

CORTE

Közúti Közlekedésbiztonsági Ellenőrző Szervezetek Szövetsége

CORTE ÚTMUTATÓ #11

A menetíró készülék beszerelési kötelezettségének elbírálása könnyű kereskedelmi járműveknél (LCV)

Végleges változat | 2026. július 1.
Minden jog fenntartva © CORTE 2026

BEVEZETÉS

Ez a dokumentum jogilag nem kötelező erejű, ugyanakkor irányadó és hiteles iránymutatásként szolgál. A nehézgépjármű-ágazatban kialakult jogalkalmazási és ellenőrzési gyakorlatra épül, valamint a CORTE ellenőrzési munkacsoportjának és fókuszcsoportjának ülésein folytatott egyeztetések, az Európai Bizottság által kiadott állásfoglalások, a CORTE-ELA képzések, továbbá a TRACE-hez hasonló útmutató dokumentumok megállapításait veszi alapul.

2026. július 1-jétől az 561/2006/EK rendelet 2. cikk (1) bekezdésének aa) pontjával összhangban az Európai Unióban, az Egyesült Királyságban, Svájcban és az EGT-tagállamokban nemzetközi szállítási vagy kobotázműveleteket végző könnyű kereskedelmi járműveknek (LCV) kötelezően meg kell felelniük az 561/2006/EK rendeletben rögzített vezetési és pihenőidőre vonatkozó szabályoknak.

Ebből következően az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozó könnyű kereskedelmi járműveket fel kell szerelni menetíró készülékkel (tachográf), amely a gépjárművezetői tevékenység rögzítésére szolgál a szabályok betartásának ellenőrzése érdekében.

A kötelezettség elbírálásának megkezdése előtt javasoljuk a könnyű kereskedelmi járművekre vonatkozó alapvető információkat tartalmazó CORTE BASICS dokumentum áttanulmányozását, majd az alábbi fejezetek áttekintését:

- **1. SZAKASZ:** Hat együttesen teljesítendő (kumulatív) feltételt mutat be. 2026. július 1-jétől az ezen feltételek mindegyikének megfelelő könnyű kereskedelmi járműveket kötelező

menetíró készülékkal felszerelni.

- **2. SZAKASZ:** Olyan alapfogalmakat tárgyal, amelyek segítséget nyújtanak a menetíró készülék beszerelési kötelezettségének megítélésében.
- **3. SZAKASZ:** A menetíró készülék használatára és a könnyű kereskedelmi járművek vezetőire vonatkozó legfontosabb szempontokat rögzíti.
- **4. SZAKASZ:** Gyakorlati példákat és megoldásokat mutat be.

A dokumentum négy fejezete együttesen nyújt segítséget annak meghatározásához, hogy az LCV-k esetében fennáll-e a menetírókötelezettség, és egyúttal megoldást kínál az LCV-k sokszínű használatából adódó összetett helyzetekre is.

MEGJEGYZÉS: A „menetíró készülék” kifejezés e dokumentumban minden esetben a berendezés legújabb verziójára utal. Jelenleg a második generációs, 2. verziójú (G2V2), OSNMA funkcióval ellátott intelligens menetíró készülék a legfrissebb változat, így az LCV-ket ezzel a verzióval kell felszerelni. A dokumentum említést tesz a „járművezetői kártyáról” is – ez az a kártya, amelyet a menetíró készülék a járművezető azonosítására és tevékenységének rögzítésére használ. Egy járművezető csak egyetlen járművezetői kártyával rendelkezhet, amelyet a szokásos tartózkodási helye szerinti ország kártyakibocsátó hatóságától kell beszereznie.

1. SZAKASZ: A hat kumulatív feltétel

A könnyű kereskedelmi járművek esetében akkor áll fenn a menetíró készülék használatának kötelezettsége, ha az 561/2006/EK rendeletben meghatározott alábbi hat együttes feltétel mindegyike teljesül:

S s z.	Kritérium	Részletes feltételek és magyarázat
1.	Könnyű kereskedelmi jármű jellege	A járműnek könnyű kereskedelmi járműnek (LCV) kell lennie. A jármű megengedett legnagyobb össztömege (beleértve a pótkocsit vagy a félpótkocsit is) meghaladja a 2,5 tonnát, de nem haladja meg a 3,5 tonnát.
2.	Nyilvántartásba vétel helye	Az LCV-t az Európai Unió valamely tagállamában, vagy Izlandon, Liechtensteinben, Norvégiában, Svájcban, illetve az

S s z.	Kritérium	Részletes feltételek és magyarázat
		Egyesült Királyságban vették nyilvántartásba.
3.	Közúti áruszállítás	A járművel áruszállítási tevékenységet végeznek.
4.	Kereskedelmi jelleg	<p>Az LCV-t kereskedelmi célú szállításra használják: azaz bérfuvarozásként (díj ellenében vagy ellenszolgáltatásért), VAGY egy vállalat, illetve a járművezető saját számlájára történő szállítás keretében.</p> <p>A kizárólag saját számlás szállításra használt LCV-k esetében csak akkor nem kötelező a menetíró készülék, ha a járművezetés nem minősül a járművezető fő tevékenységének.</p> <p>A „nem kereskedelmi célú szállítás” olyan közúti szállítást jelent, amely eltér a díj ellenében vagy saját számlára végzett szállítástól, amelyért sem közvetlen, sem közvetett díjazás nem jár, és amely közvetlenül vagy közvetve nem termel jövedelmet a járművezető vagy mások számára, és nem kapcsolódik szakmai vagy kereskedelmi tevékenységhez.</p>
5.	Nemzetközi szállítás vagy kabotázs	<p>A szállítási műveletnek nemzetközi műveletnek kell lennie az EU, Izland, Liechtenstein, Norvégia, Svájc vagy az Egyesült Királyság földrajzi övezetén belül. Ez azt jelenti, hogy a műveletnek magában kell foglalnia a fel- és lerakodást két különböző országban ezen a földrajzi övezeten belül, és az utazás nem érinthet ezen a zónán kívüli harmadik országot.</p> <p>A kabotázsműveleteket végző LCV-k szintén a hatály alá tartoznak, és menetíró készüléket igényelnek. A kabotázs egy</p>

S s z.	Kritérium	Részletes feltételek és magyarázat
		ideiglenes belföldi szállítási művelet díj ellenében vagy ellenszolgáltatásért egy olyan országban, amelyben az LCV-t nem vették nyilvántartásba.
6.	Az 561/2006/EK rendelet alkalmazandósága	A szállítási műveletnek az 561/2006/EK rendelet hatálya alá kell tartoznia. Ha a szállítási művelet (akár az induláskor, akár az érkezéskor, akár a tranzit során) az EU-tagállamokon, Izlandon, Liechtensteinen, Norvégián, Svájcban vagy az Egyesült Királyságon kívüli országot érint, akkor az 561/2006/EK rendelet nem alkalmazandó, és a kizárólag ilyen műveleteket végző LCV nem kötelezett menetíró készülék használatára.

2. SZAKASZ: Alapfogalmak a kötelezettség megítéléséhez

A menetíró készülék beszerelési kötelezettségének vizsgálatakor az alábbi elveket és értelmezéseket kell irányadónak tekinteni:

Fogalom / Jogterület	Részletes elemzés és jogalkalmazás	Jogalap és magyarázat
A nyilvántartásba vétel helye szerinti állam	A jármű nyilvántartásba vételének országa alapvető jelentőséggel bír. 2026. július 1-jétől a menetíró készülék felszerelésének kötelezettsége kizárólag az EU-tagállamban, Izlandon, Liechtensteinben, Norvégiában, Svájcban vagy az Egyesült Királyságban nyilvántartásba vett	A 165/2014/EU rendelet 3. cikkének (1) bekezdése. Ezt a kötelezettséget Izland, Liechtenstein, Norvégia, Svájc és az Egyesült Királyság is átültette saját jogrendjébe. Nincs

Fogalom / Jogterület	Részletes elemzés és jogalkalmazás	Jogalap és magyarázat
	<p>LCV-kre vonatkozik, feltéve, hogy az 1. szakaszban részletezett valamennyi feltétel teljesül. Ez a kötelezettség nem terjed ki az ezen országcsoporton kívül bejegyzett járművekre, még abban az esetben sem, ha azok az EU területén belül végeznek nemzetközi szállítási vagy kobotázsműveleteket.</p>	<p>olyan jogi norma, amely ezt kiterjesztené más harmadik országok járműveire; az AETR-megállapodás hatályát nem terjesztették ki a könnyű kereskedelmi járművekre.</p>
<p>Áru- és személyszállító járművek elhatárolása</p>	<p>2026. július 1-jétől a kötelezettség kizárólag az áruszállítást végző LCV-kre vonatkozik. A személyszállítást végző járművek össztömegüktől függetlenül az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartoznak, amennyiben felépítésük vagy tartós átalakításuk folytán a járművezetővel együtt 9-nél több személy szállítására alkalmasak, és erre a célra használják őket. Az ilyen járműveket már jelenleg is kötelező menetíró készülékkel felszerelni; a 2026. július 1-jei határidő e körben nem bír relevanciával.</p>	<p>Az 561/2006/EK rendelet 2. cikk (1) bekezdésének b) pontja.</p>
<p>Saját számlás szállítás és a fő tevékenység vizsgálata</p>	<p>A saját számlás szállításra használt LCV-k mentesülnek a kötelezettség alól, ha a járművezetés nem minősül a járművezető fő tevékenységének. Amennyiben a járművezető arra hivatkozik, hogy a vezetés nem a fő tevékenysége, az ellenőrzést végző</p>	<p>Az 561/2006/EK rendelet 3. cikkének ha) pontja.</p> <p>A saját számlás szállítás fogalmi elemeit az 1072/2009/EK rendelet 1. cikkének (5)</p>

Fogalom / Jogterület	Részletes elemzés és jogalkalmazás	Jogalap és magyarázat
	<p>tisztviselők munkájának megkönnyítése és a szankciók elkerülése érdekében célszerű minden ezt alátámasztó adatot és dokumentumot bemutatnia. A járművezetők okmányok bemutatására jogilag nem kötelezhetők az út menti ellenőrzés során, de a hatékony eljárás érdekében ez javasolt.</p> <p>A fő tevékenység jellege alaposabban és egyszerűbben vizsgálható a vállalkozás telephelyén végzett ellenőrzések során (vezénylési tervek, munkaidő-nyilvántartások és belső nyilvántartások útján). Az IMI rendszer és a nemzeti összekötő szervek hatékonyan támogatják a hatóságok közötti adatcserét.</p>	<p>bekezdése rögzíti öt együttes feltétel formájában.</p> <p>Az (EU) 2022/2561 irányelv preambuluma rögzíti az irányadó vélelmet: a járművezetés általában akkor nem minősül a járművezető fő tevékenységének, ha az a gördülő havi munkaidő kevesebb mint 30%-át teszi ki. Az egyes tagállamok ugyanakkor eltérő százalékos határokat vagy szabályokat is alkalmazhatnak.</p>
<p>Az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozó fuvarok</p>	<p>A szabályozás azokra az LCV-kre terjed ki, amelyek az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozó nemzetközi szállítási vagy kabotázsműveleteket végeznek. Kizárólag azok a járművek mentesülnek, amelyek egyáltalán nem végeznek ilyen jellegű szállítási feladatokat. Az EU-n kívül bejegyzett LCV-k mentesülnek a felszerelési kötelezettség alól, mivel a szabályozás csak az EU, Izland, Liechtenstein, Norvégia, Svájc vagy az Egyesült Királyság területén nyilvántartásba vett</p>	<p>Az 561/2006/EK rendelet 2. cikk (2) bekezdése és a 165/2014/EU rendelet 3. cikk (1) bekezdése. Az EU–Egyesült Királyság Kereskedelmi és Együttműködési Megállapodás (TCA) kiterjeszti e szabályok alkalmazását az EU és az Egyesült Királyság közötti szállítási</p>

Fogalom / Jogterület	Részletes elemzés és jogalkalmazás	Jogalap és magyarázat
	járművekre ró kötelezettséget.	műveletekre.
A rendelet hatályán kívül eső fuvarok	Azon nemzetközi vagy kabotázsműveletek, amelyek az EU-tagállamokon, Izlandon, Liechtensteinen, Norvégián, Svájcban vagy az Egyesült Királyságon kívüli országot érintenek, nem tartoznak az 561/2006/EK rendelet hatálya alá. Ebből következően a kizárólag harmadik országba irányuló, onnan induló vagy azon áthaladó nemzetközi szállítást végző LCV-k nem kötelezettek menetíró készülék használatára, függetlenül a regisztrációs országtól. Ez irányadó azon szállításokra is, amelyek az említett zónán belüli pontok között valósulnak meg, de a tranzit harmadik ország területét érinti. Mivel azonban gyakorlatilag nehéz garantálni, hogy egy jármű soha nem végez a hatály alá tartozó fuvar, kifejezetten javasolt a menetíró készülék beszerelése.	Az 561/2006/EK rendelet 2. cikk (3) bekezdése és a 165/2014/EU rendelet 3. cikk (1) bekezdése.
Belföldi szállítás (Nemzeti fuvarozás)	Az LCV-k mentesülnek a menetíró készülék használata alól, amennyiben kizárólag a nyilvántartásba vételük szerinti ország területén belül végeznek belföldi szállítást (vagyis az indulási és az érkezési hely ugyanazon állam területén található).	Az 561/2006/EK rendelet 2. cikk (1) bekezdésének aa) pontja.

Fogalom / Jogterület	Részletes elemzés és jogalkalmazás	Jogalap és magyarázat
Belföldi szállítás külföldi tranzittal	Nem szükséges menetíró készülék abban az esetben sem, ha a belföldi szállítást végző jármű útja során egy másik EU-tagállam, vagy Izland, Liechtenstein, Norvégia, illetve Svájc területén halad át tranzitként (az Egyesült Királyságon keresztüli tranzit kivételével). Amennyiben a fel- és lerakodási pontok egyaránt az LCV regisztrációja szerinti országban vannak, a külföldi tranzit nem változtatja meg a szállítás belföldi jellegét. Az ellenőrzések megkönnyítése érdekében javasolt fuvarlevelet (CMR) vagy szállítási szerződést tartani a járművön.	Az 1072/2009/EK rendelet 2. cikk 2. pontjának a) alpontja, valamint az Európai Bizottságnak az I. Mobilitási Csomag menetírókötelezettségeiről szóló 2009/127/EK iránymutatása.
Belföldi szállítás az Egyesült Királyság érintésével	Az EU-tagállamban nyilvántartásba vett LCV-k esetében, amennyiben a szállítás a regisztráció szerinti országban kezdődik és végződik, de az Egyesült Királyság területét érintő tranzittal jár, a menetíró készülék felszerelése kötelező. Ugyanez a szabály alkalmazandó az Egyesült Királyságban bejegyzett LCV-kre is, ha az EU területén keresztül tranzitálnak.	Az EU–Egyesült Királyság Kereskedelmi és Együttműködési Megállapodás (TCA) 462. és 466. cikkének (2) bekezdése.

3. SZAKASZ: A járművezetőkre és a készülék használatára vonatkozó szabályok

A gépjárművezetők tevékenységének dokumentálása és a menetíró kezelése során az alábbi

kötelezettségek érvényesülnek:

Téma / Előírás	Gyakorlati alkalmazás és hatósági ajánlások	Jogalap és háttér
GKI (CPC) képzési kötelezettség	Az LCV-t vezető sofőröknek nem szükséges Gépjárművezetői Képzítési Igazolvánnyal (GKI) rendelkezniük. A szállítási vállalkozások ugyanakkor felelősek azért, hogy járművezetőiket megfelelően betanítsák a menetíró készülékek szabályos működtetésére, és kötelesek rendszeres ellenőrzéseket végezni. Semmilyen közvetlen vagy közvetett ösztönzést nem biztosíthatnak a menetíró készülékekkel való visszaélésre.	Az (EU) 2022/2561 irányelv 1. cikke és a 165/2014/EU rendelet 33. cikk (1) bekezdése.
Az ellenőrzést megelőző 56 nap adatszolgáltatása	Közúti ellenőrzés során a járművezetők kötelesek bemutatni az aktuális napra és az azt megelőző 56 napra vonatkozó tevékenységi nyilvántartásukat. Mivel az LCV-kre a kötelezettség 2026. július 1-jével lép hatályba, a 2026. június 30-ig végzett tevékenységek kívül esnek a rendelet alkalmazási körén. Ebből következően a 2026. július 1-jén végzett ellenőrzés alkalmával a sofőrök nem kötelesek az előző 56 napról adatot szolgáltatni. A bevezetés fokozatos: a 2026. július 2. és augusztus 26. közötti ellenőrzéseknél a járművezetők csak a 2026. július 1-jétől kezdődő időszakról kötelesek adatot mutatni; ezt követően lép hatályba a teljes 56 napos	A 165/2014/EU rendelet 36. cikke és az 561/2006/EK rendelet átmeneti rendelkezései.

Téma / Előírás	Gyakorlati alkalmazás és hatósági ajánlások	Jogalap és háttér
	adatszolgáltatási kötelezettség.	
G2V2 tachográf OSNMA funkcióval	A hatály alá tartozó LCV-eket kötelezően a legújabb, OSNMA funkcióval ellátott G2V2 menetíró készülékkel kell felszerelni 2026. július 1-jétől. Amennyiben a készüléket ezen időpont előtt szerelik be a jogszabályi kötelezettség előzetes teljesítése érdekében, annak is OSNMA-képes G2V2-nek kell lennie. Az OSNMA funkció nélküli G2V2 készülék kizárólag a 2025. december 24. előtt nyilvántartásba vett LCV-k esetében fogadható el.	A Bizottság (EU) 2016/799 végrehajtási rendeletének TRA_023 követelménye, valamint a Galileo-felhasználóknak szóló szolgáltatási hirdetmény (SNGU: 2025002).
Sebességkalibrálás könnyű kereskedelmi járműveknél	A menetíró rögzíti a jármű sebességét és jelzi a sebességtúllépési eseményeket. Ehhez meg kell határozni a megengedett legnagyobb sebességhatárt, és a készüléket ennek megfelelően kell kalibrálni. Azokban az országokban, ahol nincsenek specifikus nemzeti sebességkorlátozások az LCV-kre vonatkozóan, javasolt, hogy a felhatalmazott műhelyek a menetírókat az autópályákra megállapított maximális nemzeti sebességhatárra kalibrálják.	Uniós szinten nincs külön sebességkorlátozási előírás az LCV-k menetíró-kalibrálására vonatkozóan.
Vegyes (hatály alá)	Amennyiben a kártyával rendelkező	A 165/2014/EU rendelet

Téma / Előírás	Gyakorlati alkalmazás és hatósági ajánlások	Jogalap és háttér
<p>tartozó és kívüli) tevékenységek rögzítése</p>	<p>gépjárművezető vegyes tevékenységet végez:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A hatály alá tartozó (in-scope) időszakokban a kártyát be kell helyeznie a menetíróba. - A hatályon kívüli (out-of-scope) időszakban végzett vezetést és a járművezetésen kívüli egyéb munkát „egyéb munkaként” kell rögzítenie. <p>Ha a hatályon kívüli feladatot menetíróval felszerelt LCV-vel látja el, javasolt a kártyát bent hagyni és az OUT (hatályon kívüli) üzemmódot kiválasztani a menetírón. Amennyiben nem fér hozzá menetíró készülékhez, a bejegyzést kézzel kell megtennie a kártyán annak következő behelyezésekor, vagy kézzel egy adatrögzítő lapon, illetve standard uniós tevékenységigazolás alkalmazásával.</p>	<p>3. cikke és az 561/2006/EK rendelet 6. cikk (5) bekezdése. Az Európai Bizottság 5. és 7. számú magyarázó megjegyzése. Az „egyéb munka” fogalmát a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének a) pontja határozza meg.</p>
<p>Kártyával nem rendelkező járművezetők esete</p>	<p>Gépjárművezető-kártya hiányában a járművezető jogilag nem végezhet az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozó szállítási tevékenységet, mivel az szabálysértésnek minősül. Ugyanakkor kijelölhető olyan menetíróval felszerelt LCV vezetésére, amellyel kizárólag hatályon kívüli feladatokat (például belföldi szállítást) lát el. Ebben az esetben kifejezetten</p>	<p>Bár a járművezetőnek erre nincs kifejezett jogszabályi kötelezettsége, a közúti ellenőrzések zökkenőmentes lefolytatása érdekében ez kiemelten ajánlott.</p>

Téma / Előírás	Gyakorlati alkalmazás és hatósági ajánlások	Jogalap és háttér
	javasolt a menetíró az OUT funkció kiválasztása, vagy olyan okmányok készenlétben tartása, amelyek igazolják a szállítás hatályon kívüli jellegét.	

4. SZAKASZ: Gyakorlati forgatókönyvek és hatósági megoldások

Az alábbi táblázat a gyakorlatban leggyakrabban felmerülő összetett eseteket és azok hivatalos elbírálását tartalmazza:

Kategória	Gyakorlati élethelyzet / Forgatókönyv	Hivatalos jogalkalmazási megoldás
Nemzetközi áruszállítás	A járművezető Németország (berakodás) és Belgium (lerakodás) között végez áruszállítást egy LCV-vel. A jármű Németországban van regisztrálva. Szükséges-e a G2V2 menetíró készülék?	Igen, a járművet kötelező felszerelni G2V2 menetíró készülékkel. Az 1. szakaszban rögzített mind a hat kumulatív feltétel teljesül. Az a körülmény, hogy a gépjárművezetőt ügynökségen keresztül bérelték vagy állandó alkalmazott-e, a kötelezettség szempontjából teljesen irreleváns.
EU-n kívül regisztrált járművek	• Szükséges-e G2V2 menetíró szerelni egy EU-n kívül bejegyzett LCV-be?	Nem, a G2V2 beszerelési kötelezettsége nem vonatkozik az EU-n, Izlandon, Liechtensteinen, Norvégián,

Kategória	Gyakorlati élethelyzet / Forgatókönyv	Hivatalos jogalkalmazási megoldás
	<ul style="list-style-type: none"> Egy Kazahsztánban nyilvántartásba vett LCV két EU-tagállam között végez áruszállítást, ahol fel- és lerakodást is végez. Köteles menetíró-t használni és megfelelni az 561/2006/EK rendeletnek? 	<p>Svájcon vagy az Egyesült Királyságon kívül nyilvántartásba vett LCV-kre. Ez abban az esetben is irányadó, ha a járművek az EU területén belül végeznek nemzetközi szállítási vagy kobotázsműveleteket.</p>
Belföldi fuvarozás	<p>Kötelező-e a menetíró és a járművezetői kártya használata egy Csehországban regisztrált LCV esetében, ha a fel- és a lerakodási hely egyaránt a Cseh Köztársaság területén található?</p>	<p>Nem kötelező. A kizárólag a nyilvántartásba vételük szerinti országban belföldi szállítást végző LCV-k mentesülnek a G2V2 készülék és a kártya használata alól. Amennyiben a belföldi fuvarok mellett nemzetközi műveleteket is végeznek, a mentesség megszűnik.</p>
Saját számla és fő tevékenység	<ul style="list-style-type: none"> Be kell-e szerelni a menetíró-t egy LCV-be, amelyet a vállalat saját termékeinek helyszíni összeszereléséhez használnak? A sofőr képzett szerelő, az árut Belgiumból Németországba szállítja az összeszerelés helyszínére. Egy luxemburgi cég LCV-jével egy technikus szerszámokkal Spanyolországba utazik egy gép megjavítására. A hibás alkatrészt 	<p>A felvázolt esetekben az áruszállítás a vállalat saját számlájára történik, és a szállítás csupán kiegészítő jellegű a fő tevékenységhez képest. Az ilyen járművekhez nem kötelező menetíró készüléket felszerelni, amennyiben hitelt érdemlően igazolható, hogy a járművezetés nem képezi a járművezető fő tevékenységét. A vonatkozó uniós irányelv értelmében a járművezetés nem minősül fő</p>

Kategória	Gyakorlati élethelyzet / Forgatókönyv	Hivatalos jogalkalmazási megoldás
	ezt követően a cég franciaországi telephelyére szállítja. Kötelező a tachográf használata?	tevékenységnek, ha az a gördülő havi munkaidő kevesebb mint 30%-át teszi ki. A munkaköri megnevezés (pl. „szerelő” vagy „üzletkötő”) önmagában lényegtelen, kizárólag a vezetéssel töltött idő tényleges aránya számít.

JOGI FORRÁSOK ÉS HIVATKOZÁSOK

A releváns jogszabályi rendelkezések kivonata a hivatkozások sorrendjében

1. Az 561/2006/EK rendelet 2. cikk (1) bekezdése – Ezt a rendeletet kell alkalmazni a következő közúti szállításra: (a) áruszállításra, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege – beleértve a pótkocsit vagy félpótkocsit is – meghaladja a 3,5 tonnát, vagy (aa) 2026. július 1-jétől nemzetközi szállítási műveletekben vagy kabotázsműveletekben megvalósuló áruszállításra, ha a jármű megengedett legnagyobb össztömege – pótkocsival vagy félpótkocsival együtt – meghaladja a 2,5 tonnát, vagy (b) személyszállításra olyan járművekkel, amelyek a vezetővel együtt kilencnél több személy szállítására alkalmasak (vagy arra gyárilag kialakítottak, vagy tartósan átalakítottak), és erre a célra szolgálnak.

2. A 165/2014/EU rendelet 3. cikk (1) bekezdése – Menetíró készüléket (tachográfot) kell felszerelni és használni a valamely tagállam nyilvántartásba vételének helye szerinti államban bejegyzett, közúti személy- vagy áruszállításra használt olyan járműveken, amelyekre az 561/2006/EK rendelet vonatkozik.

3. Az 561/2006/EK rendelet 3. cikk ha) pontja – Ez a rendelet nem alkalmazható az olyan áruszállítást végző járművekkel – pótkocsival vagy félpótkocsival együtt – végzett közúti szállításra, amelyek megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 2,5 tonnát, de nem haladja meg a 3,5 tonnát, amennyiben a szállítás nem díj ellenében vagy ellenszolgáltatásért, hanem a vállalat vagy a járművezető saját számlájára történik, és a járművezetés nem képezi a járművet vezető személy fő tevékenységét.

4. Az 1072/2009/EK rendelet 1. cikk (5) bekezdés d) pontja – Nem kötelező a közösségi engedély az alábbi szállítási típusokhoz és a velük összefüggésben végzett üres járatokhoz, és ezek mentesülnek a szállítási engedély kötelezettsége alól is: gépjárművel végzett áruszállítás, feltéve, hogy a következő feltételek teljesülnek: (i) a szállított áru a vállalkozás tulajdonában van, vagy azt a vállalkozás eladta, vette, bérbe adta vagy bérelte, előállította, kitermelte, feldolgozta vagy megjavította; (ii) az utazás célja az árunak a vállalkozáshoz vagy a vállalkozástól való elszállítása, vagy a vállalkozáson belüli vagy azon kívüli mozgatása saját szükségleteire; (iii) az ilyen szállításhoz használt gépjárműveket a vállalkozás által alkalmazott vagy szerződéses kötelezettség alapján a vállalkozás rendelkezésére bocsátott személyzet vezeti; (iv) az árut szállító járművek a vállalkozás tulajdonában vannak, azokat halasztott fizetéssel vásárolta meg, vagy bérelte, feltéve, hogy az utóbbi esetben a járművek megfelelnek a közúti áruszállításra gépjárművezető nélkül bérelt járművek használatáról szóló, 2006. január 18-i 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv feltételeinek; és (v) az ilyen szállítás a vállalkozás átfogó tevékenységéhez képest kizárólag kiegészítő jellegű.

5. Az 561/2006/EK rendelet 2. cikk (2) bekezdése – Ezt a rendeletet a jármű nyilvántartásba vételének országától függetlenül kell alkalmazni a következő módon végzett közúti szállításra: (a) kizárólag a Közösségen belül; vagy (b) a Közösség, Svájc és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes országok között.

6. Az 561/2006/EK rendelet 2. cikk (3) bekezdése – E rendelet helyett az AETR-t kell alkalmazni a részben a (2) bekezdésben említett területeken kívül végzett nemzetközi közúti szállítási műveletekre a következő járművek esetében: (a) a Közösségben vagy az AETR-ben szerződő félnek számító országokban nyilvántartásba vett járművek a teljes utazásra; (b) olyan harmadik országban nyilvántartásba vett járművek esetében, amely nem szerződő fele az AETR-nek, kizárólag az utazásnak a Közösség vagy az AETR-ben szerződő félnek számító országok területén megtett szakaszára. Az AETR rendelkezéseit össze kell hangolni e rendelet rendelkezéseivel, így e rendelet főbb rendelkezései az AETR révén alkalmazandók az ilyen járművekre a Közösségen belül megtett utazás bármely szakaszára.

7. Az 1072/2009/EK rendelet 2. cikk (2) bekezdés a) pontja – „nemzetközi szállítás”: (a) a jármű által végzett olyan rakott fuvar, amelynek indulási és érkezési helye két különböző tagállamban van, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül; (b) a jármű által egy tagállamból egy harmadik országba vagy fordítva végzett rakott fuvar, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül; (c) a jármű által harmadik országok között végzett rakott fuvar, egy vagy több tagállam területén történő tranzittal; vagy (d) az (a), (b) és (c) pontban említett szállítással összefüggésben végzett üres járat.

8. Az EU–Egyesült Királyság Kereskedelmi és Együttműködési Megállapodás 462. cikke – A szállítási műveletek magukban foglalják a Szerződő Fél területéről ugyanazon Szerződő Fél területére, a másik Szerződő Fél területén keresztül történő tranzittal végzett utazásokat is.

9. Az EU–Egyesült Királyság Kereskedelmi és Együttműködési Megállapodás 466. cikk (2)

bekezdése – A 462. cikkben említett szállítási műveleteket végző járműveket fel kell szerelni menetíró készülékkel (tachográfal).

10. Az (EU) 2022/2561 irányelv 1. cikke – Ezt az irányelvet a következő személyek által végzett gépjárművezetési tevékenységre kell alkalmazni: (a) valamely tagállam állampolgárai, valamint (b) olyan harmadik országok állampolgárai, akiket egy tagállamban letelepedett vállalkozás alkalmaz vagy vesz igénybe (a továbbiakban: járművezetők), és akik az Unión belüli közúti közlekedésben, közforgalmú utakon vesznek részt, és olyan járműveket vezetnek, amelyek vezetéséhez a 2006/126/EK irányelvben meghatározott C1, C1+E, C vagy C+E kategóriájú vezetői engedély szükséges, vagy olyan járművek, amelyek vezetéséhez a 2006/126/EK irányelvben meghatározott D1, D1+E, D vagy D+E kategóriájú vezetői engedély szükséges. Ezen irányelv alkalmazásában a pluszjelet („+”) tartalmazó vezetőiengedély-kategóriákra való hivatkozásokat az ezen irányelv III. mellékletében szereplő megfelelési táblázatnak megfelelően kell értelmezni.

11. A 165/2014/EU rendelet 33. cikk (1) bekezdése – A szállítási vállalkozások felelősek azért, hogy járművezetőik megfelelő képzésben és utasításban részesüljenek a digitális vagy analóg menetíró készülékek helyes működését illetően, rendszeres ellenőrzéseket kell végezniük annak biztosítására, hogy járművezetőik megfelelően használják azokat, és nem adhatnak járművezetőiknek olyan közvetlen vagy közvetett ösztönzést, amely a menetíró készülékekkel való visszaélésre sarkallhatna. A szállítási vállalkozásoknak elegendő számú adatrögzítő lapot kell kiadniuk... Amennyiben a jármű digitális menetíró készülékkel van felszerelve, a szállítási vállalkozásnak és a járművezetőnek biztosítani kell, hogy az adatok nyomtatása az ellenőrzést végző tisztviselő kérésére megfelelően végrehajtható legyen.

12. A 165/2014/EU rendelet 36. cikk (1) bekezdése – A járművezetőnek az ellenőrzésre jogosult tisztviselő kérésére bármikor be kell tudnia mutatni az aktuális napra vonatkozó, valamint a járművezető által az előző 56 napban használt adatrögzítő lapokat, vagy a gépjárművezető-kártyán tárolt adatokat.

13. Az 561/2006/EK rendelet 6. cikk (5) bekezdése – A járművezetőnek egyéb munkaként kell rögzítenie a 4. cikk e) pontjában leírt tevékenységgel töltött időt, valamint az e rendelet hatálya alá nem tartozó kereskedelmi műveletekhez használt jármű vezetésével töltött időt, és a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének b) pontjában meghatározott minden készenléti időszakot rögzítenie kell. Ezt a bejegyzést kézzel az adatrögzítő lapon, kinyomtatott dokumentumon vagy a rögzítőberendezés kézi adatbeviteli lehetőségeinek használatával kell megtenni.

14. A 2002/15/EK irányelv 3. cikk a) pontja – „munkaidő”: 1. mozgó munkát végző munkavállalók esetében: a munkavégzés kezdetétől a végéig tartó idő, amely alatt a mozgó munkát végző munkavállaló a munkahelyén a munkáltató rendelkezésére áll, és feladatait vagy tevékenységeit végzi, azaz: a közúti szállítási tevékenységekre fordított idő. Ezek a tevékenységek különösen a következők: (i) járművezetés; (ii) rakodás és árufeladás; (iii) az utasoknak a járműbe történő be- és kiszállásánál nyújtott segítség; (iv) tisztítás és műszaki karbantartás; (v) minden egyéb olyan munka, amely a jármű, a rakomány és az utasok

biztonságának szavatolására, vagy a folyamatban lévő konkrét szállítási művelethez közvetlenül kapcsolódó jogi vagy hatósági kötelezettségek teljesítésére irányul.

15. Az 1072/2009/EK rendelet 5. cikke – A harmadik ország állampolgárságával rendelkező járművezetőnek szállítási műveletek végzése során járművezetői igazolvánnyal kell rendelkeznie.

16. Az (EU) 2018/645 irányelv vonatkozó preambulumbekzdése – Általában a járművezetés akkor tekintendő úgy, hogy nem képezi a járművezető fő tevékenységét, ha a havi gördülő munkaidő kevesebb mint 30%-át teszi ki.

17. Európai Bizottság – Kérdések és válaszok az I. Mobilitási Csomag menetíró készülékekre vonatkozó rendelkezéseiről (beleértve a belföldi szállítás, a tranzit és a menetíró készülékekre vonatkozó kötelezettségek értelmezését).

18. Európai Bizottság – Standard tevékenységigazoló formanyomtatvány (a menetíró készülék által nem rögzített időszakok igazolására szolgál).

19. Európai Bizottság – 5. sz. magyarázó megjegyzés: „A rendelet hatálya alá tartozó (in-scope) és a hatálya alá nem tartozó (out-of-scope) vegyes vezetési tevékenységek rögzítése.”

20. Európai Bizottság – 7. sz. magyarázó megjegyzés: „A járműtől távol lévő gépjárművezetők tevékenységeinek és inaktivitási időszakainak rögzítése és ellenőrzése.”

21. Belső Piaci Információs Rendszer (IMI) – a tagállamok közötti adminisztratív együttműködéshez.

22. Európai Bizottság – Útmutató a közúti szállítási szabályok érvényesítéséhez és az együttműködéshez (beleértve az összekötő szerveket).

FELELŐSSÉGGKIZÁRÁS / JOGI NYILATKOZAT: Ez a CORTE-dokumentum összesíti a meglévő ismereteket, és ajánlásokat fogalmaz meg a nemzeti hatóságok és a közúti szállítási közösség támogatására a közúti szállítási szabályok harmonizált végrehajtása érdekében. A jogszabályok kötelező érvényű értelmezése a nemzeti bíróságok és végső soron az Európai Unió Bíróságának kizárólagos hatásköre.