

AETR „emberi nyelven” - Könyv, ami már bizonyított!

AETR „emberi nyelven”



Kuzma Ferenc

**AETR és munkaügy
a gyakorlatban
fuvarozóknak,
szállítóknak és
sofőröknek**

Jogszabály értelmezések, gyakorlati tanácsok és magyarázatok az *utazó munkavállalókra* vonatkozó szabályokhoz és a munkaügyi előírásokhoz a tachográfus járművek vezetői és vállalkozásai számára

***Ötödik kiadás - AZ ÚJ EU-S JOGSZABÁLYAL!
Már több, mint 2200 eladott példány!***

Szakmailag lektorálták

Dr. Szabados Tibor
Dankó László
Kecskés Imre

*Jogszabályok a hétköznapi
ember nyelvére lefordítva*

A lapvető meghatározások, jogszabályi részek értelmezése

Ebben a fejezetben végigvesszük az **561/2006/EK rendelet** legfontosabb meghatározásait, és igyekszem részletesen elmagyarázni – példákon keresztül –, hogy mit is jelentenek.

A fejezetben először a jogszabályi részt olvashatod, utána a magyarázatot. **Amíg azt külön nem jelölöm, addig az összes bekezdés minden pontjára igaz, ami így kezdődik a jogszabályban:**

Ezen rendelet alkalmazásában.

Ez azt jelenti, hogy az adott kifejezés vagy pont kizárólag abból a szempontból érdeklí a jogalkotót, hogy az 561/2006/EK rendeletet alkalmazzuk-e rá vagy sem, vagyis, hogy az adott dolgot *a rendelethez vonatkoztatva* kell értelmezni.

A „közút” meghatározása

Még mielőtt belekezdenénk az 561/2006/EK rendelet különböző kifejezéseinek meghatározásába, fontosnak tartom még egy gradienssel visszább menni, és előbb a *közút* fogalmát tisztázni. A könyv korábbi kiadásában ez a meghatározás nem szerepelt, mert azt gondoltuk, ez egyértelmű, evidens dolog. De az idők során kiderült, hogy mégsem az, így most ezt is meghatározzuk, minden más definíció előtt (hiszen az 561/2006/EK rendelet alkalmazása szempontjából NEM mindegy, hogy értjük-e ezt vagy sem).

Ehhez több dolgot is, például az aktuális KRESZ előírást vesszük alapul:

2. § Fogalmak, I. Az úttal kapcsolatos fogalmak

a) „út”: a gyalogosok és a közúti járművek közlekedésére szolgáló közterület (közút), illetőleg magánterület (közforgalom elől el nem zárt magánút).

Magyarázat:

Nos, a meghatározásban valójában KÉT dolgot látunk: (1) egyrészt létezik olyan, hogy „közút”, amelyen közúti járművek (és gyalogosok) közlekedhetnek, tehát **nyitva van a közforgalom előtt**. Másképp fogalmazva: *BÁRKI közlekedhet rajta, betartva az KRESZ és az esetleges érvényes egyéb szabályokat*.

A másik dolog (2), hogy létezik olyan is, hogy „magánút”, magánterület, ami az út szempontjából azt jelenti, hogy a közforgalom elől szintén nincs elzárva, ugyanakkor **ez NEM minősül közútnak** (magánút).

Ez utóbbi alatt leginkább az állami és helyi önkormányzatok tulajdonában lévő tereket, parkokat értjük, ahol például várakozni lehet.

Ugyanakkor a magánterületnek van egy olyan szótári meghatározása is, ami viszont számunkra különösen fontos. Ez pedig a következő:

„magánterület”: Egyéni tulajdonban levő hely, amely nem vehető igénybe közforgalom vagy közhasználat céljából. A magánterület rendszerint be nem épített nagyobb terület, kiterjedt hely. (Pl. a gyár melletti parkoló magánterület, amit tábla és sorompó is jelez. A bekerített magánterületet örökkel is védhetik.

Magyarázat:

Ez tehát mindenképpen megkülönböztetendő a *közúttól*, illetve a *közforgalom elől el nem zárt magánúttól*. Ide értendő **a vállalkozás saját tulajdonában lévő** telephelye, ipari terület, egyéb elzárt terület, ahová engedély nélkül nem lehet bemenni (pl. bányaterület vagy egyéb építési terület). Ami egyértelműen az „én magánbirtokom, területem”.

Ez tehát **NEM** minősül *közútnak*.

Ettől függetlenül, előfordulhat, hogy ilyen területen belül is szabályozzák a közlekedést, pl. kiírják, hogy „a területen belül a KRESZ szabályai érvényesek”. De ez mit jelent? Csak annyit, hogy ha engedélyt kaptál a területre való behajtásra, akkor felhívják a figyelmedet, hogy tartsd be a KRESZ szabályait. A saját magánterületemre olyan táblát teszek ki, amelyet akarok. Előírhatom számodra, hogy neked ezen a telephelyen belül be kell tartanod pl. a KRESZ előírásait.

Ugyanakkor, **ne tévesszen meg ez!** Ugyanis, az, hogy én ezt előírom, még **NEM** jelenti azt, hogy ez közútnak minősül! Ettől még ez **NEM** lesz közút. Csak éppen azt szabályozom, hogy azok számára, *akiket beengedek a saját magánterületemre*, előírom bizonyos rendeletek betartását.

Szóval, ne keverd össze ezt a kettőt! **Az ilyen értelemben vett magánterület nem számít közútnak és épp ezért nem vonatkozik rá az 561/2006/EK rendelet előírása.**

És akkor térjünk rá az 561/2006/EK rendelet meghatározására!

I. Fejezet, 4. cikk (a) pont

„**közúti szállítás**”: személy- vagy áruszállításra használt rakott vagy üres jármű részben vagy egészében közforgalmú közutakon megtett bármely útja;

Magyarázat:

Itt már jól láthatóan bejön a *közút* fogalma, használata. A lényeg, amit itt érdemes alaposan megérteni, az a „*közforgalmú közút*”, valamint a „*bármely útja*” kifejezések. Teljesen mindegy, hogy áruszállításról vagy személyszállításról van-e szó, teljesen mindegy, hogy üresen vagy épp rakottan, vagy utasokkal közlekedsz: a lényeg, hogy ha mindezt **közúton** teszed, akár csak annyi időre is, míg a telephelyről átmész a szomszédos, 600 méterre lévő gyárba, de eközben *közúton haladsz*, akkor *arra a rövid időre is használni kell a tachográfot*, amennyiben nem mentes tevékenységet végzel, vagy igazolnod kell a mentességet, amennyiben mentesség hatálya alá tartozó tevékenységet végzel.

Például, ha a gyárból naponta többször mozgatod az elkészült termékeket a vele szemben lévő raktárba, **de közben közúton haladsz át**, akkor használnod kell a tachográfot. A gyárban és a raktárban mentességet élvezel, de a közúton nem. Így a fentiekben már részletezett módon jársz el (*Járművezetői köteleességek fejezet Alapvető köteleességek és tudnivalók* alfejezet 6. pontja.)

I. Fejezet, 4. cikk (c) pont

„**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;

Magyarázat:

Ez viszonylag egyértelmű, bár itt is lehetnek érdekes dolgok! Köznapi értelemben a járművezető az, aki a tachográfos járművet vezeti, valamint a váltósofőr a „négykezes” járatoknál (hiszen ő azért tartózkodik a járművön, hogy majd vezesse azt feladatai részeként). **De, és ez nagyon fontos!** Bárki, bármilyen beosztásban is dolgozik a vállalkozásnál (tulajdonos, szakmai irányító, stb.), amint felül egy tachográfos járműbe és *vezeti* azt, vagy azért, hogy „...szükség esetén *feladatai részeként* vezesse azt”, (pl. ő viszi el megtankolni a járművet, vagy más célból fogja

vezetni), abban a pillanatban *járművezetőnek* minősül, így **a 28 napnyi visszamenőleges igazolási kötelezettsége azonnal érvénybe lép!**

A fentiekből viszont az is következik, hogy ha bárkit **utasként** szállítasz a járművön (aki akár a kollégád is lehet, szolgálaton kívül, vagy az anyósod, a feleséged, barátod, stoppos, vagy akár a szakmai irányító, aki NEM vezetés céljából ül a járművön, hanem pl. azért, hogy szakmai tanácsadóként menjen veled, stb.), ő NEM járművezető, következésképpen rá NEM vonatkoznak az 561/2006/EK rendelet előírásai.

Szünet

I. Fejezet, 4. cikk (d) pont

„szünet”: olyan időszak, amely alatt a járművezető nem vezethet, nem végezhet semmilyen egyéb munkát, és amely kizárólag regenerálódásra fordítható;

Magyarázat:

Ezen a ponton a jogszabály még nem részletezi azt, hogy ez *milyen hosszú, meg mennyi idő után* kell ezt megtartani, illetve hogyan lehet megosztani, ezért most én sem foglalkozom még ezzel, majd a jogszabály megfelelő pontján megteszem. A lényeg, hogy ez annyit jelent, ahogy ez olvasható, hogy abban az esetben, ha járművezetőként szünetet tartasz, akkor az alatt **SEMmilyen TEVÉKENYSÉGET SEM VÉGEZHETSZ**, csakis **regenerálódhatsz**. (A szünet felosztásának módja változott az AETR-hez képest.)

Szótári meghatározás szerint a **regenerálódás** azt jelenti, hogy *valaki vagy valami az eredeti jellegét, erejét visszaszerzi*. Tehát, amikor szünetet tartasz, amikor szünetet írnak elő neked, akkor a cél az, hogy visszaszerezd az erőd vagy a fittegséged, illetve olyan mértékben „helyrepofozd” magad, hogy képes legyél megfelelően ellátni a feladatod (folytatni a munkát vagy a vezetést). A szünetet tehát úgy lehet értelmezni, mintha valaki „thai-masszázst kapna a vezetési idők között” (tehát, nem közben).

Ez tehát **nem tévesztendő össze** a *pihenővel*, amely alatt a járművezető szabadon rendelkezhet az idejével, és kvázi azt csinál, amit akar. Amikor *szünetet* tartasz (vagy régebbi kifejezéssel élve, megszakítást), akkor *nem rendelkezsz szabadon az időddel*, sőt, a jogszabály arra kötelez, hogy ez alatt **REGENERÁLÓDJ**, hozd rendbe magad, nyerd vissza az erődöt, és ne csinálj semmi mást – nem ez alatt pakolod az autót, takarítasz vagy ilyesmi! Magyarul, *a szünettel nem te rendelkezsz, hanem kötelezően előírják neked* bizonyos események bekövetkeztekor (4,5 óra vezetést követően) – és a jogszabályok értelmezéséből következően egyenértékű a munkajog szerinti *munkaközi szünettel* (tehát, **nem munkaidő**; ezt lásd később).

II. Fejezet, 7. cikk

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.

Magyarázat:

A jogszabály ezen pontja már konkretizálja a **szünetet**, illetve azt, hogy miképp kell ezt kivenni, érteni.

A *vezetési időszakról* később még részletesen fogok írni, azonban magát a kifejezést már most is használhatjuk a szünettel kapcsolatban, mert most elsősorban a szünet *megértése* a lényeg. Annyit előljáróban még, hogy a vezetési idő pontos megértése *kulcsfontosságú* lesz, és majd a 4. cikk (q) pontjával együtt kell értelmezni. De erről majd később.

A 7. cikk első mondata arról szól, hogy mit kell tenni akkor, ha a járművezető levezeti a 4,5 óráját (javaslat: 4 óra 29 perc), amit előljáróban úgy kell érteni, hogy vagy *folyamatosan* teszi ezt, megállás nélkül, vagy *szakaszosan*, azaz, többször is megáll. A hangsúly a **tényleges vezetési időn** van, amennyit vezetéssel töltött, és ebből a szempontból mindegy, hogy a 4,5 órányi, tényleges vezetési ideje mennyi idő alatt jött össze (lehet, hogy 6 óra alatt, mert közben többször is megállt). Erről a későbbiekben olvashatsz részletesebben, a vezetési idő tárgyalásánál.

Rendben, mit mond a jogszabály ezen mondata?

Azt, hogy ha a járművezető tényleges vezetési ideje elérte a 4,5 órát (folyamatos vagy szakaszos vezetés), akkor **kötelező egy legalább 45 perces szünetet** tartania (regenerálódás céljából, „thai-masszázs”). Ahogy azt írtam, javaslom, hogy a vezetés **legfeljebb** 4 óra 29 perc legyen, hogy a digitális tachográf ne ugorjon át 4 óra 31 percre. Ez a pont azt is mondja továbbá, hogy *nem kell szünetet tartania, amennyiben a járművezető napi vagy heti pihenőidőt kezd meg*.

De ne menjünk el ezen első mondat kizáró feltételének részletes elemzése mellett, ami így szól: „*kivéve, ha pihenőidőt tart!*” Mert mit jelent ez? Azt, hogy ha (heti vagy napi) pihenőidőt kezdesz, akkor **nem kötelező** még egy szünetet is tartani előtte! Ez fontos, mert ha nem lenne benne a jogszabályban, akkor az eljárás az lenne, hogy amikor befejezted a napi munkát, vezetésként, ami az adott szakaszban elérte a 4,5 órát, akkor *előbb* kellene tartanod egy újabb 45 perces szünetet, majd *ezt követően* kezdenéd csak meg a napi vagy heti pihenőidőt. Nagyon nem mindegy! Szerencsére nem így kell, ahogy azt a bekezdésben olvashatod.

Jelen (7) cikk **második bekezdése** arról szól, hogy mi van akkor, ha nem áll módodban, vagy nem akarsz egyszerre 45 perces szünetet tartani? Mit tehetsz ekkor?

A jogalkotó célja az volt, hogy lehetőséget biztosítson a járművezetőnek, miszerint, ha módja nyílik valamikor egy legalább 15 perces szünetet tartania, még mielőtt a tényleges 4,5 órányi vezetési ideje letelne, akkor az érvényes, mint a *szünet egy része*. De azt mondja, hogy ennek akkor van jelentősége, ha **ezt követően** még legalább egy 30 perces szünetet is tart, legkésőbb akkor, amikor a vezetési idő elérte a 4,5 órát. Ez az egyik lényeges különbség az AETR egyezményben foglaltakhoz képest, hiszen ott a 45 perces megszakítás felosztható volt 2 vagy akár 3x15 perces részletben. Magyarul, ez ugyanaz, mintha egyben megtartanád a 45 perc szünetet, csak épp két részre osztod, és a jogalkotó *rád bizza*, hogy ennek első részét (a 15 percet) mikor veszed ki.

Annyiban azért korlátot tesz be, hogy **nem lehet ezt megcserélni**, vagyis csak akkor érvényes a megosztott szünet, ha ennek *első része* a rövidebb (a legalább 15 perces), és a *második része* a hosszabb (a legalább 30 perc). (Valószínűleg azt feltételezve, hogy a vezetési időszak végére jobban elfáradsz, így akkor hosszabb pihenőre van szükséged.) Figyelj arra, hogy ezek *minimum idők!* Vagyis, ha elsőre csak 13 perc szünetet tartasz, az érvénytelen, mint szünet. És arra is figyelj, hogy tényleg ne cseréld meg őket, azaz, ha első alkalommal sikerül 35 perces szünetet tartanod, attól még igaz az, hogy abból **csak 15 perc lesz az érvényes**, tehát a vezetési időszak leteltekor a 30 perces szünetet is ki kell vened!

Még egy fontos dolog, ami bár elvileg evidensnek tűnik, a félreértést mégis egy olvasónk kérdésével tudom jól megvilágítani. „*A másik kérdésem a napi vezetési idők közötti pihenővel kapcsolatban lenne, mégpedig az, hogy ha az első pihenőm 45 perces, a második pihenő lehet-e megosztott (15 perc/30 perc), mert én úgy tudom, csak az első pihenő lehet megosztott, a másodiknak akkor is 45 percesnek kell legalább lennie, ha az első is 45 perces volt.*”

A válasz: **látsz valahol utalást erre a meghatározásban?** Nem, mivel nincs ilyen megkötés! Lényegtelen, hogy az *első* vagy *második* szünetet tartod, mert a lényeg az, hogy (a) 4,5 óra vezetés után kell tartani 45 perces szünetet, amit vagy *egyben* veszel ki, vagy (b) *megosztva* a fentiekben kifejtett módon: először 15 perc, és ezt *követi* egy 30 perces szünet. Nincs más megkötés. Mindkettő lehet megosztott szünet is, vagy teljes, vagy az első megosztott, a második teljes, stb. Nincs további megszorítás.

És még egy **rövid történeti háttér ahhoz**, hogy miért szigorították meg az AETR egyezményhez képest a szünetek felosztását.

Mint azt írtam fentebb, az AETR egyezmény szerint a szünetet úgy is fel lehetett osztani, hogy a járművezető 15-15-15 perces megállások során vette azt ki. Vagy úgy, hogy megállt mondjuk 30 perce és utána kivett még egy 15 perces szünetet.

Az évek során bebizonyosodott, hogy a járművezetők okosan visszaéltek ezzel, azaz, felhasználták ezt arra, hogy szinte alig kelljen csak megállniuk napközben. Ezt úgy érték el, hogy elkezdték a munkát, levezettek 10 percet, majd megálltak fél órára, és szépen megreggeliztek. (Ezáltal már 30 perc szünetet kivettek, hiszen semmi nem tiltotta azt.) Ezt követően vezettek

majdnem 4 és fél órát (4 óra 20 percet), majd kivették a 15 perces szünetet is. Így megvolt a 4,5 órára jutó 45 perc szünet. Ezt követően újra levezettek 4,5 órát.

Tehát, **lényegében majdnem 9 órát vezettek egyhuzamban, összesen kb. 15 percnyi szünetet tartva közötté** (ami nem sok, valljuk be)!

Ezért szigorította meg ezt a hatóság az 561/2006/EK rendeletben.

Álljon itt egy példa tanulságul, amikor valaki nem megfelelően alkalmazza ezt a szabályt! Ez egy megtörtént eset egyik ügyfelünkkel.

Az eredeti kérdés így hangzott: *„A napi vezetési időben kell legalább 1 megszakításnak lennie 45 percnek, ami helyettesíthető 15 + 30-as megosztásban. Ha szükséges a második megszakítás, az megosztható-e 15 + 30 perces megosztásban?”*

Erre ugye a válasz az, hogy igen, elméletileg megosztható. **De vigyázzunk ezzel!** Mert ha nem áll rendelkezésre mindent adat, akkor rosszul alkalmazhatjuk ezt! Hisz ezt kapásból úgy értelmezhetnénk, hogy valaki 10 órát akar vezetni és a 9 órán felüli +1 óra előtt is ki kell vennie a 45 percet. Ez így van, erről írtam korábban. De itt **NEM ezt történt**, ahogy látni fogjuk! A levél ugyanis így folytatódik: *„Az egyik sofőrünk most kapott 120 ezer Ft büntetést. Pénteki nap volt, külföldön volt, jött hazafelé. 3 óra vezetés után kivette a 45 perc pihenőt. Megint vezetett 3 óra 10 percet, majd pihent 18 percet, majd újra vezetett 2 óra 40 percet. A KPM Budapest azt mondta, hogy a 156/2009 Korm. rendelet 3 melléklet C2 pontja alapján 120 ezer Ft a bírság. Ezért kérdeztem, hogy ha a harmadik szakaszban megállt volna 1 óra 20 perc után legalább 30 percre (a második rész 4,5 óra lett volna, két részletbe) akkor nem kapott volna bírságot?”*

Ugye, így már látható, hogy a bírság sajnos jogos, igaz? Ahogy azt a vezetési időnél olvashatod majd, itt a 3 óra vezetést követő 45 perces szünet a *tiszta lap elve* alapján „nullázta” az addigi vezetési időt (a 3 órát), így újra indult egy 4,5 órás vezetési ciklus. Viszont a járművezető **5 óra 50 percet** vezetett ezt követően, miközben **csak egy 18 perces szünetet** tartott!

Valóban meg kellett volna állnia a 18 perces szünetet követően *legkésőbb 1 óra 20 perc vezetés után*, hogy kivegyen egy legalább 30 perces szünetet. Akkor nem lett volna baj.

Figyeljünk oda erre!

[Írany a könyv beszerzése! Kattints ide MOST ==>](#)



Az elmúlt években 1500-nál is több fuvarozónak nyújtottam segítséget tanácsadás, oktatás vagy oktatóanyagok formájában. De ennél **jóval többen** vannak azok, akik válaszra várnak, kérdésekre szeretnének választ kapni, szeretnének megfelelni – ahogy erejükből telik – az AETR-el és a szociális jogszabályokkal kapcsolatos előírásoknak, és nem utolsó sorban **nem arra szeretnék költeni a keservesen megszerzett pénzüket, hogy kisebb vagy nagyobb hibából származó büntetések százezreit vagy milliót fizessék ki.**

Természetesen **senki nem mentesülhet** a törvények és egyéb jogszabályok betartása alól, és ez a könyv még csak *véletlenül sem szeretne erre bátorítani bárkit is*. Éppen ellenkezőleg: szakértő társaimmal azt valljuk, hogy csakis a törvények betartása lehet az egyetlen megfelelő út, és a lehetőség arra, hogy ne kelljen félni a munkától. És **az egyetlen módja**, hogy egy jogállamban érvényt szerezzünk a jogainknak.

A problémát sok esetben nem is az jelenti, hogy valaki nem akar megfelelni az előírásoknak, és nem törekszik a törvények betartására, mivel a legtöbb ember tisztességes, és igyekszik az érvényes jogszabályok betartása szerint működni. A probléma sokkal inkább az, hogy a fuvarozás, szállítmányozás, szállítás területén **olyan mértékű (agyon)szabályozások vannak**, és olyan mértékben nehéz a **különböző típusú, jellegű** fuvarozási, szállítási tevékenységekre adaptálni az érvényes (egységes) szabályokat, hogy a legtöbb esetben az így keletkezett zűrzavar lehetetlenné teszi a megértést – és így az alkalmazást.

Ebben a könyvben arra teszünk kísérletet, hogy valamelyest csökkentsük ezt a zűrzavart, és **a fontosabb jogszabályok részletes kivésésével**, a mögöttes tartalmak feltárásával és elemzésével AZONNALI válaszokat, megoldásokat adjunk a fuvarozók, szállítmányozók, saját számlás szállítók (az utazó munkavállalók) kezébe, mellyel **jelentős lépést tehetnek a jogszabályok megértése és megfelelő alkalmazása felé.**

A többi rajtad áll. Sok sikert hozzá!

Eddig már 2200 példány elfogyott a nyomtatott könyvből. Ez az ötödik, frissített kiadás, amiből NEKED is be kell szerezned a saját példányodat.

Kuzma Ferenc

ISBN 978 963 08 3200 7

Kuzma & Kuzma AETR Tanácsadó és Szolgáltató Bt.
www.aetr.hu