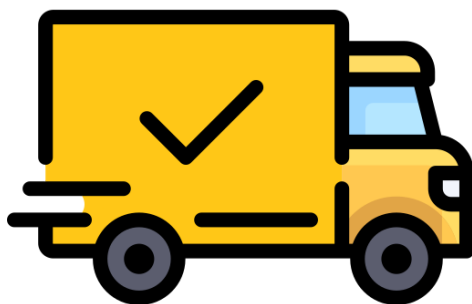


ÚTMUTATÓ



A MOBILITÁSI CSOMAG
DIÓHÉJBAN TANÁCSADÓ

A nemzetközi közúti áruszállítás működésére vonatkozó első változtatásokat Németország kezdte a **MiLoG** bevezetésével. A következő a francia **Loi Macron** törvény volt.

Hamarosan a szállítványozóknak újabb változásokkal kell megmérkőzniük a közúti törvények terén. Augusztus 20-ától lépnek hatályba a Mobilitási Csomag első rendelkezései. A szabályozások szakaszosan lépnek életbe, aminek köszönhetően a szállítványozási cégeknek van még idejük, hogy teljesen felkészüljenek rájuk. Az Európai Bizottság véleménye szerint a nemzetközi közúti szállítványozási jog változásának a célja a járművezetők biztonsága, a társadalmi igazságosság és a fenntartható gazdaság közötti egyensúly megőrzése az EU országainak piaci és gazdasági szükségleteiről való egyidejű gondoskodás mellett.

Nagy vonalakban a Mobilitási Csomag célja a járművezetők munkakörülményeinek javítása a Közösség valamennyi országában.



A direktíva kiterjed



A járművezetők kötelező pihenőire



A járművezetők bázisra való visszatérésére



A járművezetési idő meghosszabbítására



A kobotázásra a járművezetők kiküldetésbe

küldésének szabályaira



A nemzetközi szállítványozásban 2,5 és 3,5 tonna

engedélyezett össztömeg közötti flottával résztvevő

szállítványozók számára való tachográfok licenszére



A tachográfok cseréjére



1. A járművezetők kötelező pihenői (2020.08.20.)

A Mobilitási Csomag új előírásokat vezet be a járművezetők munka- és pihenő idejére vonatkozóan. A szerzők szerint ennek a célja a biztonság javítása az utakon, valamint a tisztességtelen verseny elkerülése, amelyet egyes szállítványozók okoznak azzal, hogy nem tartják be a szabályokat. Fontos még a járművezetők munkakörülményeinek és a biztonságának a védelme, de nem csak a munkaidőben, hanem a pihenés ideje alatt is. Ezért a szállítványozási vállalatok ellenőrzése kibővítésre kerül az említett előírások tekintetében.

A járművezetőknek is teljes körű tudással kell rendelkezniük a vezetési idővel, a pihenőkkel, de a munka közbeni túlzott fáradtsággal kapcsolatos veszélyekkel kapcsolatban is.

1.1. A rendszeres heti pihenő kivétele

Az új előírások értelmében minden 45 óránál hosszabb pihenőt a járművezetőnek a fülkén kívül kell eltöltenie olyan helyen, amely rendelkezik megfelelő vizesblokkal és amely kellő biztonságot nyújt mind a kamionsznak, mind a szállított rakománynak. Ez a hely lehet a parkoló szomszédságában.

FONTOS!

A biztonságos és őrzött parkolókat az uniós normákkal összhangban kell ellenőrizni és tanúsítvánnyal ellátni. Az ellenőrzési folyamatnak oda kell vezetnie, hogy a parkolók állandó jelleggel megfeleljenek a meghatározott normáknak.

A szállás megfizetésével kapcsolatos kötelezettségeket az ilyen parkolóhelyen a szállítványozási vállalatnak kell viselnie.

A szállítványozók és a járművezetők hozzáférhetnek az információhoz az elérhető pihenőhelyekkel kapcsolatban, amelyek megfelelnek a követelmények szerinti standardoknak. Ezt az információt egy internetes oldalon lehet majd elérni, ahol az információ folyamatosan frissül. Az Európai Bizottság közzé fogja tenni a tanúsítvánnyal rendelkező valamennyi parkoló listáját.

Az ilyen parkolók a következőket biztosítják:

- ✓ 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 áram

A TEN-T (transzeurópai közlekedési hálózat) keretében annyi új, biztonságos parkoló kell, hogy létrejöjjön, hogy a közöttük lévő távolság ne legyen nagyobb, mint 100 kilométer.

FONTOS!

Több személyes legénységgel való munkavégzés esetén a járművezető a 45 perces pihenőt a más által vezetett járműben kihasználhatja, azzal a feltétellel, hogy ezen szünet során nem fog segíteni a jármű vezetését végző kamionos munkájában.

1.2. Szünetek

A járművezető munkaideje, és mindenekelőtt a pihenő idők úgy kerülnek megállapításra, hogy a közúti forgalom számára való veszélyt minimalizálják. Jelenleg többek között heti pihenő időszakok vannak érvényben – rendszeres (45 óra) és rövidített (legalább 24 óra). Ma a járművezető két hét munkaidő alatt legalább két rendszeres heti pihenőt használ fel, és egy rövidített heti pihenőt.

A Mobilitási Csomag azonban változtat a heti (rövidített és rendszeres) pihenőkre vonatkozó szabályokon. Az új előírások hatályba lépésétől fogva a járművezetőnek két hét munkaidő alatt fel kell használnia:

- két rendszeres pihenő időszakot
- vagy egy rendszeres rövidített pihenő időszakot és egy rövidített heti pihenőt, amely legalább 24 órát tart.

1.3. A heti rövidített pihenők kivétele

A rövidített pihenőt legkésőbb 6 darab 24 órás időszak befejezése után lehet kivenne (amelyek a legutolsó rendszeres heti pihenő időszak végétől számíthatódnak). A nemzetközi fuvart végző járművezetők felhasználhatnak két rövidített heti pihenő időszakot 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.

1.4. A heti rendszeres pihenő időszakok kivétele

Miután a járművezető felhasznált két rövidített heti pihenőt egymás után, a következő rendszeres heti pihenő lesz az ezzel járó kompenzációval. Az ilyen pihenőt kötelező jelleggel a cég székhelyén kell kivenni, ahova a cég be van jegyezve, vagy a járművezető lakhelyén. A járművezető visszatérését az országba dokumentálni kell.

1.5. Mi a kijáró kompenzáció?

A járművezetőnek egyben ki kell vennie a rövidített heti pihenő fennmaradó részét. A kompenzációt a harmadik munkahét letelte előtt kell kivenni, amely azon hét után következik, amelynek során a rövidített heti pihenő kivételre került.

Azonban, ha a járművezető két rövidített pihenőt használ fel egymás után, a következő rendszeres heti pihenőt meg kell előznie az érte járó kompenzációnak.

A kompenzációként felhasznált pihenő időszakok, amelyek 45 óránál tovább tartanak, nem tölthetők el a vezetőfülkében. Hasonlóan minden pihenő időszakhoz, amely 45 óránál tovább tart, azt megfelelő körülmények között kell eltölteni – megfelelő szállás- és minden nem számára megfelelő szaniterinfrastruktúrával felszerelt helyen. A szállásköltséget ilyenkor a munkaadó viseli.

1.6. A pihenő megszakítása kompon

Az a járművezető, aki fuvar végzése közben kompon vagy vonaton tartózkodik, és felhasználja a rendszeres napi vagy a rövidített heti pihenő idejét, ezt az időszakot kétszer megszakíthatja egyéb szakmai tevékenységgel, amelyek együttesen nem tartanak tovább egy óránál.

FONTOS!

A pihenő alatt rendelkezésére kell állnia egy hálókabinnak, ágynak vagy helynek a hálófülkében.



2. A járművezető visszatérése a cég operációs központjának országába (2020.08.20.)

A Mobilitási Csomag a szállítványozónak előírja kötelességként, hogy úgy szervezze a járművezetők munkáját, hogy legyen lehetőségük visszatérni az operációs központba (bázisra), hogy felhasználhassák a megfelelő megkövetelt pihenőket. Ez idő alatt legalább egy heti rendszeres pihenőt fel kell használniuk, vagy egy legalább 45 órát tartó heti pihenőt, amely kompenzációt jelent a rövidített heti pihenőért.

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

Az ilyen tevékenységet dokumentálni kell tachográfos rögzítés, a járművezető munkaterve vagy más dokumentumok segítségével. Ezeknek elérhetőnek kell lennie a szállítványozási vállalkozás üzlethelyiségében, és fel kell őket mutatni az ellenőrző szervek felszólítására.



3. A járművezetési idő meghosszabbítása (2020. 08. 20.)

A járművezető túllépheti a napi vagy a heti vezetési időt legfeljebb egy órával, hogy eljusson a bázisra, vagy a lakóhelyére, hogy felhasználja a rendszeres vagy a rövidített heti pihenő időszakot. A feltétel azonban az, hogy az egy órányi többlet menetidő nem veszélyeztetheti a közúti forgalom biztonságát.

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

A munkaórák meghosszabbításának okát kézzel kell rögzíteni a rögzítő berendezés grafikonján, a rögzítő berendezés készítette nyomaton vagy a munkaterven, legkésőbb a célba való megérkezés után.

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.



4. Kabotázs (2022. márciusa)

A Mobilitási Csomag változásokat vezet be az eddigi kabotázst szabályozó előírásokban. Jelenleg három kabotázsművelet lehetséges idegen országban hét nap lefolyása alatt. A Mobilitási Csomag hatályba lépése után a szállítmányozó 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 azt jelenti, hogy a jármű befagyasztásra kerül (innen ered az erre használt cooling off kifejezés) legalább 4 napra a kabotázs teljesítésétől számítva (pl. Németország területén).



5. A járművezetők kiküldetésére vonatkozó szabályok a nemzetközi szállítmányozásban (2022. márciusa)

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).



Változik a kiküldetésben lévő járművezetők fizetésének bejelentésére és elszámolására vonatkozó szabály is. Csökkentették az adminisztrációs és ellenőrzési követelményeket az alábbiakra:

- a szállítványozónak be kell jelentenie a kiküldetést elektronikus úton az IMI rendszer segítségével egy többnyelvű, standard űrlap segítségével. Ezt legkésőbb a kiküldetés megkezdésekor el kell végezni
- A járműben kell tartani és fel kell mutatni ellenőrzéskor papír- vagy elektronikus formában: kiküldetés bejelentése, fuvarlevelek, tachográf rögzített adatai az országok szimbólumaival, amelyek határai átlépésre kerülnek
- Az ellenőrző szerv felszólítására elektronikus úton az IMI rendszer segítségével be kell küldeni a járművezető kiküldetésével kapcsolatos dokumentációt (beleértve a munkaszerződést, a munkaidő nyilvántartását és a javadalmazás kifizetésének az igazolását, a tachográf által rögzített adatokat, a fuvarleveleket és a kiküldetés bejelentésének a másolatát).



6. A nemzetközi szállítványozásban 2,5 és 3,5 tonna engedélyezett össztömeg közötti flottával résztvevő szállítványozók számára való tachográfok licensze (2022. június)

A 3,5 tonnánál kisebb tömegű járművekből álló flottát kezelő szállítványozóknak a legfontosabb változás a közúti szállítványozói 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 szállítványozást végző vállalkozóknak az alábbi új kötelességei lesznek:

- Meg kell szerezniük a szállítványozó szakma gyakorlásához szükséges engedélyt
- Közösségi engedélyt, licenszt kell szerezniük
- Igazolniuk kell egy megadott szintű pénzügyi teljesítőképességet.

FONTOS!

Az Európai Bizottság a megkövetelt pénzügyi teljesítőképesség szintjét 1.800 euróban határozta meg a flotta első járművére, és további 900 euróban a flotta összes többi járművére.



7. Tachográfok cseréje (2024. december – 2026. július)

Az ezen berendezésre vonatkozó változások naptára a következőképpen néz ki:

- 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.

Idézzük fel. 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 megfelelőség 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.