

Vis maior esetek, váratlan helyzetek

A *vis maior* szó szerinti jelentése: „nagyobb erő”, ami már az ókori Róma jogrendszerében is olyan előre nem látható, külső, elháríthatatlan körülményt jelölt, melynek következtében a kötelezett nem tudta teljesíteni valamilyen kötelezettségét. Tehát, értelmezése szerint, azt jelenti, hogy valami előre nem látott esemény, helyzet, körülmény meggátol egy kötelezettség teljesítésében és az ember kevés ahhoz, hogy elhárítsa ezt a körülményt vagy annak következményeit.

Az AETR szempontjából az ilyen *vis maior* eset az, ha valami olyan váratlan, elháríthatatlan esemény történik, amit bármilyen gondos tervezés ellenére sem lehet elhárítani, **és ez a vezetési vagy pihenőidők megsértését eredményezi.**

Jól jegyezzük meg, hogy itt a hangsúly azon van, hogy **a gondos tervezés, előzetes útvonalterv alapján, az időjárás tanulmányozását is magában foglalva, és kellő gondosság mellett, biztonsági ráhagyás ellenére sem lehet elkerülni, elhárítani!** Ilyen lehet pl. az, amikor váratlanul kigyullad a parkoló, ahol vagyunk, és el kell hagynunk azt – megszakadt a pihenőidőnk. Vagy az autópálya megsüllyed, leszakad egy felüljáró, hirtelen csőtörés történik és lezárják az utat, egy közúti baleset miatt 8 órán keresztül araszolunk a dugóban, nem találunk megfelelő parkolóhelyet, stb. Ez utóbbival azért elég óvatosan bánjunk!

Ez tehát azt jelenti, hogy **ha előzetesen tudunk róla**, és ezáltal felkészülhetünk rá, elkerülhetjük vagy elháríthatjuk – például, tudjuk, hogy hosszan tartó útfelújítási munkák vannak az autópályán –, akkor **nem beszélhetünk vis maior** esetről. Más szóval, ebben az esetben már nem elfogadható a vezetési idő túllépése vagy a pihenőidők lecsökkentése.

Erről az 561/2006/EK rendelet is rendelkezik (a 12. cikk). A követendő eljárást ebben az esetben a rendelet alapján kiadott Európai Bírósági Iránymutatás tartalmazza, (1-es és 3-as számú iránymutatás). A lényeg, hogy amint már NEM áll fenn a *vis maior* helyzet, a **legközelebbi** olyan helyen, ahol a közlekedés biztonságának veszélyeztetése nélkül meg tudunk állni, meg kell állni, és feljegyzést kell készíteni az esetről. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy kiveszünk a korongot vagy készítünk egy kártya nyomtatást, és a korong hátuljára vagy a nyomat hátuljára röviden feljegyezzük, mi történt, mi volt a szabálytól való eltérés oka. Ha szükséges, akkor egy külön lapot is igénybe vehetünk arra, hogy részletesebben jegyzőkönyvezhessük, mi történt. Ezeknek a feljegyzéseknek **28 napig NÁLUNK kell lenniük**, mert csak így tudjuk igazolni az eltérés okát!



Fontos, hogy a feljegyzést a legközelebbi olyan helyen, ahol meg tudunk állni, **meg KELL csinálni**, nem várhatunk vele a nap végéig vagy két napot, vagy akármennyit! Ha NEM tesszük meg a legelső adandó alkalommal, és még a nap vége előtt vagy másnap elkapnak, amíg még nincs feljegyzésünk, akkor bizony nem kerülhetjük el a bírságot és nem élhetünk jogorvoslattal.

Még egyszer hangsúlyozom, *vis maior* esetén valamilyen **elháríthatatlan okról** van szó, amit a gondos tervezés ellenére sem tudtunk elkerülni. És ez sem lehet akárhányszor! Bár nincs számszerűsítve, ennek ritkának kell lennie és a járművezetőnek általában véve rendben kell lennie a vezetési és pihenőidők betartásával kapcsolatos jellemzése, **28 napra visszamenőlegesen**. Ha tehát lehetetlen bejutni egy parkolóba, ez egyszer-egyszer elfogadható, de minden nap nem! És nem lehet minden nap baleset sem!

Példa: útfelújítási munkák miatt váratlanul útlezárás történik egy általunk rendszeresen használt útszakaszon, ahol eddig rendszeresen tudtunk haladni. Semmilyen forrásból nem tudtunk előzetesen értesülni erről. Torlódás alakul ki, ami miatt túllépjük az engedélyezett maximális vezetési időt. Ez egy *vis maior* helyzet, és a fenti eljárást kell alkalmaznunk.

Másnap ugyanarra megyünk, és megint belefutunk ebbe a torlódásba. Megint túllépjük az engedélyezett vezetési idő limitet. *Ez az eset viszont már NEM számít vis maior-nak!* Miért? Mert már TUDUNK róla, hogy ott útfelújítási munkák vannak, így ezt már előzetesen számításba kellett volna vennünk, így a hatóság nem fogadja el védekezésként.

Példa: épp a napi pihenőidődet töltöd a szépen befüggönyözött fülkében, amikor kopognak az ajtón, és kitekintve azt látod, hogy három marcona közúti ellenőr áll a jármű mellett. Mivel jogszabály szerint *KÖTELES vagy eleget tenni a közúti ellenőrzésnek, még ebben az esetben is*, ezért kénytelen vagy felkelni, kinyitni az ajtót és ha kell, be is engedni őket a fülkébe (mivel a jármű a te *munkahelyednek* számít). Ha kéri, akkor oda kell adnod a tachográfban lévő korongot vagy a kártyát, 28 nap, stb.

A pihenőidőd már épp 6 órája „ketyegett”, de most megszakad, ami a korong vagy a kártya kivételéből is látszik (kártya esetén valószínűleg a közúti ellenőrzés ténye is látszani fog, amennyiben az ellenőr behelyezi a 2-es kártyanyílásba az ellenőri kártyáját). Továbbá, azért is szakad meg, mert *maga a közúti ellenőrzés munkaidőnek számít* (ugye, nem felejtet el ezt majd visszaírni – ennek elmulasztásáért is láttam már büntetést!).

Ebben az esetben, amint vége a pihenőnek, *azonnal* készítesz egy nyomtatást (és a kivett korongot lepecsételteted és aláíratatod a közúti ellenőrrel – ebben az esetben neked nem szükséges még plusz feljegyzést is készítened erről!), hogy közúti ellenőrzés történt, ezért szakadt meg a pihenőd. *Visszaírod* a kártyára az ellenőrzési időt munkaidőként, vagy berajzolod ugyanezt a korong hátuljára (ez fontos!!!), és FOLYTATOD a pihenőidődet, „mintha mi sem történt volna”, a 6 órától. Vagyis, „lepihened” a maradék 5 vagy 3 óra pihenőidőt (természetesen ebbe NEM számolhatod bele az ellenőrzésre fordított időt, hiszen az munkaidő!). Ebben az esetben ez egy olyan váratlan esemény volt, amit NEM tudtál elkerülni, eleget kellett tenned neki, de ezt ekképpen kezelted.

Példa: ketten ültök a járművön, és már nemsokára letelne a vezetési időd, készülsz beállni a parkolóba, valahol a pusztaban. Közben a kollégád melletted váratlanul rosszul lesz. Ha szükséges, persze, elsősegély, mi egymás, de a lényeg itt most az, hogy ha ott maradnál, akkor lehetséges, hogy komoly baja eshetne, esetleg meghalhatna. Ezért padlógázzal irány a legközelebbi kórház vagy legalábbis annak lehető legjobb megközelítése, amennyire lehetséges. Közben hívod esetleg a mentőket, stb.

A lényeg itt, hogy *túlléped az engedélyezett vezetési idődet!* De ebben az esetben ez indokolt. Ezért ez *vis maior*. Csak fel kell jegyezned!

Példa: a főnök, a fuvarszervező, a logisztikus, stb. arra utasít – szerencsésebb esetben írásban, egy *vezényléssel*, de ez ritkán fordul elő –, hogy a fuvert mindenképpen meg kell csinálni, még akkor is, ha ezzel túlvezetésed lesz. És lám, úgy is lett! Vagyis, kb. 5 és fél óra vezetési időd keletkezik.

Első alkalommal talán nem nagy érte a bírság, de mi számít nagynak? Már egy 30 ezres bírság is komoly bosszúságot és esetleg anyagi terhet jelent, tehát ez viszonylagos. Lehet, hogy a főnöknek ez nem sok. Viszont, ha ez gyakran előfordul, akkor egyrészt, annyiszor 30 ezer, ráadásul, ez már átmegegy halmazatilag súlyosabb szabálysértésbe, ami már nem 30 ezer. Másrészt, ha nem „csak” 1 óra a túlvezetés, hanem több, akkor már az sem 30 ezer. Szóval, ez azért nem ennyire fekete vagy fehér.

Az is lehet, hogy a főnök azt mondja, kifizeti a bírságot. Nos, ez lehet, hogy így történne, lehet, hogy nem (amikor ott tartunk, hogy fizetni kell, akkor azért gyakran változik a hozzáállás), de akárhogy is, TÉGED mindenképp „meghurcolnak”, fekete pontod lesz a hatóságnál, ÉS ettől függetlenül, ha ez gyakran fordul elő, várható egy komolyabb telephelyi ellenőrzés is a cégnél – *súlyosabb céges bírsággal*. AZT MÁR tényleg a cég fizeti.

Van, aki ezt bekalkulálja az „éves költségvetésbe”, és azt mondja, belefér – hallottam ilyenről nem egy esetben –, van, aki ezt nem szeretné. De akárhogy is, ez BIZTOSAN NEM *vis maior!* Nincs „felmentés” alóla!

Példa: három alkalommal is belefutsz abba, hogy nincs üres parkoló és nem tudsz megállni. A hatóság megállít egy közúti ellenőrzés során és megvizsgálja a 28 napunkat. Azt látja, hogy az esetek legnagyobb részében minden rendben van, nincsenek vezetési idő túllépések és a napi pihenőidők és szünetek sem sérültek.

Az említett három esetről azt látja a hatóság, hogy bár lassítottunk a parkolóhely kereséséhez (nyilván nem 90-nel keresünk üres helyet), minhárom esetben kb. 4 óra 10 vagy 15 percnyi vezetést követően kerestük csak a parkoló lehetőségét. Feljegyzéseket készítettünk ezekről, mint *vis maior*. A hatóság ebből két esetet elfogad, viszont a harmadikért már megbüntet, azt mondva, hogy túl későn kezdtük meg a parkolóhely keresését, mivel már az előző két esetben is előfordult ez, ezért ebből okulva hamarabb kellett volna kiállni parkolót keresni, nem 4 óra 15 percnyi vezetést követően.

Szóval, óvatosan kell bánni ezzel a parkolóhely keresési kérdéssel!

Mivel fontosnak tartom, ezért beteszem ide a fentebb említett két Iránymutatást, mert ezek szolgálnak hivatkozási alapul! Ezek adott esetben NAGYON hasznosak tudnak lenni.

A KÖZÚTI FUVAROZÁSSAL KAPCSOLATOS SZOCIÁLIS JOGSZABÁLYOK

561/2006/EK rendelet, 2006/22/EK irányelv, 3821/85/EGK rendelet

AZ EURÓPAI BÍRÓSÁG 1. SZÁMÚ IRÁNYMUTATÁSA

Tárgy: A minimális pihenőidőtől és a maximális vezetési időtől való kivételes eltérés annak érdekében, hogy a gépjármű megfelelő megállóhelyre érhesen

Cikk: Az 561/2006/EK rendelet 12. cikke

Követendő eljárás: A 12. cikk rendelkezései értelmében a járművezető – annak érdekében, hogy a gépjármű megfelelő megállóhelyre érhesen – eltérhet a 6–9. cikkben meghatározott, a minimális pihenőidőre vonatkozó követelményektől és maximális vezetési időtől. A cikk nem teszi lehetővé a rendeletől olyan okok miatt való eltérést, amelyek már az utazás megkezdése előtt is ismertek voltak. A rendelkezés célja az, hogy a járművezető kezelni tudja az olyan helyzeteket, amelyek során – az utazás alatt előálló váratlan okok miatt – nem tudja betartani a rendeletben foglalt előírásokat, vagyis olyan helyzetekben, amikor a járművezető akaratán kívül álló, elkerülhetetlennek látszó, rendkívüli nehézségek állnak elő, amelyeket a legnagyobb gondosság mellett sem lehetett volna előre látni. Az eltérési lehetőség másik célja a személyek, a jármű és a rakomány biztonságának garantálása, valamint annak a követelménynek a betartása, hogy a közlekedés biztonságát minden esetben szem előtt kell tartani.

Ilyen helyzetekben az alábbi szereplőknek vannak kötelezettségei:

1) A fuvarozó vállalkozásnak körültekintően kell megterveznie a járművezető biztonságos útját, figyelembe véve például a rendszeres forgalmi torlódásokat, az időjárási körülményeket és a megfelelő parkolóhely elérését, azaz oly módon kell megszerveznie a munkát, hogy a járművezető be tudja tartani a rendeletet. Szem előtt kell tartani továbbá a fuvaroztatók és a biztosítótársaságok által biztonságos parkolásra vonatkozóan előírt követelmények betartását is.

2) A járművezetőnek szigorúan be kell tartania a szabályokat, és a maximális vezetési időtől kizárólag olyan rendkívüli körülmények váratlan felmerülése esetén térhet el, amelyek következtében a rendeletben foglaltakat csak a személyek, a jármű vagy a rakomány biztonságának veszélyeztetésével lehetne betartani.

Ha a járművezető úgy ítéli meg, hogy el kell térnie a rendelet előírásaitól, de ezzel nem veszélyezteti a közlekedés biztonságát, akkor a megállóhelyre való megérkezéskor (a menetíró készülék adatrögzítő lapján, a menetíróból kinyomtatott lapon vagy a munkalapon, a Közösség bármelyik nyelvén) kézi bejegyzéssel fel kell jegyeznie az eltérés okát.

3) A járművezető ellenőrzése, valamint a vezetési időre vonatkozó korlátozásoktól való eltérés jogosságának értékelése során az ellenőrt szakmai titoktartási kötelezettség terheli.

Az eltérés jogosságának a 12. cikk alapján való értékelésekor az ellenőrnek minden körülményt alaposan meg kell vizsgálnia, beleértve az alábbiakat:

- a) a járművezetőre vonatkozóan korábban rögzített adatokat, amelyek alapján megállapítható a járművezető vezetési teljesítménye, és ellenőrizhető, hogy általában betartja-e a vezetési és a pihenőidőre vonatkozó szabályokat, továbbá azt, hogy valóban kivételes eltérésről van-e szó,
- b) a vezetési időtől való eltérés nem válhat rendszeres gyakorlattá, és csak olyan kivételes körülmények esetén fordulhat elő, mint nagyobb közúti balesetek, szélsőséges időjárási körülmények, útelterelés, ha a parkolóhelyen nincs szabad hely stb. *(A lehetséges kivételes körülmények e felsorolása csupán tájékoztató jellegű. Az okok megítélésékor abból az elvből kell kiindulni, hogy a vezetési időtől való eltérés nem látható előre, sőt, nem is lehet vele előre számolni),*
- c) annak érdekében, hogy a járművezető a parkolóhely keresésével töltött idő során ne „gyűjthessen plusz időt”, a napi és a heti vezetési időre vonatkozó korlátozásokat be kell tartani,
- d) a vezetési időre vonatkozó szabályoktól való eltérés nem vezethet a szükséges szünetek, illetve a napi és heti pihenőidő csökkenéséhez.

Megjegyzés: Európai Bíróság, C-235/94. számú ügy

A KÖZÚTI FUVAROZÁSSAL KAPCSOLATOS SZOCIÁLIS JOGSZABÁLYOK

561/2006/EK rendelet, 2006/22/EK irányelv, 3821/85/EGK rendelet

AZ EURÓPAI BÍRÓSÁG 3. SZÁMÚ IRÁNYMUTATÁSA

Tárgy: Szünet, illetve napi vagy heti pihenő megszakításának elrendelése a jármű terminálokon, parkolóokban vagy határátkelőhelyek területén való mozgatása céljából

Cikk: Az 561/2006/EK rendelet 4. cikkének d) és f) pontja.

Követendő eljárás: A napi és a heti pihenőidő alatt a vezető az idejével általában szabadon rendelkezik, ezért nem kötelezhető arra, hogy a jármű közelében tartózkodjon.

A szünet, illetve a napi és a heti pihenő megszakítása általában a rendelet megsértésének minősül (kivéve azokat az eseteket, amelyekre a 9. cikk (1) bekezdésében található „kompszabály” alkalmazandó). Azonban előfordulhat, hogy a terminálon vagy a parkolóban hirtelen olyan rendkívüli vagy vészhelyzet áll elő, amelynek következtében a járművet mozgatni kell. A terminálok általában alkalmaznak egy olyan járművezetőt, aki szükség esetén a járműveket mozgatni tudja. Ha azonban nincs ilyen járművezető és a járművet valamilyen rendkívüli körülmény miatt mindenképpen mozgatni kell, az illetékes hatóságok vagy a terminálon dolgozó és a járművek mozgatásának elrendelésére jogosult személy felszólítására a járművezető megszakíthatja pihenőidejét.

Egyéb esetekben (pl. parkolóokban, határátkelőhelyeken és vészhelyzetekben), amennyiben olyan objektív vészhelyzet áll elő, amelynek következtében a járművet el kell mozdítani, illetve a rendőrség vagy más hivatalos szerv (pl. tűzoltóság, útfenntartó szerv, vámtisztviselő stb.) a jármű elmozdítására ad utasítást, a járművezetőnek néhány percre meg kell szakítania a szünetet vagy a pihenőt, ám ilyen esetben nem vonható fele-

lősségre. Ilyen helyzetekben az adott szituáció értékelésekor a tagállamok ellenőreinek bizonyos szintű rugalmasságot kell alkalmazniuk.

Ha a járművezető a fentiekben említett okokból megszakítja a szünetet vagy a pihenőt, azt kézi bejegyzéssel fel kell jegyeznie, és – amennyiben lehetséges – a jármű mozgását elrendelő illetékes szervvel hitelesíttetnie kell.



Kuzma Ferenc

*AETR és fuvarozói
munkaügyi szakértő*

Nincs még meg az AETR könyved és a másik három szakmai könyved?

Szerezd meg őket, kihasználva az együttes vásárlással járó **30%-os könyvcsomag kedvezményt!**