

Új vezetési és pihenőidők 2007-től

Hatályba léptetés

Végre egy jogszabály, amely kellő időt hagy az alkalmazásához szükséges felkészülésre! Ugyanis az új EK-rendeletben előírtak egy év múlva, vagyis 2007. április 11-én lépnek hatályba, tehát ekkortól kell a gyakorlatban alkalmazni, és ez bőséges idő úgy a vállalkozásoknak, mint a gépkocsivezetőknek. De vannak kivételek!

2006. május 1-jén léptek hatályba a rendelet a digitális tachográfok használatára vonatkozó előírásai:

- A szállítási vállalkozásnak biztosítania kell, hogy 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.
- Úgy a járműegységről, mind pedig a járművezetői kártyáról letöltött összes adat a rögzítést követően legalább 12 hónapig időrendi sorrendben és olvashatóan tárolásra kerüljön, és az ellenőrzést végző személy kérésére az ilyen adatoknak a vállalkozás telephelyéről közvetlenül vagy közvetve rendelkezésre kell állniuk.
- Ha egy járművezetői kártya megsérült, hibásan működik vagy nincs a járművezető birtokában, a járművezető az út megkezdése előtt kinyomtatja a járművezető által használt járműre vonatkozó adatokat, és erre a kinyomatra ráírja azokat az adatokat, melyek a járművezetői azonosításához szükségesek (név, járművezetői kártya vagy vezetői engedély száma), aláírással ellátva.
- 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.
- 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 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 a két kerestbe tett kalapácsjellel kell rögzíteni.
- A járművezetőnek az ellenőrzést végző hatósági személy kérésére be kell mutatnia
 - a nevére szóló járművezetői kártyáját,
 - bármely kézi feljegyzést és kinyomtatott, amelyet az adott héten és az azt megelőző 15 napon készítettek.
- 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.

A rendelet célja

Az új EK-jogszabály a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szól, egyúttal módosítja a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK rendeleteket is. Sőt, 2007. április 11. után hatálytalanítja a jelenleg érvényben lévő 3820/85/EGK rendeletet, amelynek eddig már megtanultuk minden csínját-bínját. Addig viszont még alkalmazhatjuk. Hogy miért kellett a „3820”-ast kivonni a forgalomból? Az új rendelet így fogalmaz:

„A tág értelmű megfogalmazás miatt nehézséget okozott a 3820/85/EGK rendelet egyes, a közösségen belüli belföldi és nemzetközi közúti szállításban foglalkoztatott járművezetők vezetési idejére, szüneteire és pihenőidejére vonatkozó rendelkezések valamennyi tagállam általi egységes értelmezése, alkalmazása, végrehajtása és ellenőrzése. Ezért tisztább és egyszerűbb szabályozás szükséges, amely a közúti szállítási ágazat és a végrehajtó hatóságok által könnyebben érthető, értelmezhető és alkalmazható.”

Hogy az új rendelet valóban pontosabb és világosabb lesz-e, azt majd csak a hatályba léptetése után fogjuk megtudni. (A „3820”-as is ilyen szándékkal készült.)

A rendelet kétségtelen célja a gépkocsivezetők terhelésének csökkentésével a közlekedésbiztonság javítása és az egyenlő versenyfeltételeik további szigorítása. A kérdés csak az, hogy ily módon javulni fognak-e az ágazatra vonatkozó baleseti mutatók, és az új intézkedéseknek milyen kihatásuk lesz a vállalkozások jövedelmezőségére, az elérhető fuvaridőre, továbbá a gépkocsivezetők keresetére.

Ezek lényegi kérdések, majd figyelni kell rájuk.

A tagállamok kötelezettségei

Az új rendelet előírja, hogy a tagállamoknak milyen jogszabályokat kell alkotniuk az 561/2006/EK jogszabályhoz igazodva. (Már most lehet gyakorolni az új rendelet számának megtanulását!)

Egyebek mellett a tagállamoknak szabályozniuk kell a menetrendszerű személyszállítást végző járművek közlekedésére vonatkozó előírásokat olyan esetekben, amikor a megtett út 50 km-nél kevesebb. Ezeknek a szabályoknak megfelelő védelmet kell nyújtaniuk a megengedett vezetési időkre, a kötelező szünetekre és a pihenőidőkre vonatkozóan.

Az eredményes végrehajtás érdekében kívánatos, hogy az összes menetrendszerű belföldi és nemzetközi személyszállítási szolgáltatást szabványos menetíró készülékkel ellenőrizzék.

A tagállamoknak le kell fektetniük az ezen rendelet megszegésének szankcióira vonatkozó szabályokat, és biztosítaniuk kell ezek alkalmazását. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, elrettentőnek és diszkriminációmentesnek kell lenniük. Komoly szabálysértés észlelése esetén a tagállamok által alkalmazható intézkedések általános körében szerepelnie kell a lehetőségnek a jármű továbbhaladásának megakadályozására. Az ezen rendeletben szereplő, szankciókra vagy eljárásokra vonatkozó előírások nem lehetnek kihatással a bizonyítási kötelezettségre vonatkozó nemzeti szabályozásokra.

A világos és eredményes végrehajtás érdekében ajánlatos egységes rendelkezéseket biztosítani a fuvarozóvállalkozások és a járművezetők felelősségével kapcsolatban az e rendelettel kapcsolatos jogsértések terén. Ez a felelősség tagállamoktól függően büntetőjogi, polgárjogi vagy közigazgatási szankciókat vonhat maga után.

Mindebből egyértelmű, hogy a 2007-es hatályba léptetésig még várható a kapcsolódó hazai jogszabályok megjelenése a Magyar Közlönyben.

Az új rendelet és az AETR

A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló 1970. július 1-jei, módosított európai megállapodás (AETR) előírásait továbbra is alkalmazni kell a közúti áru- és személyszállítás terén bármely tagállamban vagy az AETR szerződéses tagországaiban nyilvántartott járművek esetében a teljes útra vonatkozóan, ha az utat a közösség és egy, Svájctól és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodást aláíró országtól eltérő harmadik ország között, vagy egy ilyen országon áthaladva teszik meg. Különösen fontos, hogy az AETR-t, amint lehet, de lehetőség szerint ezen rendelet hatályba lépésétől számított két éven belül, úgy módosítsák, hogy rendelkezései ezen rendelettel összhangba kerüljenek.

Az olyan harmadik országban nyilvántartott járművel történő közúti szállítás esetén, mely nem szerződéses tagja az AETR-nek, az AETR rendelkezéseit kell alkalmazni az útnak a közösség területén vagy olyan országok területén megtett szakaszán, melyek az AETR szerződés tagországai. Mivel az AETR tárgya e rendelet hatálya alá tartozik, a megállapodással kapcsolatos tárgyalások és megállapodás megkötése a közösség hatáskörébe tartozik.

A fentiekben szó szerint idéztük az új rendelet szövegét. Az feltételezhető, hogy az EU-tagállamok gépjárműveinek nem lesz problémájuk EU-n kívüli országban, mert felkészültek, fordítva nem biztos. (Bár ami a digitális tachográfal rendelkező EU-s gépkocsi ellenőrzését illeti EU-n kívüli országban, abban vannak kételyeink.)

Kivételek

A rend kedvéért soroljuk fel, milyen szállítási feladatokra nem kell az új rendeletet alkalmazni:

– Menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző járművek, ha a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik.

– Olyan járművek, melyeknél a megengedett legnagyobb sebesség nem haladja meg a 40 km/óra sebességet.

– 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.

– Járművek, amelyeket sürgősségi helyzetben vagy mentési műveletekben használnak, beleértve azokat is, amelyeket humanitárius segély nem kereskedelmi célú szállítására használnak.

– Orvosi célra használt különleges járművek.

– Különleges üzemzavar-elhárító járművek a telephelyüktől számított 100 km sugarú körben.

– Műszaki fejlesztési, javítási vagy karbantartási célú közúti vizsgálatoknak alávetett járművek, továbbá forgalomba még nem helyezett új vagy felújított járművek.

– Olyan járművek vagy járművek kombinációja, melyek megengedett legnagyobb össz tömege nem haladja meg a 7,5 tonnát és nem kereskedelmi áruszállítást végeznek.

– Kereskedelmi járművek, melyek a használat helye szerinti tagállam törvényei szerint veterán gépjárműnek minősülnek, és azokat nem kereskedelmi személy- vagy áruszállításra használják.

Fogalommagyarázatok

Felesleges lenne az összes fogalommagyarázatot ismertetni, de vannak olyanok, amelyeket jó, ha szó szerint ismertetünk.

- Szünet: olyan időszak, amely alatt a járművezető nem vezethet, nem végezhet semmilyen egyéb munkát, és amely kizárólag regenerálódásra fordítható.
- 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.
- Pihenő: minden meg nem szakított időszak, melynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével.
- 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 pihenőidő. 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.
- 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) bekezdés feltételeinek megfelelően legalább 24 óra folyamatos időtartamra csökkenthető.
- Hét: a hétfő 00.00 órától vasárnap 24.00 óráig terjedő időszak.
- 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.
- 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.
- Heti vezetési idő: a hét során összeadódott összes vezetési idő.
- Rendszeres személyszállítási szolgáltatás: az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól szóló, 1992. március 15-i 684/92/EGK tanácsi rendelet (1) 2. cikke szerinti nemzeti és nemzetközi szolgáltatások.
- Többfős személyzet: az az eset, amikor egy vezetési időszak alatt a járművezető többfős személyzet részeként dolgozik, ha két egymást követő napi pihenőidő vagy egynapi pihenőidő és egyheti pihenőidő között vezetés céljából legalább két járművezető tartózkodik a járművön. A többfős személyzettel történő vezetés első órájában egy másik járművezető vagy vezetők jelenléte nem kötelező, de az időszak további részében igen.
- 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.
- 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.

Az új rendelet értelmezését segítő kifejezések felsorolásában az általánosan ismert egyéb fogalmakat nem mutattuk be a fentiekben.

Vezetési idők, pihenőidők

Elérkeztünk jogszabály-ismertetőnk legfontosabb részéhez, amelyet teljeskörűen ismertetünk. Ebben azonosságokat is és eltéréseket is felfedezhetünk a „3820”-ashoz képest, de így teljes a kép.

- 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.
- A heti vezetési idő nem haladhatja meg az 56 órát, és nem vezethet a 2002/15/EK irányelvben meghatározott maximális heti munkaidő túllépéséhez.
- Az összeadódott összes vezetési idő bármely egymást követő két hét alatt nem lehet több 90 óránál.
- A napi és heti vezetési időknek tartalmazniuk kell az összes, a közösség vagy egy harmadik ország területén töltött vezetési időt.
- A járművezetőnek egyéb munkaként kell bejegyeznie a meghatározott módon töltött időt, valamint minden, az ezen rendelet hatálya alá nem tartozó kereskedelmi célú jármű vezetésével töltött időt, továbbá be kell jegyeznie minden, 3821/85/EGK rendelt 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.
- 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.

- A járművezetőnek napi és heti pihenőidőket kell tartania.
- 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.
- A napi pihenőidőt ki lehet terjeszteni rendszeres heti pihenőidővé vagy csökkentett heti pihenőidővé.
- A járművezetőnek bármely kétheti pihenőidő között legfeljebb három csökkentett napi pihenőideje lehet.
- A (2) bekezdéstől eltérve, a napi vagy heti pihenőidő végétől számított 30 órán belül a többfős személyzet tagjaként működő járművezetőnek újabb, legalább 9 órás napi pihenőidőt kell tartania.
- 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.
- A csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőt egy másik, legalább 9 órás pihenőidőhöz kell kapcsolni.
- 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.
- Az olyan heti pihenőidőt, mely két hétre oszlik el, bármelyik héthez lehet számítani, de mindkettőhöz nem.
- 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.
- 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.
- 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.
- Ennyi sorolható fel az új rendeletből, amelyből egyebek mellett hiányzik a nemzetközi autóbusz-közlekedésben egyelőre engedélyezett 12 napi egymás utáni vezetés.

A szállítási vállalkozások felelőssége

A munkáltatók felelősségi köre némileg bővül a „3820”-ashoz képest, erről a területről az új rendelet így intézkedik:

A szállítási vállalkozás nem adhat az alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett úthosszhoz 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.

A szállítási vállalkozás a 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.

A szállítási vállalkozás felelős a vállalkozás járművezetői által elkövetett szabálysértésekért, akkor is, ha a szabálysértést egy másik tagállam vagy harmadik ország területén követték el. Az új rendelet pontosan nem határozza meg, hogy a vállalkozások hogyan, milyen mértékben lesznek felelősek, ezt valószínűleg minden tagállam maga fogja szabályozni.

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.

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 munkára beosztott járművezető köteles magával hordani egy kivonatot a munkabeosztásból és a szolgálati menetrendből. A munkabeosztás legalább a megelőző 2 napos időszakra vonatkozóan tartalmazza a meghatározott adatokat, ezeket az adatokat rendszeres időközönként, legalább havonta frissíteni kell, továbbá alá kell írnia a szállítási vállalkozás vezetőjének vagy a képviselőjére felhatalmazott személynek.

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.

Ellenőrzésnél be kell mutatni és át kell adni a felhatalmazott ellenőrzést végző személy kérésére.

A felsoroltakon kívül az új rendelet előírja a menetíró készülékek adatainak letöltéséért és tárolásáért kapcsolatos felelősséget.

További kivételek

A rendelet külön fejezetet szán az olyan járművek és a hozzájuk tartozó célfeladatok felsorolásának, amelyeket a tagállamok elsősorban a saját területükön mentesíthetnek a menetíró készülékek kötelező használata, illetve a vezetési és pihenőidőre vonatkozó előírások alól.

Miután ebben a fejezetben nem vállalkozunk a teljes felsorolásra, ezért csak néhány érdekesnek látszó szállítási módot említünk a kivételek között.

– A vállalkozás telephelyétől számított 50 km sugarú körben áruszállításra használt járművek, melyeket természetes vagy cseppfolyósított gáz vagy elektromosság hajt, és amelynek megengedett legnagyobb össztömege pótkocsival vagy félpótkocsival együtt nem haladja meg a 7,5 tonnát.

– Autóvezető-engedély vagy pályaalakmassági vizsga megszerzése céljából autóvezetés-oktatásra és vizsgáztatásra használt járművek, feltéve, hogy azokat nem használják kereskedelmi áru- vagy személyszállításra.

– Csatornázási, árvízvédelem, víz-, gáz- és villamosáram-karbantartási szolgáltatás, autótűz-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.

– 10 és 17 közötti ülőhellyel rendelkező gépjárművek, melyeket kizárólag nem kereskedelmi célú személyszállításra használnak.

– Speciális járművek, melyek cirkuszi és vidámparki berendezést szállítanak.

– Pénz és/vagy értékek szállítására kialakított járművek.

– Nem emberi fogyasztásra szánt állati hulladék vagy állati tetem szállítására szolgáló járművek.

– Kizárólag olyan csomópont jellegű helyeken, mint kikötőkben, kombinált áru fuvarozási terminálokon és vasútállomásokon használt járművek.

– Az élő állatoknak a gazdaságokból a helyi piacokra és fordítva, vagy a piacokról a helyi vágóhidra legfeljebb 50 km-es sugarú körben történő szállításához használt járművek.

Ezek ugyan kivételek, de az új rendelet szerint a tagállam az itt felsorolt járművekre egyéb feltételeket is szabhat.

Ellenőrzések, szankciók

Mint tudjuk, egy jogszabály mit sem ér ellenőrzés nélkül és az ellenőrzés büntetés nélkül.

Természetesen Brüsszelben erre is gondoltak, és az új rendelet külön fejezetet szentel ennek a témának a következők szerint.

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.

Tehát az új rendelet a tagállamokra ruhazza a büntetési tarifák megállapítását. 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.

Ezután az új rendelet még pontosabban fogalmaz, kikre (is) vonatkozzanak a büntetések.

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.

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 szankciókhoz a rendelet előírásai szerint.

Az új rendelet súlyos megsértésének minősülnek a következők:

- 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 minimális megszakítás 33%-os vagy annál nagyobb mértékű figyelmen kívül hagyása.
- A 3821/85/EGK rendelet előírásaival ellentétesen felszerelt digitális menetíró készülék.