

Mobilitási Csomag rövid összefoglaló



A Mobilitási Csomag célja és rövid áttekintése

Megjegyzés: ez a rövid összefoglaló NEM részletes magyarázata, elemzése a jogszabálynak, arra majd később kerül sor. Ezzel a kis kiadvánnyal egyfajta „gyorstalpalót” akarok nyújtani az új rendelkezések jobb megértéséhez. A jogszabály [erre a linkre kattintva tölthető le](#).

A Mobilitási Csomag célja nagy vonalakban, hogy javítsa a járművezetők munkakörülményeit a Közösség valamennyi országában. Meghatározza továbbá a **nem kereskedelmi áruszállítást** is, ami a következő:

- bérmunkában vagy díjazás ellenében, vagy saját számlára végzett szállítástól eltérő bármely közúti szállítás, amelyért nem jár közvetlen vagy közvetett javadalmazás, és amelyből nem

keletkezik a jármű vezetője vagy mások számára közvetlen vagy közvetett jövedelem, és amely nem áll összefüggésben szakmai vagy kereskedelmi tevékenységgel.

Főbb pontokban a Mobilitási Csomag a következőkről szól:

- A heti pihenőidőre, a pihenőhelyekre és a több fős személyzet tagjait (négykezes) megillető szünetekre vonatkozóan nem egyértelműek a szabályok. Ezeket módosították néhol.
- A járművezetők hazatérésére vonatkozó szabályok hiánya eltérő értelmezésekhez és végrehajtási gyakorlatokhoz vezet a tagállamokban, ezért szabályozni kellett.
- Nemzetközi áruszállítási viszonylatban kívánatos a rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó rendelkezések oly módon történő kiigazítása, hogy a gépkocsivezetők a rendszeres heti pihenőidőre otthonukba érjenek, úgy, hogy minden csökkentett heti pihenőidőért teljes kompenzációban részesüljenek. Ez a lehetőség nem alkalmazandó a személyszállítást végző cégekre.
- Biztonságos és védett parkolók kialakítása folyamatosan.
- Változások a kompszabályban bizonyos esetekben.
- Vis maior (váratlan, előre nem látott események) kezelése.
- A jelenlegi és intelligens menetíró rendszerekben rejlő lehetőségeket maximálisan ki kell használni, az intelligens menetíró készülékeket pedig kötelezővé kell tenni a bizonyos súlyt meghaladó, és bér munkában vagy díjazás ellenében nemzetközi szállításban részt vevő könnyű haszongépjárművek esetében is (2,4 tonna feletti járművek).



- Azokban a járművekben, amelyekben nincs intelligens menetíró készülék, a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen rögzíteni kell a tagállam határán való átlépést a menetíró készülékben.
- Az áruszállítás eltér a személyszállítástól. Ezért a Bizottságnak fel kell mérnie, hogy javasolni kell-e megfelelőbb szabályokat a személyszállításra vonatkozóan. Ez a jogszabály NEM a személyszállítást végző cégekről szól.
- A közúti ellenőrzések végzése során a hatóságok azt vizsgálják, hogy a gépkocsivezetők megfelelően betartották-e az ellenőrzés napján és az azt megelőző 56 napon a vezetési- és pihenőidőket. (Tehát, a jelenlegi aznapi + 28 napi elszámolási kötelezettség 56 npra változik.)
- A kabotázs tevékenységek szabályozása.

A jogalkotók elképzelése az volt, hogy a szabályozások szakaszosan lépjenek életbe, aminek köszönhetően a szállítmányozási vállalkozásoknak elegendő idejük lesz arra, hogy teljesen felkészüljenek a változásokra. Ezért a Mobilitási Csomag rendelkezései **több lépcsőben lépnek hatályba**, az első rendelkezések idén Augusztus 20-ától érvényesek.



2020. augusztus 20-tól hatályos rendelkezések

Kötelező pihenők, szünetek, új parkolóhelyek

Hosszú heti pihenődők

Bár ez eddig is így volt az 561/2006/EK rendelet értelmében, az új előírás ezt megerősíti: minden, **legalább 45 órás pihenőt** a járművezetőnek a fülkén kívül kell eltöltenie egy olyan helyen, amely rendelkezik megfelelő vizesblokkal és amely kellő biztonságot nyújt mind a gépkocsivezetőnek, mind pedig a szállított rakománynak. Ez a hely lehet a parkoló szomszédságában is.

A jogszabály értelmében *biztonságos és őrzött parkolókat* az uniós normákkal összhangban kell ellenőrizni és tanúsítvánnyal ellátni. Az Unió folyamatosan igyekszik ilyen parkolókat kialakítani és bővíteni azok számát. Az ellenőrzési folyamatnak oda kell vezetnie, hogy a parkolók állandó jelleggel megfeleljenek a meghatározott normáknak.

Ezek a biztonságos parkolókra vonatkozó normák a következők kell, hogy legyenek:

- a behatolások észlelése és azok megelőzése,
- kivilágítás és láthatóság,
- kapcsolati pont vészhelyzet esetére, és vészhelyzeti procedúrák,
- minden nem számára megfelelő szaniter-infrastruktúra,
- élelmiszer és italok vásárlásának a lehetősége,

- kommunikációt lehetővé tévő kapcsolódási lehetőség,
- elektromos áramellátás biztosítása.

Fontos, hogy a szállás megfizetésével kapcsolatos költségeket és kötelezettségeket ezeken a parkolóhelyeken **a szállítmányozási vállalkozásnak** kell viselnie.

A jogszabály értelmében mind a szállítmányozó vállalkozások mind pedig a gépkocsivezetők hozzáférhetnek az elérhető pihenőhelyekkel kapcsolatos információkhoz, amelyek megfelelnek a követelmények szerinti előírásoknak. Ezeket az információkat egy internetes oldalon lehet majd elérni, ahol az információ folyamatosan frissül. Az Európai Bizottság közzé fogja tenni a tanúsítvánnyal rendelkező valamennyi parkoló listáját. Ezt egyelőre még nem lehet tudni, hogy hol lesz, amint lesz erről további adat, akkor arról is tájékoztatunk majd.

A cél, hogy az új, biztonságos parkolók úgy kerüljenek kialakításra a jogszabály értelmében, hogy a közöttük lévő távolság ne legyen nagyobb, mint **100 kilométer**.

Többfős személyzettel (négykezes járatok) történő munkavégzés estén a járművezető a 45 perces szünetet a más által vezetett járműben is kiveheti, azzal a feltétellel, hogy ezen szünet során nem fog segíteni a jármű vezetését végző gépkocsivezető munkájában. A pontos jogszabályi megfogalmazás szerint:

„A több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezető megtarthatja a 45 perces szünetét egy másik járművezető által vezetett járműben is, feltéve, hogy a szünetet tartó járművezető nem vesz részt a járművezetésben.”



Heti pihenőidők egymásutánisága, kompenzációja

A jelenleg érvényes 561/2006/EK rendelet értelmében két, egymást követő heti pihenőidő közül vagy mind a kettő legalább 45 órás pihenőidő, vagy az egyik ezek közül lehet csökkentett pihenőidő is.

A Mobilitási Csomag változtat ezen a heti (rövidített és rendszeres) pihenőkre vonatkozó szabályokon **nemzetközi viszonylatban dolgozó gépkocsivezetők** esetében. A jogszabály egész pontosan így fogalmaz ezzel kapcsolatban:

*„Az első albekezdéstől eltérve, nemzetközi áruszállítást végző **járművezető a székhely szerinti tagállamon kívül két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tarthat, feltéve, hogy a járművezető bármely négy egymást követő héten legalább négy, heti pihenőidőt tart, amelyek közül legalább kettő rendszeres heti pihenőidő.***

E bekezdés alkalmazásában a járművezetőt nemzetközi szállítást végzőnek kell tekinteni, ha két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt a munkáltató székhelye szerinti tagállamon és a járművezető tartózkodási helye szerinti országon kívül kezd meg.”

Tehát, a rövidített pihenőt legkésőbb 6 darab, 24 órás időszak befejezése után lehet kivenni (ez eddig is így volt, 6x24 órán belül), amelyek a



legutolsó rendszeres heti pihenő időszak végétől számíthatódnak. A nemzetközi fuvarát végző járművezetők felhasználhatnak két rövidített heti pihenő időszakot is egymás után azzal a feltétellel, hogy a következő 4 munkahét során felhasználják a heti pihenő időszakokat, amelyek közül legalább kettőnek rendszeres heti pihenő időszaknak kell lennie.

Tehát, ha például a gépkocsivezető **két rövidített heti pihenőt** vett ki egymás után (nemzetközi viszonylatban), akkor a következő mindenképpen egy **rendszeres heti pihenőidő** kell, hogy legyen az ezzel járó kompenzációval **együtt**. Továbbá, a szabály értelmében az ilyen pihenőt **kötelező jelleggel a cég székhelyén/telephelyén** kell kivenni, ahova a cég be van jegyezve, vagy pedig **a járművezető lakhelyén**.

Más szavakkal, ha élsz azzal a lehetőséggel, hogy egymás után két darab csökkentett heti pihenőidőt veszel ki, akkor utána

- csakis RENDSZERES pihenőt tarthatsz,
- ezen rendszeres heti pihenőt meg kell előznie az érte járó kompenzációnak,
- és ezt a rendszeres heti pihenőidőt csak otthon vagy a cég telephelyén veheted ki.

A vállalkozásnak dokumentálnia kell, hogy miként tesz eleget ennek a kötelezettségnek, és a dokumentációt a telephelyén kell őriznie azért, hogy kérésre be tudja azt mutatni az ellenőrző hatóságoknak.

A lényeg az, hogy a szállítási vállalkozásoknak úgy kell megszervezniük a járművezetők munkáját, hogy ne legyenek túl sokat távol otthonról, és hogy felhasználhassák a hosszú pihenőket akár a lakóhelyükön. Végző soron a járművezetőknek kell, hogy legyen szabadsága eldönteni, hol akarják a pihenő időt tölteni – otthon, vagy a cég székhelyén.





Kompszabály módosítása

A kompszabály eddig így szólt:

- (1) *A 8. cikktől eltérve, amennyiben a komppal vagy vonattal szállított járművet kísérő járművezető rendszeres napi pihenőidőt tart, ezt a pihenőidőt – legfeljebb kétszer – meg lehet szakítani egyéb tevékenységekkel, melyek együtt számított időtartama nem haladja meg az 1 órát. E rendszeres napi pihenőidő során a járművezető számára háló- vagy fekvőhelynek kell rendelkezésre állnia.*

Ez most úgy változik meg, hogy **rendszeres napi pihenőidőt vagy csökkentett heti pihenőidőt tart** a gépkocsivezető. Tehát, **KÉTFAJTA** pihenőidőt szakíthatsz meg, ahogy itt leírtam, nem pedig egyet, ahogy eddig.

Továbbá, a jogszabály egy másik pontja ezt mondja:

A rendszeres heti pihenőidők tekintetében ez az eltérés kizárólag abban az esetben alkalmazandó a kompon vagy vonaton történő utazásokra, ha:

- a) az utazás menetrend szerinti időtartama legalább 8 óra; és*
- b) a járművezető számára hálókabin áll rendelkezésre a kompon vagy a vonaton.”*



Vagyis, ez a szabály a rendszeres heti pihenőidők tekintetében is alkalmazható abban az esetben, ha a kompút vagy vasúton való szállítás időtartama legalább 8 óra hosszát tart.



Vezetési idők meghosszabbítása

A járművezető túllépheti a napi vagy a heti vezetési idejét legfeljebb egy órával, azért, hogy eljusson a bázisra (cég telephelye), vagy a lakóhelyére felhasználni a rendszeres vagy a rövidített heti pihenőidőszakokat. A feltétel azonban az, hogy az egy órányi többlet menetidő nem veszélyeztetheti a közúti forgalom biztonságát.

Itt a jogszabályi pont ehhez:

„Amennyiben ez nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a járművezető kivételes körülmények között eltérhet továbbá a 6. cikk (1) és (2) bekezdésétől, valamint a 8. cikk (2) bekezdésétől is azért, hogy a napi és a heti vezetési időt legfeljebb egy órával túllépve elérje a munkáltató működési központját vagy saját tartózkodási helyét, hogy ott heti pihenőidőt vegyen ki.”

A járművezetőnek másik lehetősége is van – meghosszabbítja a menetidőt **két órával**, azzal a feltétellel, hogy a többlet munkaidő megkezdése **előtt tart 30 perc szünetet**.



Ezeket a munkaóra-meghosszabbításokat (ennek OKÁT) kézzel kell rögzíteni a menetíró berendezés grafikonján, a berendezés készítette nyomaton vagy a munkaterven, legkésőbb a célba való megérkezés után.

Fontos, hogy minden meghosszabbított munkaidőt egyenértékű pihenővel kell kompenzálni, amit egyben kell felhasználni a harmadik munkahét vége előtt, azután a hét után, amikor sor került a meghosszabbított idejű járművezetésre.

A jogszabály így rendelkezik erről:

„A vezetési idő meghosszabbításának időtartamát kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt bármely másik pihenőidővel egyben megtartott, a vezetési idő meghosszabbításával egyenértékű pihenőidővel.”



Mentesség kiegészítése

Az 561/2006/EK rendelet 13. cikke részletezi a mentességeket. Ez a p) pontig szerepel a jogszabályban. Ez most kiegészül KÉT további ponttal.

„q) olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek egy építési vállalkozás számára építőipari gépeket szállítanak a vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körön



belül, feltéve, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;

r) előre kevert beton szállítására használt járművek.”

Tehát, a mentesség pontjai elolvashatóak az 561/2006/EK rendeletben, sokszor elmagyaráztuk már, hogy ez mindig egy adott TEVÉKENYSÉGRE vonatkozik: ha az a tevékenység beleesik azon pontok valamelyikébe, akkor arra az időre MENTES vagy.



A jármű helyzetének rögzítése bizonyos pontokon a napi munkaidő során

A 165/2014/EU rendelet 8. cikke értelmében (eddig ez volt):

„A vonatkozó jogszabályoknak való megfelelés ellenőrzésének megkönnyítése érdekében a jármű helyzetét automatikusan rögzíteni kell a következő pontokon, vagy az azokhoz legközelebb eső olyan helyen, ahol fogható műholdas jel:

- a napi munkaidő kezdetének helyén,*
- a halmazott vezetési idő minden harmadik órájában,*
- a napi munkaidő végének helyén.”*

Ez most kiegészül a következőkkel:



- minden alkalommal, amikor a jármű átlépi valamely tagállam határát,
- minden alkalommal, amikor a jármű be- vagy kirakodási műveletet végez.

„Az ellenőrző hatóságok által végzett megfelelőség-ellenőrzés megkönnyítése érdekében az intelligens menetíró készüléknek az 561/2006/EK rendeletben előírtak szerint azt is rögzítenie kell, hogy a járművet áru- vagy személyszállításra használják-e.”



Szabadság és betegszabadság rögzítése

A 165/2014/EU rendelet 34. cikke beszél arról, hogy miként kell használni a digitális járművezetői kártyákat és a korongokat. Itt most erről nem beszélek, nézd meg a rendeletben vagy a könyveimben.

Az új jogszabály annyiban módosítja ezt, hogy előírja, miszerint a tevékenységi üzemmód kapcsolóval nem csak a **szünetet** és **pihenőt** kell rögzíteni a korongon/kártyán, hanem a **szabadságokat** és **betegszabadságokat** is. Tehát, MOSTANTÓL (augusztus 20-tól) a szabadságokat és a betegszabadságokat is lehetőleg a korongon/kártyán rögzítsd!



2022. februártól, márciustól és júniustól hatályos rendelkezések

Határátlépési országkódok rögzítése

2022. február 2-től kezdve a járművezetőnek annak az országnak a betűjelét is be kell írnia, amelybe tagállami határ átlépését követően lép be, mégpedig az adott tagállamban való első leállása megkezdésekor. Ezt az első leállást a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen kell megtenni.

Amennyiben valamely tagállami határ átlépése *komppal* vagy *vonattal* történik, a járművezetőnek az érkezési kikötő vagy vasútállomás szerinti ország betűjelét kell beírnia.

Abban az esetben, ha a járműbe már **az intelligens tachográf** került beszerelésbe, akkor természetesen ezeket NEM kell megadni manuálisan, mivel ezt a készülék a műholdas rendszeren keresztül automatikusan megteszi, ahogy azt korábban írtam.



Kabotázs

A Mobilitási Csomag változásokat vezet be az eddigi kabotázst szabályozó előírásokban is. Jelenleg három kabotázsművelet lehetséges idegen országban hét nap lefolyása alatt. A Mobilitási Csomag hatályba lépése után a szállítványozó **legfeljebb három kabotázst végezhet hét egymást követő naptári nap alatt**, azonban a járművezető nem végezhet ugyanebben az országban újabb kabotázst, **ha nem telik el legalább négy nap a legutolsó ilyen fuvar óta**. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a jármű „befagyaszttásra” kerül (innen ered az erre használt cooling off kifejezés) legalább 4 napra a kabotázs teljesítésétől számítva (pl. Németország területén). Ez a rendelkezés 2022. márciusától lesz hatályos.



A járművezetők kiküldetésére vonatkozó szabályok a nemzetközi szállítmányozásban

A Mobilitási Csomag felmentést ad az alábbi tevékenységet végző járművezetők kiküldetésbe küldésének szabályai alól:

- Kétoldalú/bilaterális fuvarok,
- tranzitfuvarok,



- kombinált fuvarok (amennyiben kétoldalú fuvarozás keretében zajlik),
- cross trade típusú fuvarok (a felmentés 1 hozzárakodási vagy lerakodási, műveletre, vagy 2 felrakodási vagy lerakodási műveletre vonatkozik a visszaúton, azzal a feltétellel, hogy ezek kétoldalú fuvarozás keretében történnek. A felmentés a határ átlépésének kézi rögzítésének kötelezettsége mellett érvényes).



A nemzetközi szállítmányozásban 2,5 - 3,5 tonna engedélyezett össztömeg közötti flottával résztvevő szállítmányozók számára való menetírók licensze

Ez a rendelet **2022. júniusában** lép hatályba.

A 3,5 tonnánál kisebb tömegű járművekből álló flottát kezelő szállítmányozóknak a legfontosabb változás a közúti szállítmányozói szakma gyakorlásához szükséges engedély bevezetése lesz, ami eddig nem volt kötelező.

A Mobilitási Csomag hatályba lépése után a 2,5 - 3,5 tonna engedélyezett össztömegű járművekkel szállítmányozást végző vállalkozóknak az alábbi új kötelezései lesznek:



- (1) Meg kell szerezniük a szállítmányozó szakma gyakorlásához szükséges engedélyt.
- (2) Közösségi engedélyt, licenszt kell szerezniük.
- (3) Igazolniuk kell egy megadott szintű pénzügyi teljesítőképességet.

Fontos, hogy **ez még NEM a tachográf beszerelését jelenti**, hanem azt, amit ott olvashatsz!



2024. december 31-től hatályos rendelkezések

Az 56 napra vonatkozó igazolás kötelezettsége

Az 561/2006/EK rendelet egyértelműen meghatározza – erről már nagyon sok helyen és nagyon sokszor beszéltem és írtam az elmúlt 10 évben, és ezt elvileg „mindenki tudja” –, hogy a gépkocsivezetőknek az aktuális nappal és 28 naptári nappal kell visszamenőlegesen elszámolnia egy közúti ellenőrzés során. Annak minden egyes percével.

A Mobilitási Csomag változtat ezen, ezt az időszakot 56 napra növeli, igaz, **ez a változás csak 2024. december 31. után** lép hatályba. A jogszabály a következőképpen rendelkezik:

„Legalább az ellenőrzés napját és az azt megelőző 56 napot felölelő időszakra vonatkozóan tartalmazza a (2) bekezdésben meghatározott összes adatot; ezeket az adatokat egy hónapot meg nem haladó rendszeres időközönként frissíteni kell.”

Hogy pontosan ezt hogyan kell értelmezni, ezt majd később értelmezzük. Jelenleg csak annyi a lényeg számunkra, hogy egyelőre nem érint minket.

Fontos még és ide tartozik, hogy ez az elszámolás (pihenő, szünet, szabadság, betegállomány rögzítése, ami már augusztus 20-tól hatályos lesz), ami 56 napra lesz érvényes, addigra már csak digitális menetíróra készíthető (mivel megszűnnek a korongos menetírók).





Tachográfok cseréjére vonatkozó jogszabályi előírások (2024. december – 2026. július)

A Mobilitási Csomag rendelkezik arról is, hogy **mikor, és melyik menetírókat** kell majd lecserélni új tachográfra (intelligens tachográfra).

Nézzük meg ezeket!

- Az analóg és digitális tachográfok kötelező cseréje a II. generációs okos tachográfokra – 2024. december
- A tachográfok adatainak tárolása és felmutatása ellenőrzésre az adott napra és az azt megelőző 56 napra vonatkozóan – 2024. december
- Az I. generációs okos tachográfok kötelező cseréje II. generációs okos tachográfokra – 2025. szeptember
- A tachográfok kötelező alkalmazása, és a munkaidő és a pihenő idők kötelező rögzítése a 3,5 tonnáig terjedő össztömegű gépjárművek vezetői esetében a nemzetközi szállítmányozásban – 2026. július.

Korábban részletesen írtam már róla, de azért röviden jó tudni, hogy az új okos tachográfok automatikusan rögzítik a jármű helyzetét az egymást követő pontokon (vagy az ahhoz legközelebbi pontban, ahol van műholdas jel).



Ezen felül könnyítésképpen a megfelelés megállapításában az ellenőrző szervek számára a tachográf rögzíti az információt azzal kapcsolatban, hogy mire használták a járművet – dolgok vagy személyek szállítására.

Éppen ezért Mobilitási Csomagban szereplő részletes előírások hatályba lépése utáni 36 hónapban először regisztrált járműveket olyan tachográfal szerelik fel, amelyek csatlakoztatva vannak a műholdas navigációhoz.

A határátlépések automatikus rögzítése csak a tagállamokban először regisztrált járműveket fogja érinteni a részletes szabályok hatályba lépésétől számított két évig.

A járművezetőknek, ahogy eddig is, rögzíteniük kell, hogy melyik országban kezdték meg a napi munkát, és hogy melyikben fejezték be, úgy, hogy beütik a megfelelő szimbólumot a tachográfon. Minden határátlépést az fog rögzíteni, hogy a járművezető beadja a megfelelő ország szimbólumát, amelybe behajt. Ennek közvetlenül a határátlépés után kell megtörténnie a lehető legközelebbi megállóban.

Az intelligens tachográfok esetében az ország automatikusan rögzítésre kerül.



Záró megjegyzés

A jogszabály több egyéb dologról is említést tesz, amik kiegészítik a korábbi rendeleteket. Itt most tehát csak a jelenleg fontos pontokat vettük át, amik augusztus 20-ától hatályba lépnek. A későbbiek folyamán majd részletesen értelmezni és magyarázni fogjuk a jogszabály teljes egészét, hasonlóan az 561/2006/EK rendelethez és a munkaügyi szabályokhoz, amit majd szintén elérhetővé teszünk.

Egyelőre ezt a segítséget tudtam adni, úgy gondolom, jelenleg ez elegendő. Természetesen, amit hatályba lépnek (augusztus 20.) az új szabályok és elkezdődik az „éles” alkalmazásuk és ellenőrzésük, akkor többet fogunk tudni majd róla és így részletesebb magyarázatokat és segítségeket fogunk tudni majd adni.

Kuzma Ferenc

AETR és fuvarozói munkaügyi szakértő

2020. 08. 12.

