

## DIGITÁLIS TACHOGRÁF - ALAPPROBLÉMÁK

Mielőtt részletesen, lépésről lépésre bemutatnám a tachográfok kezelését, előtte a leggyakoribb, alapvető, ámde **IGEN SÚLYOS problémákra** szeretném felhívni a figyelmet, amit az elmúlt években rendszeresen tapasztalok. Ezek olyan problémák, amikből egy vagy több gyakorlatilag **MINDEN** vállalkozás/sofőr esetén megfigyelhető. Ezek egy része vagy egésze **kivétel nélkül mindenhol problémát jelent** vagy nem értik, miként kell a gyakorlatban kivitelezni.

### ALAPVETŐ SZABÁLYOK NEM ISMERETE

#### *Oktatás, korrekció, számonkérés, szankció*

A bevezetőben tettem már említést arról, hogy a legtöbben nem ismerik vagy nem veszik komolyan azt, hogy kinek a kötelessége a tachográfokkal kapcsolatos oktatás megvalósítása, és a tachográfok megfelelő kezelésének, használatának rendszeres ellenőrzése. Az ide vonatkozó jogszabályi részt itt olvashatod.

### AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 165/2014/EU RENDELETE

#### VI. Fejezet, 33. cikk, A szállítási vállalkozás felelőssége

- (1) *A szállítási vállalkozás felelőssége gondoskodni arról, hogy járművezetői megfelelő képzést és utasítást kapjanak a menetíró készülék – legyen az digitális vagy analóg – helyes működésével kapcsolatban, továbbá rendszeresen ellenőrzi, hogy járművezetői helyesen használják-e a készüléket, és nem adhat nekik olyan, közvetlen vagy közvetett ösztönzőt, amely a menetíró készülékkel való visszaélésre sarkallhat.*

#### **Ez egy nagyon fontos szabályrész!**

Ahhoz, hogy ennek a szabálynak meg tudjon felelni a vállalkozás, az szükséges, hogy **biztosítsa a gépkocsivezetők számára az elegendő gyakorlást a tachográfon**. De legalábbis azt, hogy megfelelő oktatóanyagot biztosítson számukra, és időnként **ELLENŐRIZZE**, hogy a gépkocsivezetők valóban megfelelően használják-e a menetírót.

Ezekre az oktatóanyagokra kiváló példa az *Amit a tachográfról feltétlenül tudni kell* könyv, aztán ez a kiadvány, valamint a tachográf szimulátor (ami 3 óra gyakorlás után

automatikusan kiállít egy oktatási bizonylatot). Ha **ezeket megtenné minden vállalkozás**, továbbá, **legalább havonta** ellenőrizné a gépkocsivezetőket a tachográf megfelelő kezelésével kapcsolatban akár a [TachografGURU programunkkal](#), ami erre kiválóan alkalmas (jegyzőkönyvezi, ha valami nem jó, korrekciót ír elő a sofőrnek, vagy újra tanulást, sok hiányosság esetén, stb.), akkor **semmilyen problémája nem lenne**.

Ehhez persze idő és pénz, de leginkább AKARAT szükséges, és annak felismerése, hogy **átlássuk ezek fontosságát**. Nos, ebben a részében a dolognak nem tudok segíteni. (A többit pedig, úgy érzem, megoldottam, csak használni kell.)

**FONTOS INFORMÁCIÓ: A SZOFTVER MÁR A 2020. AUG 20-ÁN ÉLETBE LÉPETT MOBILITÁSI CSOMAG JOGSZABÁLYI ELŐÍRÁSAIT IS TARTALMAZZA!**

## TachografGURU

Egyedi munkaügyi szoftver fuvarozóknak, AETR tachográf elemzéssel

**ÚJ TÖRVÉNYI KIEGÉSZÍTÉSEKSEL!**



Itt azért **NÉGY** dolgot hangsúlyozottan kiemelek:

1. Biztosítani kell az oktatást és gyakorlást a sofőrök részére (ez a vállalkozás elsődleges kötelessége és jól felfogott érdeke is).
2. A vállalkozásnak rendszeresen ellenőriznie kell azt, hogy a sofőrök megfelelően kezelik-e a tachográfot, és ha nem, korrigálni kell őket és jegyzőkönyvezni a hibákat (és, ha szükséges, megfelelő mértékű szankció).
3. A vállalkozás nem adhat olyan utasítást (vezénylést) a sofőrnek, ami azt eredményezné, hogy a sofőr kénytelen megszegni a menetírók kezelésére, használatára vonatkozó szabályokat. Ha ez történik, akkor a felelősség (így a büntetés is) egyértelműen a vállalkozásé.
4. Amennyiben a vállalkozás gondoskodott arról, hogy a gépkocsivezetők megfelelő képzést kapjanak a tachográf kezelésével kapcsolatban, úgy a gépkocsivezető kötelessége az, hogy a készüléket **MEGFELELŐ MÓDON**, előírászerűen használja. Amennyiben ez nem történik meg, de az előzmények igen (lásd előző pontok), úgy a felelősség egyértelműen a sofőré (lásd az említett rendelet 33. cikk 3-as, és 34. cikk 5-7-ig pontokat).

Sajnálatos módon az 1-es pont és a 2-es pont azon része, hogy **korrigáljuk, újra oktassuk** a gépkocsivezetőt, nagyon-nagyon **NINCS használatban, de még a köztudatban sem**. A mai világban mindenki a **BÜNTETÉSRE** koncentrál, és nagyon keveseknek jut az

eszébe, hogy ez egyáltalán NEM működik! **A büntetéstől SENKI nem fogja megtanulni azt, amit amúgy sem tud.** Csakis oktatással. És KORREKCIÓVAL. Ez a szemlélet és ennek gyakorlati megvalósítása szinte teljesen hiányzik mindenhol. Mégis, hogyan várjuk el egy sofőrtől, akinek igazából NINCS lehetősége begyakorolni a tachográf kezelését, mert erre még a GKI iskolák nagy részében SEM biztosítanak neki lehetőséget, hogy akkor majd **magától tudja, hogyan kell azt kezelni?** Ugye, azt senki nem gondolja komolyan, hogy ha bárkit is újoncként odatesznek akármilyen pozícióba a cégben, főleg, ahol gépeket kell kezelni, de bármire igaz ez, akkor azt mindjárt magától tudni fogja? NEM! Szükséges valamennyi betanítás, korrigálás, javítás, oktatás, amíg a személy képes nem lesz azt a feladatot megfelelően ellátni. De ez BÁRMILYEN posztra, akár egy titkárnői pozícióra is ugyanúgy igaz.

És **azután** lehet majd számon kérni, joggal, az illetőt, ha helytelenül végzi a munkáját vagy kezeli a gépeit, eszközeit. De ELŐBB ki kell képezni, meg kell tanítani, javítani kell rajta, stb. Addig NEM lehet számon kérni a helyes működést, eszköz kezelést.

Sokan elfelejtik ezt vagy egyszerűen csak nem érdekli őket. Pedig ezek egyszerű természeti törvények, amik akkor is így működnek, ha mi nem akarjuk. Az alma mindig lefelé esik, ha tetszik, ha nem, hiába akarjuk azt, hogy felfelé vagy oldalirányba essen.

Természetesen, ha a vállalkozás gondoskodott a **megfelelő** oktatásról, ahogy azt fentebb kifejtettem, akkor onnantól kezdve a gépkocsivezetőnek kutya kötelessége megfelelően kezelni a menetíró. Nincs kifogás, nincs mentség. Ha nem így tesz, akkor jogosan kapja ő a szankciót.

Tehát: oktatás, korrekció (javítás), esetleg vizsga, újabb korrekció, ha szükséges, ellenőrzés, szankció, további oktatás a témában, további korrekció (ha kell), újabb ellenőrzés, javítás, szankció. Nagyjából ez a sorrend. Ezt kevesen alkalmazzák. A legtöbben megragadnak a SZANKCIÓNÁL, ami önmagában **nem működőképes.**

---

### *Tachográf meghibásodás*

Mi a teendő abban az esetben, ha meghibásodik a menetíró?

Fontos, hogy **NEM a kártya sérült, hanem a tachográf!** A kártya jó, csak nem tud használni, mivel a készülék nem működik.

**Itt KÉT fontos tudnivaló van.**

- 1. Az adott fuvarfeladatot még befejezheted (ami lehet, hogy nem 1 napig tart), és legfeljebb 1 héten belül gondoskodni kell a készülék javításáról, akár külföldön is, ha addig nem tud a jármű visszatérni a telephelyre.**

2. Egy üres nyomtatószalag hátulján vagy külön lapon kell kézzel megrajzolni az eseményeket, feltüntetve minden adatot, hasonlóan a koronghoz.

Az ide vonatkozó jogszabályi rész a következő.

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 165/2014/EU RENDELETE

### VI. Fejezet, 37. cikk, Eljárások hibásan működő készülék esetében

- 1) *A menetíró készülék üzemzavara vagy hibás működése esetén a szállítási vállalkozó, mielőtt a körülmények megengedik, megjavíttatja a készüléket egy engedéllyel rendelkező szerelővel vagy műhellyel.*

*Amennyiben a jármű nem tud visszatérni a szállítási vállalkozás telephelyére az üzemzavar vagy a hibás működés megállapításának napjától számított egy héten belül, a javítást útközben kell elvégezni.*

(...)

- 2) *Amennyiben a menetíró készülék üzemképtelen vagy hibásan működik, a járművezető az alábbiakon rögzíti az azonosítását lehetővé tevő adatokat (név, a járművezetői kártya és/vagy a vezetői engedély száma) – saját kezű aláírásával együtt –, valamint a különböző időtartamokra vonatkozó mindazon információkat, amelyeket a menetíró készülék már nem helyesen rögzített vagy nyomtatott ki:*

*a) az adatrögzítő lapon vagy lapokon; vagy*

*b) az adatrögzítő laphoz csatolandó vagy a járművezetői kártyával együtt tartandó ideiglenes lapon.*

Tehát, ha a **menetíró** meghibásodik, akkor a **vállalkozás** kötelessége gondoskodni a javíttatásáról, de a gépkocsivezetőnek segítenie kell őt ebben! Hiszen lehetséges, hogy egy külföldi út során a fuvarfeladat több napból áll, és mire azt elvégzi a sofőr, nem lesz elég ideje visszatérni a cég székhelyére. Ebben az esetben külföldön kell megjavíttatni a menetírót, mivel a **meghibásodástól számított 1 héten belül** ennek meg **KELL** történnie. Ha ez nem történik meg, akkor egyrészt, az szabálysértés, másrészt, **NEM** lehet új fuvart megkezdeni vele, még akkor sem, ha mentes tevékenységet végeznénk!

Természetesen a javíttatás költségei a vállalkozást terhelik.

### Adatrögzítés hibás menetíró esetén

Utalva a fenti jogszabályra, a menetíró meghibásodása esetén a gépkocsivezetőnek vagy egy üres nyomtatószalag hátoldalán, vagy egy külön lapon kell feljegyeznie az adott szállítással kapcsolatos tevékenységeket, menetidőket, stb.

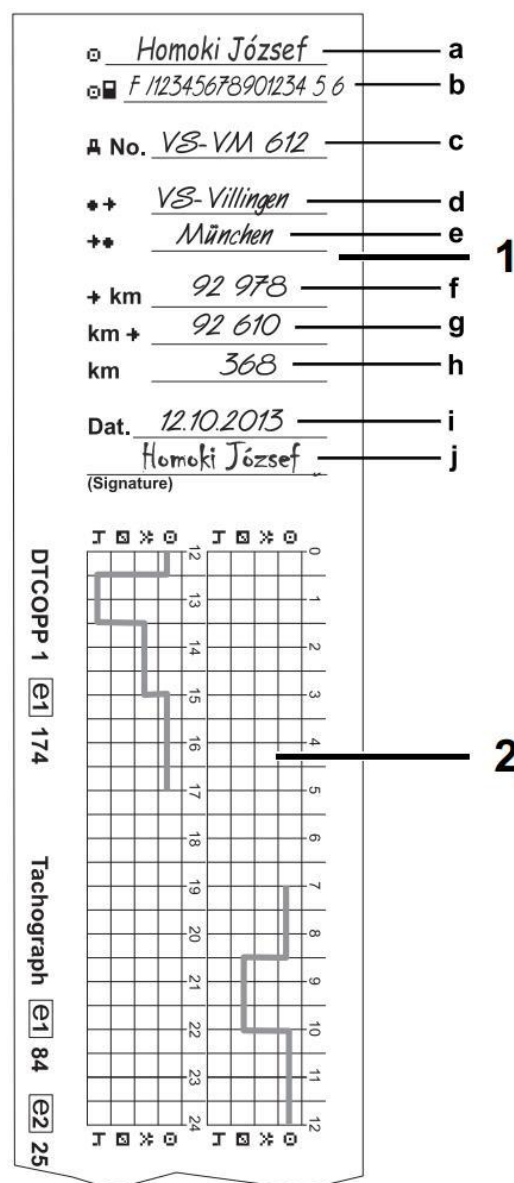
Miért is? **Ne felejtsük, NEM a kártya rögzíti az eseményeket, hanem a tachográf!** A kártyára csak akkor kerül ráírásra az adott napi tevékenység, amikor a kártyát kivesszük a menetíróból és hagyjuk, hogy a kártya kivétel szabályosan megtörténjen (erről majd később). EKKOR fogja ráírni a kártyára a tachográf a nap folyamán a benne rögzített adatokat. Ezért, ha a tachográf hibásodik meg, SEMMILYEN adat nem kerül rögzítésre. Így neked kell azt külön rögzítened.

**Nézzük meg, hogy miként nézne ez ki egy szalag hátulján!**

- Sofőr vezetéknev- és keresztnéve.
- A járművezetői kártya vagy a jogosítvány száma.
- A jármű rendszáma.
- A műszak megkezdésének helye.
- A műszak befejezésének helye.
- Kilométeróra állása a műszak végén.
- Kilométeróra állása a műszak kezdésekor.
- Megtett kilométer.
- Dátum.
- Sajátkezű aláírás.

**2-es pont: rajzolat.**

Jól látható, hogy a gépkocsivezető miként rögzítette az **adatokat** (1-es pont *a*-tól *j*-ig) és az **idejét, tevékenységét**. A példában 07:00 órakor kezdte a vezetést, vezetett 1,5 órát, utána 1,5 óra készenléti időben volt (várakozott a munka folytatásáig). 10:00 órakor újratekzdte a vezetést, egészen 12:30-ig vezetett. Itt tartott egy 1 órás ebédszünetet, 13:30-ig (pihenő). 13:30-tól 15:00-ig egyéb munkát végzett, például rakodott, majd 15:00-tól 17:00-ig megint vezetett. (Azután nem tudni, mi volt, de a szalagon nincs több tevékenység felrajzolva).



## Fontosnak tartom még megemlíteni a következőket!

- Az üres szalag tökéletesen megfelel arra a célra is, hogy azon rögzítse (rajzolja) a gépkocsivezető a pihenőidőket, szabadságokat, betegállományokat! A legjobb lenne persze ezeket visszaírni a kártyára, de ha ez nem lehetséges vagy túlságosan bonyolult, akkor a legjobb megoldás az üres szalag hátoldalára történő rajzolat.
- A *Mobilitási Csomag* ugyanis előírta azt, hogy **2020. augusztus 20-tól a gépkocsivezető felelőssége rögzíteni MINDEN** pihenőidőt, szabadságot és betegszabadságot (amikor betegállományban volt).
- Ennek ELSŐDLEGES módja az, hogy **visszaírja ezt a menetíró készülékbe**, kézi adatbevitel formájában, mint PIHENŐIDŐ (manuális bevitel), hiszen más módon nem tudja ezt rögzíteni. Ennek elmaradása esetén **a szalag hátulján** kell ezt megtennie (csak ilyenkor egy kicsit hosszabb szalagra lesz szükség), amit alá kell írnia. Ebben az esetben írja rá a szalagra, hogy „szabadság” vagy „betegszabadság”, „betegállomány”.
- **Tevékenységigazolólappal NEM igazolhatók** 2020. augusztus 20-tól sem a pihenőidők, sem pedig a szabadságok, betegszabadságok. Ezeket vissza kell írni a kártyára (vagy szalagra).
- Ha **szabadságot** vagy **betegállományt** írunk vissza a kártyára, javasolt egy nyomtatás erről, majd rá kell írni a szalagra, hogy „szabadság” vagy „betegszabadság”, „betegállomány”.

---

## Letöltés, tárolás, szalagok

Milyen gyakorisággal kell letölteni a járművezetői kártyákat és a járműegységeket (tachográfokat)? Itt is vannak félreértések, így jobban tesszük, ha ezeket is tisztázzuk! Az ehhez kapcsolódó jogszabályi rész a következő (természetesen itt most csak egy-két fontos pontot emelek ki).

### A BIZOTTSÁG 581/2010/EU RENDELETE

(2010. július 1.)

a vonatkozó adatoknak a járműegységekről és a járművezetői kártyákról történő letöltésére irányadó maximális időtartamok meghatározásáról

(...)

(3) Az adatok letöltésére vonatkozó maximális időtartamok meghatározása céljából csak azokat a napokat indokolt számításba venni, amelyeken volt rögzítésre kerülő tevékenység.

(...)

1. cikk

(...)

(2) E rendelet alkalmazásában „vonatkozó adat” a részletes sebességadatok kivételével minden olyan adat, amelyet digitális menetíró készülék rögzített.

(3) A maximális időtartam, amelyen belül a vonatkozó adatokat le kell tölteni, nem haladhatja meg:

a) a 90 napot a járműegységen tárolt adatok esetében;

b) a 28 napot a járművezetői kártyán tárolt adatok esetében.

(4) A vonatkozó adatokat oly módon kell letölteni, hogy ne történjék adatvesztés.

Tehát, itt azt fontos megérteni, hogy az 1. cikkben említett napokba azok a napok számítanak bele (lásd a legelső 3-as bekezdést), amely napokon VOLT VALAMILYEN TEVÉKENYSÉG, AMIT RÖGZÍTETTEK. Sajnálatos módon nem definiálja a jogszabály a „tevékenység” fogalmát, de teljesen nyilvánvaló, hogy hogy ez NEM 28 naptári napot jelent, hanem **csak azokat a napokat foglalja magában**, amelyeken olyan események történtek, amiket **NEM pihenővel** töltöttünk (készenlét, egyéb munka, vezetés), **ÉS a kártyán rögzítésre került**.

#### A TEVÉKENYSÉG fogalma, a szótár szerint:

1. Rendszeres cselekvés, amelyet egy személy, csoport tartósan, folyamatosan végez. (Például gépjárművezetés.)
2. Szokásos működés, amelyet egy intézmény, szervezet, vállalkozás, csoport végez. (Például egy fuvarozó cég szokásos tevékenysége az áruszállítás.)
3. *Hivatalos meghatározás:* Megélhetést biztosító munka, ami egy személy jövedelmét biztosítja. Ezt nem kell külön magyarázni.

#### A pihenő meghatározása a Wikipédiából:

„A Munka Törvénykönyve értelmezésében a pihenőidő a munkaidő ellentéte, tehát az az idő, amit a munkaviszonyban álló munkavállaló nem munkavégzéssel tölt. A munkavállaló a szabadságot is pihenéssel tölti, így tágabb értelemben ezt a fogalmat is a pihenőidőhöz kell kapcsolni.” Tehát, a pihenőidő NEM tevékenység, mivel semmiképp nem köthető a gépkocsivezető munkájához, sőt, pont az ellenkezője annak.

## Pihenő meghatározása az 561/2006/EK rendeletről:

„Minden meg nem szakított időszak, melynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével.” Ez tehát SEMMIKÉPP sem kapcsolódik a munkája tevékenységeihez!

## További értelmezés

Ha valaki mondjuk 3 hónapig csak kisautót vezet (értsd: nem tachográfos jármű), és nyilvánvalóan semmit nem rögzít a kártyáján, akkor értelmetlen kártya letöltésről beszélni. A SEMMIT ugyanis nem fogjuk tudni letölteni. Ha párszor vezet kisautót és párszor, vagy többnyire tachográfos járművet, akkor a **kisautó vezetése NEM számít bele a 28 napba – KIVÉVE, ha azt a kártyán rögzítették, manuális visszairással. Akkor igen, mivel munkavégzési tevékenység** lesz a kártyán – lásd 1. cikk 2-es pontja.



Ha valaki rendszeresen használja a kártyáját, heti 5 napot kártyás autót vezet, és mindig visszairja a kártyájára a pihenőidőket manuálisan, akkor is a szakmai véleményem egyértelmű: **teljesen logikus, hogy egy pihenőidő nem számít tevékenységnek!** Emiatt bőven elegendő ebben az esetben is minden hónap elején letölteni a kártyákat (pl. mindig a hónap 5-ik napjáig, a bérszámfejtés elkészítése miatt), akkor sem fogunk szabályt szegni. Ha valaki úgy gondolja, hogy ez így nem jó, akkor **tölts le egy hónapban kétszer a kártyákat**, pl. kéthetente, amiből az egyik időszak a bérszámfejtés előtti időpont. De én úgy gondolom, ez nem szükséges, mivel, véleményem szerint **egy pihenőidő NEM minősül tevékenységnek.**

Ha heti 5 napot vezetünk tachográfos járművet, és 2 napot pihenőidőt töltünk, akkor számszakilag egy 31 napos hónapból 8 nap pihenőnap lesz – ami NEM számít bele a 28 napba. De ha minden második héten is dolgozunk csak 5 napot, a többin 6-ot, akkor is **legalább 6 nap pihenőidőnk lesz egy 31 napos hónapban.** Vagyis, még EBBEN AZ ESETBEN IS csak 25 nap telt el „tevékenységgel”, így a 28 napban így is benne vagyunk – ha ekkor töltjük le a kártyát, akkor még a „szabályon belül” vagyunk.

Ezért, szakmai megítélésem szerint **egy pihenőidő NEM minősül tevékenységnek: tevékenység** alatt én a készenléteket, egyéb munkavégzést (például rakodás) és a vezetésként értem. Vagy, ha kisautós vezetésként, illetve egyéb telephelyi vagy bármilyen munkavégzési időt visszairunk a kártyára. **Különbözik semmi értelme NEM lenne a hivatkozott 581-es rendeletnek. Elegendő lenne csak annyit írni akkor, hogy „töltsük le 28 naptári naponta”, de NEM ezt írták.**



## Csak MUNKANAPOKON töltsük le a járművezetői kártyákat!

A helyzet az, hogy a kártyaletöltés **látszik a kártyán**. Nyoma van. Továbbá, a **letöltés a munkáltató kötelezettsége**, így hivatalosan *be kell menni a munkahelyre* (illetve, eleve ott kell tartózkodni). Ha pedig be kell menned a munkahelyre, hogy letöltsék a kártyádat, akkor **az munkaidőnek számít és megszakítja a pihenődöt!** Ha pl. a heti 45 órás pihenődöt töltötted, de mondjuk, vasárnap délelőtt bemész, hogy töltsék le a kártyádat, akkor lehet, hogy 35 óra pihenőd fog megszakadni ezzel, és elveszett az egész pihenőd, ráadásul, már pótolni sem fogod tudni, mert túl későn fogod megkezdeni azt.

Ez fokozottan igaz a **szabadságokra, betegszabadságokra!** NEM hívjuk be a dolgozót ezeken a napokon, hogy letöltsük a kártyáját! Szabadidődben SOHA NE töltsük le a járművezetői kártyákat! Vagy **azelőtt** töltsük le, **mielőtt** megkezdődik a pihenőd vagy elmegy szabadságra (a betegállomány nem feltétlenül kiszámítható dolog, ott ez valószínűleg nem tervezhető), vagy **azután, miután** visszajött. SEMMIKÉPP NE közben.

Ha szabadságon van, pihenődöt tölt vagy betegszabadságot vett ki, az úgysem számít bele a 28 nap tevékenységébe, ahogyan azt nemrégiben fentebb kifejtettem.

A letöltött adatok **tárolásával** kapcsolatban azt fontos megérteni, hogy 165/2014/EU rendelet 33. cikk 2-es pontja értelmében: „A szállítási vállalkozásnak időrendi sorrendben és olvasható formában, használatukat követően legalább egy évig meg kell őriznie az adatrögzítő lapokat és – amennyiben a 35. cikknek való megfelelés érdekében készültek ilyenek – a kinyomtatott lapokat, és az érintett járművezetőnek – kérésére – ezekről másolatokat kell adnia.”

Vagyis, a letöltött adatokat (DDD vagy ESM formátum) NÉV szerint, HAVI bontásban kell tárolni egy külön erre a célra fogantatosított adathordozón (CD vagy pendrive). A gépkocsivezetők részére ezekből másolatot kell adni, amennyiben azt ők kérik.

Munkaügyi viszonylatban **legalább 3 év az adatmegőrzési kötelezettség**, így minimum addig ezeket a letöltött adatállományokat őrizni kell, és egy esetleges ellenőrzéskor be kell tudni mutatni az ellenőrnek.

A vállalkozás kötelessége gondoskodni arról is, hogy **elegendő szalag** álljon rendelkezésre a gépkocsivezetők részére. Az „elegendő szalag” meghatározása tapasztalatok alapján: *amire legalább egy hónapnyi teljes tevékenységet ki lehet nyomtatni szükség esetén.*



Az a tapasztalat tehát, hogy legyen a sofőrnél a tachográfban lévő szalagon kívül **még legalább 2 tartalék szalag**. Az a biztos.

(Folytatása következik...)