendelkezés az önfoglalkoztató járművezetőkre? Hogyan tudja egy önfoglalkoztató járművezető bizonyítani, hogy eleget tett azon kötelezettségének, amely szerint vissza kell térnie lakóhelyére vagy a vállalkozás működési központjába?]

8. cikk, (8a) bekezdés

A 8. cikk (8a) bekezdése csak az alkalmazottként dolgozó gépjárművezetőkre vonatkozik.

Az 561/2006/EK rendelet nem definiálja a munkaviszony fogalmát. A tagállami jogra való hivatkozás hiányában azonban ezt a kifejezést úgy kell értelmezni, amelynek objektív tényezőknél alapuló, önálló jelentése van.

Értelmezéséhez fel lehet használni a hasonló helyzetekre vonatkozó ítélkezési gyakorlatot (lásd a C-658/18. ügy 88. és az azt követő pontjait, a C-147/17. ügy 41. és az azt követő pontjait, valamint a C-316/13. ügy 27. és az azt követő pontjait). A munkaviszony fennállásának megállapítása tekintetében ezért a tényleges munkavégzéssel kapcsolatos tényeket kell irányadónak tekinteni, és nem azt kell alapul venni, hogy a felek hogyan minősítik a viszonyt. A Bíróság szerint azt, hogy egy személy alkalmazottnak tekintendő-e vagy sem, olyan objektív kritériumoktól függ, amelyek – figyelembe véve az érintett személy jogait és kötelességeit – a munkaviszonyt jellemzik. A munkaviszonynak lényeges jellemzője az a körülmény, hogy valamely személy meghatározott ideig, más javára és más irányítása alatt, díjazás ellenében szolgáltatást nyújt.

Jóllehet a 2002/15/EK irányelvben meghatározott „önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezető” fogalma sem alkalmazható egy az egyben az 561/2006/EK rendelet összefüggésében, ezt a definíciót is érdemes figyelembe venni. Az e meghatározás szerinti „önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetőként” végzett tevékenység az 561/2006/EK rendelet 8. cikke (8a) bekezdésének alkalmazásában nem tekinthető munkaviszonynak.

A ténylegesen önállóan dolgozó személyek nem tartoznak a 8. cikk (8a) bekezdésének hatálya alá. Azokat a személyeket azonban, akik önfoglalkoztatóként vannak ugyan bejelentve, de akiknek a helyzete megfelel az egy másik (jogi vagy természetes) személlyel fennálló munkaviszony feltételeinek, a 8. cikk (8a) bekezdésének értelmében alkalmazottként dolgozó személyeknek kell tekinteni. A rendelkezést ezért alkalmazni kell rájuk.

II. A heti pihenőidőnek a jármű vezetőfülkéjében történő eltöltésének tilalma

[5. Milyen az a megfelelő, genderbarát szálláshely, ahol a rendszeres heti pihenőidőt el kell tölteni?]

8. cikk (8) bekezdés

A jogszabály kimondja, hogy a járművezetőknek hetente legalább 45 órát pihenniük kell. Ezeket a rendszeres heti pihenőidőket tilos a járműben tölteniük, ezekre megfelelő alvási és tisztálkodási helyiségekkel rendelkező, mindkét nem számára alkalmas (ún. genderbarát) szálláshelyen kell sort keríteni.

A jogszabály nem definiálja a megfelelő szálláshely fogalmát, és nem állít fel olyan kritériumokat sem, amelyek lehetővé tennék ezt a fogalom meghatározást. A járművezetők által igénybe vett szálláshely típusának meghatározásában fontos bizonyos rugalmasságot biztosítani.

A 8. cikk (8) bekezdése azonban leszögezi, hogy a szálláshelynek megfelelő, és a magánéletet tiszteletben tartó alvási és tisztálkodási helyiségekkel kell rendelkeznie.

Ilyen szálláshely lehet például: szálloda, motel, bér- vagy magánlakás.

[6. Milyen bizonyítékot kérhet az ellenőr a járművezetőtől annak igazolására, hogy rendszeres heti pihenőidejét nem a kabinban, hanem egy megfelelő szálláshelyen töltötte?]

8. cikk (8) bekezdés

A 165/2014/EU rendelet 34. cikkének (3) bekezdése megtiltja a tagállamoknak, hogy kötelezővé tegyék a járművezetőknek a jármű elhagyása után végzett tevékenységeik dokumentálását. A járművön kívül töltött rendszeres heti pihenőidő is ilyen tevékenységnek számít. A végrehajtó szervek ezért nem követelhetnek meg a járművezetőktől olyan dokumentumokat, amelyek igazolnák, hogy a közúti ellenőrzést megelőző rendszeres heti pihenőidejüket nem a járműben töltötték.

A járművezetőket vagy a munkáltatókat csak akkor lehet büntetéssel sújtani, ha az ellenőrök rajtakapják a vezetőt, hogy épp a rendszeres heti pihenőidejét (vagy a kompenzációként tartott, 45 óránál hosszabb rendszeres heti pihenőidőt) tölti a járműben.

III. Kompra vonatkozó szabály

[7. Ha egy járművezető komppal vagy vonattal szállított járművet kísér, van hálókabinja és az utazás 8 óránál tovább tart, köteles-e a rendszeres heti pihenőidejeinek a többi részét egy megfelelő szálláshelyen töltenie, vagy töltheti-e a rendszeres heti pihenőidő e részeit a járműben?]

9. cikk

Az 561/2003/EK rendelet 8. cikkének (8) bekezdése szerint a rendszeres heti pihenőidők és a korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott, 45 óránál hosszabb heti pihenőidők nem tarthatók a járműben. Ezekben az esetekben a járművezetőknek megfelelő szálláshelyen kell pihenniük, amint ezt a rendelet is részletezi.

A rendelet 9. cikkének (1) bekezdése az olyan helyzetekre vonatkozik, amikor a járművezető komppal vagy vonattal szállított járművet kísér. Ilyenkor bizonyos tekintetben kivételt lehet tenni, noha a 8. cikk (8) bekezdésében megállapított tilalomtól továbbra sem lehet eltérni, azaz

semmilyen típusú pihenőidőt sem szabad a járműben tölteni. A kivétel csak arra vonatkozik, hogy a járművezető „megszakíthat” bizonyos pihenőidőket (azaz a rendszeres napi pihenőidőt, a csökkentett heti pihenőidőt vagy a rendszeres heti pihenőidőt). A járművezetőnek ilyen esetekben biztosított eltérés tehát csupán a „pihenő” fogalmának („minden meg nem szakított időszak, melynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével”) módosítása.

A járművezető tehát sem a kompra/vonatra való felszállás előtt, se a kompról/vonatról történő leszállás után sem töltheti a rendszeres heti pihenőideje egyik részét sem a járműben.

IV. Csökkentett heti pihenőidő

[8. Ha egy járművezető két csökkentett pihenőidőt tartott egymás után, a kompenzációként tartott két pihenőidőt hozzáadhatja-e külön-külön a legalább 9 órás pihenőidőkhöz és megtarthatja-e a nemzetközi szállítási művelet során?]

8. cikk, (6b) bekezdés

Az általános szabályoktól való eltérést úgy kell értelmezni, és olyan szigorúan kell alkalmazni, hogy a jogszabály célkitűzései ne sérüljenek. Az 561/2006/EK rendeletet módosító (EU) 2020/1054 rendelet (8) preambulumbekkezdése értelmében a jogalkotó szándéka az, hogy a nemzetközi távolsági áruszállítást végző járművezetők a rendszeres heti pihenőidejükre vissza tudjanak térni otthonukba úgy, hogy minden csökkentett heti pihenőidőért teljes kompenzációban részesülnek.

A rendelet 8. cikkének (6b) bekezdése egyértelműen leszögezi, hogy a két, egymást követő csökkentett heti pihenőidő utáni rendszeres heti pihenőidőt az e két csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőidőnek kell megelőznie, nem pedig más tevékenységeknek (pl. vezetésnek vagy egyéb munkavégzésnek). Ezért a két kompenzációt egyben kell kivenni (azaz egészben kell megtartani), mégpedig a két, egymást követő csökkentett heti pihenőidőt követő, kötelező heti pihenőidőhöz csatolva.

V. A vezetési idő kivételes túllépése

[9. Milyen kivételes körülményekben lépheti túl a járművezető a napi és heti vezetési időt? Hogyan ellenőrizhetők ezek a körülmények?

12. cikk, (2) és (3) bekezdés

A napi és/vagy heti vezetési időt csak két esetben szabad túllépni: 1) ha a járművezető – a személyek, a jármű vagy a jármű rakományának biztonsága miatt szükséges mértékben – megfelelő megállóhelyet szeretne elérni, 2) vagy ha a járművezető a lakóhelyét vagy a

munkáltató működési központját szeretné elérni, hogy heti pihenőidejét vagy rendszeres heti pihenőidejét megkezdjé. Ez a két új eltérés alkalmazandó akkor, ha a járművezető előre nem látható körülmények (időjárás, közlekedési torlódás, az áru be- vagy kirakodása közben elszenvedett késés stb.) miatt a napi vagy heti pihenőkre vonatkozó szabályok megsértése nélkül nem tudja elérni a fenti helyszínek valamelyikét, hogy heti pihenőidejét megkezdjé.

Például egy nemzetközi távolsági áruszállítást végző járművezetőnek, akinek egy peremterületen lévő országban van a lakóhelye, és aki előre nem látható körülmények miatt nem tud időben lakóhelyére visszatérni, e rendelkezés értelmében nem kell a rendszeres heti pihenőidejét, azaz 45 órát egy, a lakóhelyétől eltérő, de ahhoz közeli helyszínen töltenie.

A rendelet 12. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy a járművezetőnek a menetíró készülék adatrögzítő lapján vagy a menetíróból kinyomtatott lapon, vagy a munkalapon kézzel fel kell tüntetnie az ilyen jellegű eltérések okát. A járművezető felelősséggel tartozik az írásos nyilatkozatban rögzített információkért.

A kivételes körülmények miatt meghosszabbított vezetési időt követő pihenőidőt nem szabad lerövidíteni. Amint azt a rendelet 12. cikkének (5) bekezdése is előírja, a vezetési idő e cikkben részletezett meghosszabbításának időtartamát kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet (amikor az eltérést alkalmazták) követő harmadik hét vége előtt bármely másik pihenőidővel egyben megtartott, a vezetési idő meghosszabbításával egyenértékű pihenőidővel.

[10. Ha egy járművezető kivételes körülmények miatt túllépi a napi és heti vezetési időt, túllépheti-e a kéthetes maximális vezetési időt (90 óra) is?]

12. cikk, (2) és (3) bekezdés

Nem. A járművezető azon joga, hogy kivételes körülmények miatt túllépheti a napi és/vagy heti vezetési időt, hogy lakóhelyét vagy a munkáltató működési központját a heti pihenőidő vagy a rendszeres heti pihenőidő eltöltése végett elérje, nem jelenti azt, hogy joga lenne az 561/2006/EK rendelet 6. cikkének (3) bekezdésében rögzített kéthetes maximális vezetési időt (90 óra) is túllépni.

A rendelet 12. cikkének új (2) bekezdése egyértelműen felsorolja azokat a rendelkezéseket, amelyektől a járművezető eltérhet. Ezek: a 6. cikk (1) és (2) bekezdése, amelyek maximalizálják napi és heti vezetési idő hosszát, valamint a 8. cikk (2) bekezdése, amely előírja, hogy a járművezetőnek a napi pihenőidő vagy heti pihenőidő vége után minden 24 órás időszakon belül újabb napi pihenőidőt kell tartania. A járművezetőnek semmilyen esetben sem szabad túllépnie a kéthetes maximális vezetési időt, ami 90 óra.

Ha egy járművezető például az egyik héten 56 órát vezet (1. hét), akkor ezt az időt megtoldhatja plusz két órával, hogy a rendszeres heti pihenőidő megkezdése céljából elérje otthonát (a plusz két óra előtt azonban köteles egy 30 perces szünetet tartani). A következő héten azonban (2. hét)

a járművezetőnek nem szabad 32 óránál többet vezetnie. A két plusz órát kompenzálni kell az 1. hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, kétórás pihenővel.

VI. Több fős személyzet

[11. A több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezető köteles-e a 45 perces szünetet a mozgó járműben megtartani? Lehet-e a szünet 45 percnél hosszabb?]

7. cikk

A több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezető nem köteles a 45 perces szünetet a mozgó járműben megtartani, miközben a tényleges sofőr mellett ül. Saját maga eldöntheti, hogy a szünetet a mozgó járműben vagy a járművön kívül szeretné-e eltölteni.

A járművön kívül eltöltött szünet természetesen meghaladhatja a 45 percet. Az 561/2006/EK rendelet 7. cikkének új (harmadik) bekezdése előírja, hogy a mozgó járműben tartott szünetnek megszakítás nélkül 45 percig kell tartania. A fennmaradó időt, amit a járművezető az éppen vezető sofőr mellett, a járműben tölt, „készenléti időként” kell rögzíteni (lásd a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének (b) pontját).

VII. Határátlépés

[12. Mikor lép hatályba a határátlépés manuális rögzítésének kötelezettsége?]

A 165/2014/EU rendelet 34. cikkének (6) bekezdése és f) pontja, valamint 34. cikkének (7) bekezdése

A 165/2014/EU rendelet 34. cikkének (6) bekezdése és f) pontja, valamint (7) bekezdése előírja, hogy a járművezetőnek manuálisan rögzítenie kell annak az országnak a betűjelét, amelynek határát átlépte. Ez a kötelezettség az analóg menetíró készülékkel felszerelt járművek esetében 2020. augusztus 20-tól, a digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek esetében 2022. február 2-től alkalmazandó.

A járművezetőnek a határnál lévő vagy a határ utáni legközelebbi megállóhelyen meg kell állnia. Amennyiben valamely tagállami határ átlépése komppal vagy vonattal történik, a járművezetőnek az ország betűjelét az érkezési kikötőben vagy vasútállomáson kell rögzítenie.

Fontos megjegyezni, hogy az analóg menetíró készülékkel felszerelt járművek vezetői 2020. augusztus 20-a óta kötelesek rögzíteni azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejüket megkezdik és befejezik. Ez a kötelezettség a digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek esetében már korábban is érvényben volt.

