

Ebben a cikkben röviden összefoglalom a legfontosabb kifejezéseket az AETR témakörében – a teljesség igénye nélkül. A részletes magyarázatokat az eddig kiadott szakmai könyvekben olvashatod, ez igazából egy kis „mankóként” szolgálhat.

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

közút: rendeltetésének megfelelően mindenki által szabadon használható út.

menetíró készülék (tachográf): közúti járműbe történő beépítésre szánt készülék, amely automatikusan vagy félautomatikusan megjeleníti, rögzíti, kinyomtatja, tárolja és kiadja a járművek mozgásának – többek között azok sebességének – és a járművezetők bizonyos munkaszakaszainak adatait.

AETR: francia mozaikszó, a következő kifejezés rövidítése: *Accord Européen sur les Transports Routiers*. Jelentése: A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai Megállapodás (AETR Megállapodás).

AETR Megállapodás vagy Egyezmény: A menetíró készülékek használatának, illetve az ilyen készülékkel felszerelt járművek vezetői vezetési és pihenő idejének szabályozását előíró *legelső európai megállapodás*. Egyes nyugat-európai országok már az 1960-as években szabályozni kívánták az *utazószemélyzet* – azaz a *tehergépjármű vezetők* és *autóbuszvezetők* – munkaidejét. Ennek a szabályozásnak az **eredeti célja** a gépjárművezetők védelme, a közlekedés biztonságának javítása, és a versenyegyenlőség biztosítása volt. Ezért 1970. július 1-jén, Genfben megszületett az **AETR Megállapodás (Egyezmény)**, melyhez azután az elkövetkező években folyamatosan csatlakoztak az egyes államok. Magyarország a 2001-ik évben csatlakozott az AETR Megállapodáshoz, a 2001. évi IX. törvénnyel. A jogszabály célja, idézve a jogszabályból: „1. § Az Országgyűlés a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai Megállapodást (AETR), valamint annak módosításait egységes szerkezetben e törvénnyel kihirdeti.”

tachográf: a közúti közlekedésben használt menetíró készülék (a *menetíró készülék* másik elnevezése). A tachográf használatát az „561-es” rendelet és a „165-ös” rendelet szabályozza és írja le (mikor kell használni, mikor nem kell, stb.)

tachográf kártya: a menetíró készülékkel történő használatra szánt kártya, amely lehetővé teszi a kártyatulajdonos menetíró készülék általi azonosítását, valamint az adatátvitelt és- tárolást. Ez lehet járművezetői kártya, vállalkozói kártya (vagy más néven üzembentartói kártya), vagy műhelykártya, illetve ellenőri kártya.

járművezetői kártya: egy tagállam hatóságai által egy adott járművezető részére kiállított tachográf-kártya, amely azonosítja a járművezetőt, és lehetővé teszi a járművezető tevékenységére vonatkozó adatok tárolását. Fehér színű, 5 évig érvényes, megtalálható rajta a járművezető fényképe. Továbbá, névre szól, és chip-pel van ellátva, így teljes egészében azonosítja a járművezetőt. **Csakis digitális menetíróhoz használható!** Amennyiben a digitális menetíró megfelelően működik, úgy a járművezetői kártya behelyezése a menetíróba egyértelműen azonosítja a járművezetőt és a tevékenység ideje alatt a fedélzeti egységben rögzített adatokat *hozzárendeli* a járművezetőhöz. Ezáltal a járművezető általa végzett *valamennyi* tevékenység ráírásra kerül a vezető kártyájára. *A kártya minden digitális tachográfkészülékbe beleillik, függetlenül annak márkájától.* Ennek köszönhetően mindig naprakész adatok lesznek a kártyán. **A járművezetői kártya csak adattárolásra való!**

műhelykártya: valamely tagállamtól kapott engedéllyel rendelkező menetíró készülék-gyártó, illetve- szerelő, járműgyártó vagy műhely kijelölt személyzete részére az adott tagállam

hatóságai által kiadott tachográf-kártya, amely egyértelműen azonosítja a kártyatulajdonost és lehetővé teszi a menetíró készülék tesztelését, kalibrálását, aktiválását és/vagy az arról való letöltést. Piros színű, 1 évig érvényes, és teljes egészében beazonosítja az adott szakmühelyt.

vállalkozáskártya: egy tagállam hatóságai által olyan szállítási vállalkozások részére kiállított tachográf-kártya, amelyek menetíró készülékkel felszerelt járműveket kötelesek üzemeltetni; e kártya azonosítja a szállítási vállalkozást, és lehetővé teszi a menetíró készülékben tárolt, az adott szállítási vállalkozás által lezárt adatok megjelenítését, letöltését és kinyomtatását. Sárga színű, 5 évig érvényes, több darab is készülhet belőle, és teljes egészében beazonosítja az adott vállalkozást. **Csak adat letöltésre való!** A kártya segítségével lehet üzembe helyezni a tachográfot első alkalommal, illetve, a kártya azonosítja a vállalkozást. A vállalkozáskártyával **csakis a saját működésünk ideje alatt keletkezett adatokat tudjuk letölteni.** Tehát, ha eladod a járművet, akkor az új üzembentartó az ő kártyájával NEM fogja tudni a te adataidat letölteni a járműegységéből. Másik elnevezése: *üzembentartói* kártya.

ellenőri kártya: egy tagállam hatóságai által az illetékes nemzeti ellenőrző hatóság részére kiállított tachográf-kártya, amely azonosítja az ellenőrző szervet és opcionálisan az ellenőrző tisztviselőt, valamint lehetővé teszi az adatmemóriában vagy a járművezetői kártyán és opcionálisan a műhelykártyán tárolt adatokhoz való hozzáférést leolvasás, nyomtatás és/vagy letöltés céljából. Ahogy a meghatározásból is látszik, ez a kártya azonosítja az *ellenőrző szervet és a tisztviselőt*, így azt is megtudhatod, hogy az illető ellenőr egyáltalán jogosult volt-e ellenőrizni. A kártya ugyanis 2 évig érvényes, és lejárt esetén az ellenőr nem jogosult használni az ellenőri kártyáját (és a lejárt dátum miatt *nem is tudja*).

adatrögzítő lap: a rögzített adatok befogadására és megőrzésére szolgáló lap, amelyet analóg menetíró készülékbe kell helyezni, és amelyre az analóg menetíró készülék jelölőeszközei (tüi) folyamatosan ráírják a rögzítendő adatokat. Más néven: *tachográf korong*.

3821/85/EGK rendelet: az Európai Gazdasági Közösség tanácsának eredeti „tachográf-rendelete” a közúti közlekedésben használt **menetíró készülékekről**. Már nincs használatban. Ezt a rendeletet váltotta fel a későbbi (jelenleg hatályos) 165/2014/EU rendelet 2014-ben. Ez a rendelet szabályozta tehát eredetileg a **tachográfok** használatát, szervizelését, ellenőrzését.

EGK: Az Európai Gazdasági Közösség rövidítése. 1957 március 25-én az első Római Szerződés hozta létre, amely 1958. január 1-én lépett életbe. **Alapító tagjai voltak:** Franciaország, a Német Szövetségi Köztársaság, Olaszország, és a BeNeLux-államok. A Közösség **célja** a tartós és kiegyensúlyozott növekedés, stabilitás és kiszámíthatóság megteremtése, a magasabb élet-színvonal, továbbá az európai népek közötti szoros unió létrehozása, az egyes államok erőforrásainak egyesítése, valamint a béke és szabadság megőrzése volt. A szerződés tartalmazta, hogy a **közös piacot** 12 éves átmeneti időszak alatt, fokozatosan valósítják majd meg. A tagállamok megszüntették az egymással szembeni a vámokat, a külső országokkal szemben pedig vámuniót alakítottak ki az áruk és a szolgáltatások szabad áramlását biztosítva. Közös versenypolitikát dolgoztak ki, ezzel óvták a versenyt a torzulástól, valamint közös politikát alakítottak ki a mezőgazdaság és a közlekedés terén. Koordinálták az egyes országok gazdaságpolitikáját és jogharmonizációra törekedtek, ami az egyes nemzetközi piacokon a versenyfeltételek egyesítését szolgálta.

„561-es” rendelet: járművezetők pihenési- és vezetési idejét szabályozó európai uniós rendelet. 2007. április 11-től hatályos. A rendelet **megszüntette** a korábbi „3820-as” rendeletet (ami úgyszintén a *szociális jogszabályokról* szólt). Továbbá, **módosította** (de NEM helyezte hatályon kívül) a „3821-es” rendeletet, ami a tachográfok (menetíró készülékek) használatáról szól. Csupán csak **kiegészítette** azt, mivel időközben megjelentek a piacon a *digitális menetíróval* szerelt járművek is. Ez a rendelet bizonyos mértékben *szigorította* az eredeti AETR Megállapodást, bizonyos mértékben pedig *enyhítette* azt. Ehhez a rendelethez igazodik a jelenlegi 28

EU-s tagállam (jelenleg még Nagy-Britanniát is ide véve), továbbá az EGT-hez tartozó Izland, Liechtenstein és Norvégia is. (Megjegyzés: az 561/2006/EK rendelet és az eredeti AETR Megállapodás „komfortosítása”, összehangolása, egyesítése a **2010. év végétől megtörtént**, bár némi eltérések még mindig adódnak a kétféle szabályozás között.)

„165-ös” rendelet: Abból a célból, hogy összehangolja a *korongos* (papír alapú, kör alakú) és a 2005 óta létező *digitális menetírók* használatára vonatkozó előírásokat, 2014-ben hatályba lépett a „165-ös” rendelet. A jogszabály lényege, hogy **hatályon kívül helyezte** azt a jogszabályt (a „3821”-es), ami európai szinten írta elő korábban a még korábbi AETR Megállapodás értelmében a menetíró készülékek használatát, kezelését (mivel már az a jogszabály elavult, lévén 1985-ös rendelet volt). Az elmúlt tizenegynéhány évben jelentős mértékben elterjedtek a *digitális menetíróval* felszerelt járművek (hiszen 2005. óta már csak ilyen menetíróval szerelik fel az új járműveket), ezért volt szükséges az új szabályozás.

261/2011. (XII. 7.) Kormányrendelet: ez a jogszabály írja elő belföldi viszonylatban a menetlevelek, fuvarlevelek, autóbusz menetlevelek használatát, a saját számlás szállításra (tehát *nem díj ellenében történő bérfuvarozásra*) vonatkozó előírásokat, és még néhány dolgot.

285/2011. (XII. 22.) Kormányrendelet: ez a jogszabály vonatkozik a külföldi kiküldetésekre, már ami ennek költségeit, illetve napi elszámolását illeti a járművezető felé (a 15 eurós és 40 eurós napidíj közötti elszámolás értelmezése). Lényeges változást hozott a **2011-ben elfogadott adócsomag**, melynek következtében a külföldi kiküldetés során elszámolható **külföldi napidíj után csökkent a fizetendő közterhek mértéke**.

259/2015. (IX. 10.) Kormányrendelet: ez a jogszabály módosítja az előző Kormányrendeletet annyiban, hogy 2016. január 1-től ezt a **40 eurós összeget 60 euróra** emelték fel, amely azonban **NEM kötelező jellegű** (továbbra is adható csak a 40 euró).

437/2015. (XII. 28.) Kormányrendelet: ez a rendelet a **belföldi hivatalos kiküldetést** teljesítő munkavállaló költségtérítéséről szól, nevezetesen arról, hogy **a hat órát meghaladó** kiküldetés esetén a belföldi közúti áru fuvarozásban és személyszállításban gépkocsivezetőként és árukísérőként foglalkoztatott magánszemély részére adható **napidíj-átalány 2016. január 1-jétől 3.000 forint**ra emelkedett.

1988-as évi I. Tv.: ez a jogszabály sok mindentről szól, de számunkra a legfontosabb a munkaidő szabályokra vonatkozó része. Ez írja le ugyanis a fuvarozó, szállító vállalkozások **munkaidejére** vonatkozó szabályozást, ami azért fontos, mert ez *jelentős mértékben eltér* a hatályos Munka Törvénykönyvében leírt munkaidő elszámolási szabályoktól. Ugyanakkor, *kötelező jelleggel alkalmazniuk kell* a fuvarozó vállalkozásoknak, 100%-ban a törvényben előírt munkaidő elszámolási módot. Fontos megérteni, hogy a *2005. évi XI. törvény a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosításáról* 2005 óta hatályos, ami a fuvarozók szempontjából egy fontos dolgot jelentett: kiegészítette az **1988-as évi I. törvényt a 18. A-J §-okkal**, amik részletesen leírják az *Utazó munkavállalók munkaidejét*. Ezt a magyar székhellyel rendelkező vállalkozásoknak kell alkalmazniuk a munkaidők tekintetében.

analóg tachográf: olyan menetíró készülék, amely a „tachográf-rendelettel” összhangban adatrögzítő lapot használ, az adatokat ezekre a „papírkorongokra” rögzíti.

I. és II. melléklet: a tachográf készülékek jellemzőit leíró részletes melléklet. A mellékletek a „165-ös” rendelet végén található. Az *I. melléklet* az analóg menetíró készülékek kialakítására, tesztelésére, beépítésére és vizsgálatára vonatkozó követelményekről szól. A *II. melléklet* a digitális menetíró jóváhagyási jelről és típusbizonyítványról szól.

szállítás: olyan *árutovábbítás*, amely során a szállítóeszköz *tulajdonosa maga végzi saját árujának továbbítását* (helyzetváltoztatását), még hozzá saját szállítóeszközzel. Ő maga lehet a

termelő vagy a fogyasztó, felhasználó is. Önmagának díjat nem számol fel, nem köt szerződést senkivel, és a keletkezett költségeket megfelelő módon nyilvántartja és elszámolja.

fuvarozás: szemben a szállítással, a fuvarozás *mások árujának saját eszközökkel történő továbbítását*, a jármű rendelkezésre bocsátását, valamint a tehergépjárművel végzett vontatást jelenti, **díjazás ellenében** (fuvardíj). A lényeg az tehát, hogy a fuvarozás mások árujának SAJÁT vagy BÉRELT fuvarszközökkel történő továbbítását jelenti, FUVAR DÍJAZÁS ELLENÉBEN. (Azért fizetnek, hogy MÁSOK áruit elvigyük MÁSOKNAK.)

saját számlás szállítás: „Saját számlásnak” tekinthető röviden az a szállítási vállalkozó, aki a vállalkozása tulajdonában álló árut saját járművén szállítja. Jogsabályi értelmezés szerint **saját számlás közúti áruszállítás árunak vagy más dolognak teherjárművel gazdálkodó szervezet által végzett szállítása, ha a szállított áru vagy más dolog a szállítást végző tulajdona, vagy azt a szállítást végző megvette, eladta, bérbe vette, bérbe adta, vagy az a szállítást végző által előállított, kinyert, feldolgozásra, javításra átvett, feldolgozott, javított dolog, és a szállítás célja az árunak vagy más dolognak a szállítást végzőhöz beszállítása, vagy a szállítást végzőtől való elszállítása, a szállítást végző saját céljaira, és a szállítást végző által üzemben tartott vagy bérelt teherjárművel végzik a szállítást.** Fontos még, hogy a szállítást a gazdálkodó szervezet az általa üzemben tartott vagy bérelt teherjárművel tagja vagy a vele munkaviszonyban, munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban álló személy részére végzi, vagy az egyéni vállalkozó a saját maga részére végzi. Buszos tevékenységek esetén ez úgy értelmezendő, mint *olyan szállítási tevékenység, amelyet egy természetes vagy jogi személy nem kereskedelmi célból, nonprofit jelleggel végez.*

digitális tachográf: olyan menetíró készülék, amely tachográf-kártyát használ (járművezető kártya, vállalkozói kártya, műhelykártya és ellenőri kártya).

tachográf mentesség: a mentesség MINDIG egy *tevékenységre* vonatkozik, vagyis arra, hogy az adott – felsorolt – tevékenység végzése esetén nem kell betartani az „561-es” és a „165-ös” rendeletek előírásait. Nagyon lényeges annak megértése, hogy a mentesség *mindig egy bizonyos tevékenységre vonatkozik*, ami azt jelenti, hogy lehetséges, hogy egy éppen végzett tevékenységünk mentes, de egy másik már *nem*. Azaz, például, ha valaki nem emberi fogyasztásra szánt állati hulladékot szállít, akkor kilométer korlát megkötése nélkül erre a szállításra nem kell betartania a vezetési időket, pihenőidőket, és nem kell használnia a menetíró készüléket sem. De ha másnap valaki más „sóderét” viszi ugyanazzal a járművel (másik tevékenység), akkor abban az esetben már nem érvényes a mentesség. *Ez tehát NEM a járműre, hanem a tevékenységre vonatkozik.*

letöltés: a digitális menetíró készülékből a jármű adatmemóriájában vagy a tachográf-kártya memóriájában tárolt teljes adatkészletnek vagy annak egy részének a digitális aláírással együtt történő lemásolása. Ehhez mindenképpen szükséges az üzembentartói kártya használata.

vezetési idő: 1. Annak a vezetési tevékenységnek az időtartama, melyet a „165-ös” rendelet I. és II. mellékletében meghatározott menetíró készülékkel automatikusan vagy fél-automatikusan rögzítettek, vagy amit a 3821/85/EGK rendelet 16. cikkének (2) bekezdése alapján manuálisan rögzítettek. **2.** Ez egy bizonyos tevékenységnek az *időtartamát* jelenti, vagyis azt az időmennyiséget, amely alatt egy bizonyos dolgot megteszel. Jelen esetben ez a bizonyos tevékenység a **vezetést** jelenti, tehát azt, amikor a járművet **ténylegesen vezeted**. Ezt kihangsúlyozom még egyszer: **a járművet ténylegesen vezeted**. Vagyis, nem rakodsz, nem állsz és vársz, nem pihensz, hanem ténylegesen, mérhetően, láthatóan *vezeted a járművet*. Ebbe természetesen az is beletartozik, ha tolatasz a járművel.

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.

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*. Ez tehát NEM azt jelenti, hogy egy *naptári napon* mennyit vezethetsz, hanem azt az időtartamot, amit a *két pihenőidő között* vezetsz. Emiatt akár egy naptári napon a napi pihenőidő betartása mellett a tényleges vezetési idő *több is lehet 10 óránál*.

heti vezetési idő: a hét során összeadódott összes vezetési idő. Ebben az esetben a *hét* fogalmát kell alapul venni, ami egy hétfő 00:00 órától vasárnap 24:00 óráig tartó időszak (digitális tachográf esetén figyelni kell arra, hogy ezt UTC-időben kell érteni!) A heti vezetési idő nem haladhatja meg az *56 órát* és nem vezethet a maximális heti munkaidő túllépéséhez. Ez utóbbi egy *lényeges* kitétel, mivel **a munkaidő egy adott héten nem haladhatja meg a 60 órát**. A munkaidőnek része a *vezetési idő* is, valamint az *egyéb munkával töltött idő* (rakodás, takarítás, telephelyi munka, tankolás, ellenőrzés, stb.), sőt, az egyéb idők is! És mivel a TELJES munkaidő 60 órában van maximalizálva egy héten, így a vezetési időnél ezeket mind figyelembe kell venni.

kétheti vezetési idő: Az összeadódott összes vezetési idő bármely *egymást követő két hét* alatt nem lehet több *90 óránál*. Itt is a hét fogalmát kell alapul venni. Ha tehát az egyik héten a járművezető pl. 50 órát vezet, akkor a következő héten legfeljebb csak 40 órát vezethet. Figyelni kell arra, hogy *egymást követő* hetekről van szó, vagyis, el vannak „csúsztatva” a hetek. Pl. az 1. héten 50 órát vezet a járművezető, a következő héten 40-et (így lesz max. 90), utána pl. 48-at (így az egymást követő két héten 40+48 óra), majd utána pl. 39-et (az egymást követő két héten így 48+39 óra lesz a vezetési idő).

pihenőidő: minden meg nem szakított időszak, melynek során a járművezető *szabadon rendelkezik* idejével. Más szavakkal: *azt csinál, amit akar*. A meghatározásból világosan látszik, hogy ez különbözik a szünettől, ahol is kötelezve vagy arra, hogy „regeneráldj”, (nem rendelkezel szabadon az időddel), ezzel szemben a pihenő azt jelenti, hogy kvázi azt csinálsz, amit csak akarsz.

napi pihenőidő: az a *napi időszak*, melynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével, és amely „rendszeres napi pihenőidőt” és „csökkentett napi pihenőidőt” foglal magába. A napi pihenőidőnek a műszak megkezdésétől számított 24 órán belül kell meglennie ahhoz, hogy érvényesnek lehessen tekinteni. Tehát, ha pl. a járművezető hajnali 4:00 órakor kezdi a műszakot (előtte napi vagy heti pihenőidőt tartott), akkor legkésőbb másnap hajnali 4:00 óráig már *be kell fejeződnie*, meg kell lennie a teljes napi pihenőidejének (nem elég csak *megkezdeni* azt).

csökkentett napi pihenőidő: legalább 9 óra, de kevesebb, mint 11 óra egybefüggő, megszakítás nélküli pihenő (a kezdéstől számított 24 órán belül értelmezve). A csökkentett napi pihenőidő lehetővé teszi a legfeljebb 15 órás napi tevékenységet, ami magában foglalja a munkaidőket is (figyelve arra, hogy a 12 órás maximális napi munkaidőt ne lépjük túl).

rendszeres napi pihenőidő: bármely, legalább 11 órás egybefüggő, megszakítás nélküli pihenő (a kezdéstől számított 24 órán belül értelmezve). A csökkentett napi pihenőidő lehetővé teszi a legfeljebb 13 órás napi tevékenységet, ami magában foglalja a munkaidőket is (figyelve arra, hogy a 12 órás maximális napi munkaidőt ne lépjük túl).

osztott napi pihenőidő: a rendszeres napi pihenőidő kivételének másik lehetséges módja. Ezt a rendszeres napi pihenőidőt két időszakra is lehet bontani, melynek az első része megszakítás nélkül legalább 3 óra, a második része pedig megszakítás nélkül legalább 9 óra. Ez az az eset, amikor lehetőség van napközben valamikor legalább 3 órányi pihenőidőt is kivenni. Ez azért szerencsés, mert ebben az esetben – mivel a munkanap végén mindenképpen kell tartanod egy legalább 9 órás pihenőidőt – így szintén rendszeres pihenőidőt tartasz! Úgy is mondhatnánk, hogy *osztott napi pihenőidő = rendszeres napi pihenőidő*. Csak annyi a nehezítés ebben, ami

egyben a könnyítés is: összességében, ha megosztod a rendszeres napi pihenőidődet, akkor 12 órányi pihenőt kell tartanod. (Ha egyben veszed ki, akkor ugye elég a 11 óra is).

heti pihenőidő: az a heti időszak, melynek során egy járművezető szabadon rendelkezik idejével, és amely „rendszeres heti pihenőidőt” és „csökkentett heti pihenőidőt” foglal magába. A heti pihenőidőnek az előző, heti pihenőidő végétől számított 6x24 órás időszak végéig meg kell kezdődnie. Más szavakkal, a következő heti pihenőidőnek a hét megkezdésének legelső percétől számított 144 órán belül kell megkezdődnie. A heti pihenőidőnek semmi köze sincs a vasárnap éjfélhez, mivel a meghatározásában ez egyáltalán nincs benne (függetlenül attól, hogy a nevében benne van a „heti” szó).

rendszeres heti pihenőidő: bármely, legalább 45 órás, megszakítás nélküli pihenőidő.

csökkentett heti pihenőidő: bármely, 45 óránál rövidebb pihenő, mely legalább 24 óra folyamatos időtartamra csökkenthető. A csökkentést azonban kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenővel. A csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőt egy másik, legalább 9 órás pihenőidőhöz kell kapcsolni. (Ez azt jelenti, hogy a csökkentett heti pihenőidő visszapótlását akár egy csökkentett napi pihenőidőhöz is hozzákapcsolhatjuk, azzal a feltétellel, hogy a teljes kompenzáció *egyben* történik meg. Tehát, nem szükséges egy heti pihenőhöz kapcsolni a pótlást, és fontos, hogy nem lehet „feldarabolni” a visszapótlást.) A pótlást önmagában nem lehet megtartani, *csakis egy pihenőidőhöz kapcsolva*.

AETR szünet: olyan időszak, amely alatt a járművezető nem vezethet, nem végezhet semmilyen egyéb munkát, és amely kizárólag *regenerálódásra* fordítható. Legkésőbb négy és fél óra vezetési időszak eltelte után a járművezetőnek legalább 45 perces megszakítás nélküli szünetet kell tartania, *kivéve*, ha pihenőidőt tart. (Tehát, ha vezetek, aztán egyéb munkát végzek majd megkezdem a napi pihenőidőmet, akkor nem szükséges szünetet tartani.) Az AETR szünetet MINDIG egy (bármennyi) vezetési idő UTÁN értelmezzük csak. (Egyéb munkavégzés után kivett „szünet” NEM minősül szünetnek). Akár 1 óra vezetést követően is vehetünk ki szünetet, de 1 óra munkavégzés után NEM (pl. egy 1 óra munkavégzést követő 20 perces pihenő NEM minősül AETR szünetnek – ez *munkaközi szünet* lehet, de az mást jelent, ne keverjük a két fogalmat). „AETR szünet” alatt az „561-es” rendeletben előírt szünetet értjük. *Az „AETR szünet” nem ugyanaz, mint a munkaközi szünet!*

megosztott szünet: az előírt „AETR-szünet” felcserélhető egy legalább 15 perces szünettel, amelyet egy legalább 30 perces szünetnek kell követnie, elosztva e szüneteket oly módon, hogy megfeleljenek az előző bekezdés rendelkezéseinek. Ez azt jelenti, hogy a 4,5 óra vezetésre jutó szünetet két részre lehet osztani, egy legalább 15 perces, és egy legalább 30 perces folyamatos szünetre. Ezek az időtartamok *minimumnak* tekintendők és NEM lehet sem felcserélni, sem tovább „darabolni” őket.

„négykezes” járat (több fős személyzet): az az eset, amikor egy vezetési időszak alatt a járművezető több fős személyzet részeként dolgozik, ha két egymást követő napi pihenőidő vagy egy napi pihenőidő és egy heti pihenőidő között vezetés céljából *legalább két járművezető* tartózkodik a járművön. Fontos szabály, hogy a fuvartevékenység egésze alatt együtt vannak, felváltva vezetik a járművet: együtt kezdenek és együtt viszik vissza a járművet a telephelyre. Némi engedmény ebben csak az indulásnál van, amely esetben a váltósofőrnek *legfeljebb 60 percen belül* fel kell szállnia a járműre és el kell foglalnia helyét a váltósofőr ülésében. Innentől kezdve végig együtt vannak. A „négykezes” járatra eltérő szabályozás vonatkozik a napi pihenőidőt illetően. Nem 24, hanem 30 órán belül értelmezzük a pihenőidőt. Továbbá, a négykezes járat esetén elegendő csak 9 órás napi pihenőidőt tartani, *ami viszont NEM csökkentett, hanem rendszeres pihenőidőnek minősül*, az eltérő rendelkezés miatt. Az „561-es” rendelet értelmében nem szükséges megállniuk kivenni a szünetet, úgynevezett „melegváltás” formájában

letudhatják ezt (csak annyi időre állnak meg, amíg helyet cserélnek). Ne keverjük össze a „négykezes” járatot azzal, amikor nem „négykezes”-ként tartózkodik két járművezető a járművön, hanem az egyik utas. Így is vezethetnek felváltva, de ez nem minősül „négykezesnek”, így csakis az egyéni, 24 órás szabály vonatkozik rájuk.

egyéb munkaidő: bármely olyan tevékenység, amely a munkaidő része, nem beleértve a „vezetési” időt (ami, bár *munkaidő*, NEM az *egyéb munka* kategóriájába tartozik, hanem a *vezetésbe*), de beleértve minden, a szállítási szektoron belül vagy kívül eső, ugyanazon vagy egy másik munkaadó részére végzett munkát. *Ilyenek pl.:* rakodás, jármű átvizsgálása, takarítása, az utasok segítése a ki- és beszállásnál, okmányok intézése, közúti ellenőrzés, telephelyen vagy elzárt területen végzett munkavégzés és vezetés, de ilyen az is, ha hétvégén a strandon fagyaltot árulunk másodállásban. Fontos tehát megérteni, hogy az egyéb munkaidőbe a *másodállásban* végzett munkaidő is beleszámít.

készenléti idő: az az idő, amikor a járművezetőnek *a munkahelyén kell tartózkodnia*, hogy az esetleges utasításokat teljesítse, a vezetést vagy az egyéb munkát folytassa vagy megkezdje; menet közben a vezető mellett eltöltött idő (négykezes járat váltósofőrje) vagy menet közben a hálófülkében eltöltött idő. Maga *a jármű munkahelynek minősül*, így a készenléti idő kivételének szabálya teljesül a járművön. A készenléti idő nem minősül sem munkaidőnek, sem pihenőidőnek – valahol a „kettő között” van.

munkaközi szünet: munkaügyi fogalom. A munkaközi szünet nélkül folyamatosan végzett munka *a hat órát nem haladhatja meg*. Amennyiben a teljes napi munkavégzés ideje hat és kilenc óra közötti, azt legalább 30 perces, amennyiben meghaladja a kilenc órát, legalább 45 perces munkaközi szünettel kell megszakítani. A munkaközi szünetet egyenként legalább 15 perces időszakokra a munkavállaló feloszthatja. Más szavakkal, *6 óránál többet* folyamatosan, szünet nélkül a munkavállaló *nem dolgozhat*, kötelező legalább 30 percnyi szünetet tartania – akár vezetéssel töltötte ezt a hat órát, akár egyéb munkával. Ezt a szünetet kétrészletben is kivetheti (2x15 perc), pl. 4 óra munka után 15 perc, és utána 2 óra munka, majd megint 15 perc. A szünet 15 percnél rövidebb nem lehet.

rendelkezésre állási idő: 1. minden olyan idő, amely *nem minősül munkaidőnek és pihenőidőnek*, és amely során a *munkavállalónak nem kell a munkahelyén tartózkodnia*, de készen kell állnia a jármű vezetésének megkezdésére, folytatására, illetve egyéb munka elvégzésére. E feltételek együttes érvényesülése esetén rendelkezésre állási időnek minősül különösen: a jármű kompon vagy vasúton történő szállításához kapcsolódó kíséreti idő, a határátlépéssel és időtartamhoz kötött közlekedési korlátozásokkal (hétfégi, ünnepnapi közlekedési korlátozással) összefüggő, valamint a menetrendszerinti autóbusz-közlekedésben foglalkoztatott munkavállalónak

a napi munkaidő beosztási terv alapján a járatok érkezése és indítása között várakozással eltöltött idő. **2.** több gépjárművezető járatok esetében a jármű vezetés ideje alatt a járművet vezető személy mellett, vagy a fekvőhelyen eltöltött idő.

nem kereskedelmi célú áruszállítás: olyan *nonprofit* szállítási tevékenység, melyet *magán-személy* kifejezetten *nem kereskedelmi* céllal végez, *saját maga* számára (pl. a saját motorcsónakját viszi egy 3,5 tonnánál nagyobb járművel). Ebben az esetben *7,5 tonna alatt nem kell használni* a menetíró készüléket. Amikor egy vállalkozás olyan szállítási tevékenységet végez, melynek célja a *profittermelés, nyereségszerzés* (mi másért tenné, amikor elviszi az árut a piacra?), akkor *gazdasági tevékenységet* végez, amit *saját számlás szállításnak* hívunk. Ez **kereskedelmi tevékenységnek** minősül, így a menetíró *3,5 tonna felett használni kell*.

tevékenység igazoló lap: egy olyan igazolási forma a járművezetők számára, melyet *a vállalkozás tölt ki GÉPPEL, az út megkezdése előtt*, de amit a járművezető is aláír. Ez egy *lehetőség* arra, hogy különböző tevékenységeket igazoljunk vele (amiket a lapon felsorolva látunk.)

Ennek van előnye is és hátránya is. Előnye, hogy ha *formanyomtatványként kezeljük*, akkor viszonylag egyszerű a használata, és minden országban, minden nyelven ugyanazt tartalmazza. Hátránya, hogy a gyakorlatban nem mindig kivitelezhető a használata (pl. lehetetlen időben odavinni a sofőrnek, ha külföldön vagy messze a telephelytől tölti a pihenőidejét, vagy a napi pihenőidők igazolása), ezért más igazolási módra szorul a vállalkozó és a sofőr. Ezen hátrány miatt eltörölték a tevékenység igazoló lap *kötelező* használatát, de használata továbbra is *megengedett*. A tevékenység igazoló lap leginkább olyan időszak igazolására alkalmas, amikor valaki ***nem vezetett*** olyan járművet, amire az 561/2006/EK rendelet vonatkozik, vagy *éves szabadságát* tölti, esetleg *betegállományba* kerül. Ha például a járművezető betegállományban volt, vagy egyéb tevékenységet végzett, szabadságát töltötte, stb., akkor a megfelelő pontot bejelöljük a lapon. Ezen tevékenységekre talán még mindig ez a legegyszerűbb igazolási forma (noha használata *nem kötelező*). Ami **nagyon fontos**: amikor újból beülsz a tachográf köteles járműbe, és a fuvarfeladatból kifolyólag használni kell a menetíró, akkor ***addigra már nálad, a járműben kell lennie a hiteles tevékenység igazoló lapnak, amennyiben ezt az igazolási formát választotta a vállalkozás.***