

Vezetési idők



A közlekedésbiztonság növelése és a gépkocsivezetők vezetési (munka)idejének szabályozása érdekében Genfben, 1970. július elsején az ENSZ Gazdasági Bizottsága kidolgozta "A NEMZETKÖZI KÖZÚTI FUVARÓZÁST VÉGZŐ JÁRMŰVEK SZEMÉLYZETÉNEK MUNKÁJÁRÓL SZÓLÓ EURÓPAI MEGÁLLAPODÁST", vagyis az **AETR Egyezményt**.

Egyezmény célja

Az AETR középpontjában tehát a járművezetők életkorára, a **vezetési időre**, a vezetés közbeni megszakításokra (szünetekre) és a **pihenőidőre** vonatkozó előírások vannak. Az Európai Gazdasági Bizottság a nemzetközi közúti gépjárművezetők vezetési és pihenőidejét a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) elvei szerint határozta meg a közlekedés biztonságának növelése érdekében.

A fuvarozó, szállítványozó cégek feladata a szállítások oly módon történő megszervezése, hogy a gépjárművezető az előírt szabályokat be tudja tartani.

Egyezmény tagjai

Az AETR-nek tagja minden EU tagállam és a legtöbb közép- és kelet-európai állam. Hazánkban 2001. május elsején lépett hatályba az AETR.

Egyezmény végrehajtása

A jogszabály végrehajtására, ellenőrzésekre vonatkozó szabályokat a kormány, a belügy-, a pénzügy- és a közlekedési miniszter rendeletben állapítja meg.

Az Európai Unióban az AETR-ben szabályozott munkaügyi (szociális) kérdéseket a Tanács 3820/85/EGK rendelete rögzíti.

Egyezmény hatálya

Az előírásokat mindegyik szerződő fél területén alkalmazni kell minden nemzetközi közúti fuvarozásra, akár szerződő fél, akár bármely más ország területén bejegyzett járművel végzik a fuvarozást.

Az AETR előírások EU csatlakozásunk napjától kezdődően a belföldi forgalomban is érvényesek lesznek, ami a járművek menetíró készülékekkel és sebességkorlátozó berendezéssel történő felszerelését teszi szükségessé. (Ez ráfordításokat és felkészülési időt igényel a fuvarozóktól).

Egyezmény ellenőrzése

Az előírások ellenőrzése (és betartatása) történhet a fuvarozó telephelyén, közúton, határátlépésnél. A telephelyi ellenőrzés munkaügyi és közlekedési hatósági közreműködéssel történik. A közúti ellenőrzést a közlekedési felügyelet és a rendőrség végzi, amely egyrészt a menetíró készülék beszerelését, működését, hitelességét vizsgálja, másrészt a vezetési és pihenési idők betartását. A vezetési idők jelentős túllépése komoly szankciókkal jár, a közlekedési felügyelet szabálysértési hatóságként pénzbüntetéssel sújtja az érintetteket, illetve gondoskodnak arról, hogy a sofőr ne vezethessen tovább. A nemzetközi közúti fuvarozásban résztvevőknek fel kell készülni arra, hogy magyar közúton is ellenőrizni fogják a vezetési időket, emellett a telephelyen is nyilván kell tartani a vezetési és pihenő időket. A vám- és pénzügyőrség a teherjárműveket nem teljes körűen, hanem szűrőpróbaszerűen fogja tételesen vizsgálni a határon, hiszen forgalmas átkelőhelyen ellehetetlenítené a forgalmat. (Kérdések még maradtak: hogyan tudja a határon biztosítani telített parkolónál, terminálnál a kötelező pihenő időt a vám- és pénzügyőrség illetve mi történik akkor, ha a határon araszolgatás, várakozás közben kezdődne a kötelező pihenő idő?)

Menetíró készülék

Az AETR-be beépült az ellenőrző készülék (tachográf) felszerelését és használatát előíró 3821/85/EGK rendelet. A készülék egy rendkívül fontos **forgalombiztonsági eszköz**, mert általa lehetséges a sebesség túllépést, a vezetési, a pihenési időre vonatkozó szigorú szabályok betartását regisztrálni, valamint a regisztrált adatokat ellenőrizni. Ezt a rendeletet a közelmúltban módosították (2135/98/EK) a visszaélések csökkentése, a forgalombiztonságának további növelése és statisztikai megfigyelések miatt.

Az AETR megállapodás vezetési és pihenőidőre vonatkozó fő előírásai:

A MEGENGEDETT LEGHOSSZABB VEZETÉSI IDŐK ÉS VEZETÉSI IDŐ MEGSZAKÍTÁSOK	
Napi vezetési idő	9 óra kétszer egy héten
Heti vezetési idő	54 óra
Vezetési idő két egymást követő héten	90 óra
Legnagyobb megszakítás nélküli vezetési idő	4 óra 30 perc
Vezetési idő megszakításának minimális időtartama	4 óra 30 percnyi vezetési idő után 45 perc vagy 3-szor 15 perc
NAPI PIHENŐIDŐ	
Egy gépkocsivezető esetén	11 összefüggő óra 24 órán belül, hetenként legfeljebb 3 alkalommal a legkisebb pihenési idő 9 órára csökkenhet (következő hét végéig kompenzálni kell)
Két gépkocsivezető esetén	8 óra minden 30 órás időszakban

Kihirdetve: A Magyar Közlöny 2001. 39. (április 3.) számában