

A MOBILITÁSI CSOMAG GAZDASÁGI HATÁSAI A KÖNNYŰ HASZONGÉPJÁRMŰVEKRE

Birinszki Péter – Lányi Márton

Összefoglalás

2026 júliusától a 2,5–3,5 tonna közötti megengedett össztömegű könnyű haszongépjárművek is a vezetési és pihenőidőkre, valamint a menetíró készülék használatára vonatkozó uniós szabályozás hatálya alá kerülnek. A tanulmány célja e szabályozás várható gazdasági hatásainak elemzése, különös tekintettel a járműválasztásra és a költségszerkezeti következményekre. A kutatás kvantitatív költségmodellezésre és kvalitatív interjúkra épül, melyek révén képet nyújt a fuvarozók várható alkalmazkodási stratégiáiról is. A kutatás eredményei szerint a szabályozás jelentős költségnövekedést és teljesítménycsökkenést okoz a vizsgált szegmensben, miközben a 2,5 tonna alatti kategória csupán korlátozott mértékben kínál életképes, de drága alternatívát, ami a logisztikai stratégiák – különösen a készletezési – újragondolását teheti szükségessé.

Kulcsszavak: mobilitási csomag, könnyű haszongépjármű, menetíró készülék, közúti áruszállítás, költségmodellezés

JEL: R49, L91

THE ECONOMIC IMPLICATIONS OF THE EU MOBILITY PACKAGE FOR LIGHT COMMERCIAL VEHICLES

Abstract

From July 2026, light commercial vehicles with a rolling gross weight between 2,5 and 3,5 will be subject to EU rules on driving times, rest periods, and mandatory tachograph use. This study aims to assess the economic impact of these regulatory changes, focusing on vehicle choice and cost structures. The research combines quantitative cost modelling with qualitative interviews to provide a comprehensive view of the expected responses and adjustment strategies of transport companies. According to the research findings, the new regulation leads to significant cost increases and performance declines in the examined segment, while the sub 2,5 ton category offers only a limited, yet costly, alternative — potentially necessitating a reassessment of logistics strategies, particularly in inventory management.

Keywords: mobility package, light commercial vehicle, tachograph, road freight, cost modelling

Bevezetés

A tanulmány célja a 2020-ban elfogadott uniós mobilitási csomag várható hatásainak elemzése azon közúti árufuvarozási szegmensben, amelyet a 2026. július 1-jétől hatályba lépő jogszabályi változások közvetlenül érintenek: vagyis a nemzetközi, díj ellenében végzett fuvarozásban alkalmazott, 2,5–3,5 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű járművek körében, amelyek számára e dátumtól kötelezővé válik a menetíró készülék (tachográf) használata. A vizsgálat kiemelten arra fókuszál, hogy a szabályozás miként befolyásolja a járműválasztással kapcsolatos gazdasági döntéseket. A mobilitási csomag több, a tagállamok közötti eltérő jogértelmezésből és a gépjárművezetők munkakörülményeinek védelméből fakadó problémára kíván egységes választ adni. Az intézkedéscsomag fő célja a verseny torzulásainak mérséklése és a munkafeltételek javítása; ennek része a Smart 2 típusú menetíró készülék 2023-tól való bevezetése, valamint a tachográfhasználatra vonatkozó kötelezettség kiterjesztése a könnyű haszongépjárművekre a nemzetközi forgalomban.

Ezen túlmenően szigorúbb szankciókat vezetnek be a szabályszegések ellen, és javítják a nemzeti hatóságok által végzett ellenőrzések hatékonyságát. Hosszú távon ezek az intézkedések igazságosabbá és biztonságosabbá teszik a közúti árufuvarozást.

A közúti árufuvarozásban a kisáruszállító járművek kiemelt szerepet töltenek be, különösen a tranzitidő minimalizálása szempontjából. Ezek a járműtípusok elsősorban sürgős, kis volumenű küldemények célba juttatására jelentenek kedvelt megoldást a megbízók számára, mivel gyorsaságuk és rugalmasságuk versenyelőnyt biztosít számukra számos logisztikai relációban. Hatalmas előnyük, hogy a 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeg alatti gépjárművek legnagyobb megengedett sebessége autópályán 130 km/óra, szemben bármely, a 3,5 tonnát meghaladó gépjármű (vagy szerelvény) 80 km/órás maximálisan megengedett sebességével. Ez a több mint 60%-os előny – már önmagában is - alkalmassá teszi ezeket a járműveket, hogy kielégítsék a fentebb említett igényeket. Nem véletlenül találkozunk rendkívül sok ilyen típusú járművel az utakon, hiszen mind a légi forgalom, mind néhány specifikus vertikum (például autóipar) igen gyakran kényszerül ezen szolgáltatások igénybevételére.

A sebességen felül azonban van egy – talán – még ennél is fontosabb előnye ezeknek a járműveknek. Míg 3,5 tonna felett kötelezően betartandó jogszabályok és rendeletek sora kényszeríti a munkáltatókat és munkavállalókat a vezetési és pihenési idők betartására, illetve menetíró készülék alkalmazására, addig a 3,5 tonna alatti kishaszongépjárművekre ez nem vonatkozik. Vagyis, nem vonatkozott eddig. 2020-ban ugyanis a mobilitási csomag részeként az 561-es rendelet kiegészült egy mondattal, amely 2,5 tonna össztömegre csökkenti ezen szabályok alkalmazását. A szabályozás várhatóan jelentős átrendeződést idéz elő a nemzetközi fuvarpiacon, különösen a 2,5–3,5 tonna össztömegű könnyű haszongépjárműveket alkalmazó szegmensben. A tanulmány kiinduló hipotézise, hogy a szabályozási környezet változása a 2,5 t legnagyobb megengedett össztömeg alatti (továbbiakban: 2,5 tonna alatti), tachográfhasználatra nem kötelezett járművek iránti relatív kereslet növekedését idézheti elő. Ez a váltás ugyanakkor magasabb fajlagos szállítási költségeket eredményezhet, különösen időérzékeny relációkban, ahol a tranzitidő optimalizálása továbbra is kiemelt szempont. A tanulmány célja ezen járműkategóriák közötti költségkülönbségek elemzése. A továbbiakban a kifejezések egyértelműsítése érdekében a szállítmányozási szakmai köznyelvben is alkalmazott kategóriákat használjuk, amelyeket az 1. számú táblázatban mutatunk be.

Tehergépjármű kategória	Megnevezés	Megengedett legnagyobb össztömeg [kg]	Legnagyobb össztömeg [kg]	Hivatkozás a cikkben
N1	Kisteherautó	0-3500	2500	Minivan
N1	Kisteherautó	0-3500	3500	Furgon
N2	Könnyű teherautó	3500-12000	7500	Könnyű teherautó
N2	Középnéhé teherautó	3500-12000	12000	Középnéhé teherautó
N3	Nehéz teherautó	12000-40000	40000	Kamion

1. táblázat: Járműkategóriák és azok megnevezése

Szakirodalmi háttér

A mobilitási csomag hatásait vizsgáló szakirodalom döntő része a nehézgépjárművek piacára koncentrál, különös tekintettel a kábotázs korlátozására (Belzer, 2021), a gépjárművezetők szociális jogaira (Tomiczek et al., 2022), valamint a versenyképességi szempontokra (Nestler, 2024). Az Európai Bizottság TRACE II nevű végrehajtási útmutatója részletesen foglalkozik a kiküldetésre, tachográfhasználatra és határellenőrzésre vonatkozó gyakorlati kérdésekkel, azonban nem tér ki azok gazdasági értelmezésére (Európai Bizottság, 2022).

A könnyű haszongépjárművek – különösen a 2,5–3,5 tonnás kategória – szabályozási kiterjesztése kevésbé dokumentált a tudományos irodalomban. TIMOCOM (2023) előrejelzése szerint az új szabályok éves szinten több mint 780 millió extra kilométert és 3,2 millió tonna CO₂-kibocsátást eredményezhetnek, ám ezek az adatok nem specifikusan a furgonos szegmensre vonatkoznak. Hasonlóan, a DAKO GmbH által közzétett műszaki dokumentációk részletesen bemutatják az új tachográf generációk (pl. Smart Tacho V2) funkcióit, azonban nem kapcsolódnak szorosan a döntéstámogatási aspektusokhoz (DAKO, 2023). A magyar nyelvű szakirodalomban sem jelent meg olyan tanulmány, amely átfogó módon modellezné a 2026-tól érvényes szabályozás hatását a furgonflották gazdasági működésére. A témához legközelebb álló iparági források inkább esettanulmányokra, közvetlen piaci szereplői visszajelzésekre vagy jogértelmezési kérdésekre koncentrálnak (Trans.INFO, 2020). A jelen kutatás hiánypótló módon közelíti meg a problémakört azáltal, hogy a könnyű haszongépjárműveket érintő új szabályozás járműválasztási és költség szerkezeti következményeit kvantitatív modellezés és kvalitatív interjúk kombinációjával értékeli.

Módszertan

A kutatás módszertana két fő pillérre épül. Egyrészt kvantitatív szemléletű költségelemzés került alkalmazásra, amely során különböző járműkategóriák – például furgonok és minivan-ok – teljesítmény- és költségparaméterei kerültek összehasonlításra. A modellezés figyelembe veszi többek között a maximális sebességet, a napi hatótávolságot, a hasznos vezetési időt, az üzemanyagfogyasztást, valamint a tachográf beépítésének és üzemeltetésének költségeit. A számítások saját összeállítású kalkulátoron alapulnak, amely példaszámításokon keresztül szemlélteti az egyes járműtípusok gazdaságos működtetését. A modellezés során a jogszabályi környezet változásából eredő feltételek – például a vezetési és pihenőidők – is beépülnek a

vizsgálatba. A kvantitatív modellben alkalmazott példaszámítás egy gyakori európai relációra (900–1100 km közötti távolság), másnapi érkezési elvárás mellett készült. A kalkulált fuvardíj a sürgős, kis volumenű küldeményekre jellemző 2024–2025. évi piaci mediánértékeket tükrözi, amelyet az interjúk során megadott díjsávok is alátámasztottak. A modell célja nem egy konkrét piaci ár pontos előrejelzése, hanem a járműkategóriák közötti költségarányok bemutatása. Az üzemanyagárak, díjstruktúrák és megbízási gyakoriság változékonysága miatt a számítások relatív összehasonlításként értelmezendők. Másrészt kvalitatív megközelítés is alkalmazásra került, amelynek keretében strukturált interjúk készültek olyan fuvarozókkal, akik rendszeresen 3,5 tonna alatti járművekkel végeznek nemzetközi áruszállítást. Az interjúk célja a várható piaci reakciók, az új előírásokkal kapcsolatos üzleti és operatív kihívások, valamint a járműválasztás gyakorlati dilemmáinak feltárása volt. A visszajelzések lehetővé tették olyan kvalitatív szempontok integrálását is, amelyek a számításokon alapuló elemzésből nem ragadhatók meg. A kvantitatív és kvalitatív megközelítés együttes alkalmazása lehetővé tette a mobilitási csomag hatásainak komplex értékelését, hozzájárulva a járműparkstratégiák megalapozott kialakításához. A szövegkoherencia ellenőrzését digitális asszisztens (ChatGPT, OpenAI, 2025) támogatta, amelyet kizárólag nyelvi és stílárius célokra alkalmaztunk. A bemutatott táblázatok saját készítésűek.

Járműparaméterek és működési teljesítmény

A prémium tranzitidőt biztosító közúti fuvarpiac zömét jelenleg a 3,5 tonna össztömegű furgonok jelentik. Célszerű megvizsgálni, hogy a hatályos jogszabályi környezetben milyen versenylőnnyel rendelkeznek a furgonok a nagyobb kategóriájú haszongépjárművekkel szemben. A vizsgálat alapjául szolgáló járműkategóriák paramétereit a 2. számú táblázat foglalja össze, amely a modellezéshez alkalmazott feltételezéseket tartalmazza. A kategóriák nem a hivatalos járműosztályokat reprodukálják, hanem a döntéselemzéshez szükséges, összehasonlítható működési profilokat határozzák meg. A fuvardíjak egy átlagos, rendszeres fuvar esetén értendő átlag kilométerdíjakat mutatják, melyek természetesen – szinte hónapról hónapra - változhatnak mind a viszonylat, rendszeresség, áruérték, de akár az útdíjak, üzemanyagárak, illetve egyéb szempontok függvényében. A fuvardíjakat a tanulmány szerzőinek tapasztalatai és piaci információk alapján kalkuláltuk.

2. táblázat: A kalkulátor premisszái

Gépjárműtípus	Megengedett legnagyobb össztömeg [kg]	Maximális sebesség (autópályán [km/h])	Hatótáv [megtett km / nap] 561/2006 alapján	Hasznos teherbírás [kg]	Hasznos térfogat [m ³]	Fogyasztás [l/100km]	Fuvardíj [EUR/km]
Minivan	2500	130	1248	700	2,5	7,5	0,5
Furgon	3500	130	936	1350	13,5	9,5	0,6
Könnyű teherautó	7500	80	576	3000	28	15	1,2
Kamion	40000	80	576	24000	95	32	1,5

Napi vezetés	9 óra
Napi vezetés minivan	12 óra - tachográf nélküli járműtípus
Sebesség hatékonyság	80% (megengedett sebesség * sebesség hatékonyság * napi vezetési = Hatótáv)

A vizsgálati eredmények alapján megállapítható, hogy a könnyű haszongépjárművek – szabályozási mentességükből fakadóan – akár 2,5-szeres napi hatótávolságot is elérhetnek a nagyobb kategóriájú járművekhez képest. Bár a hosszú, 12 órás vezetési időszak jelentős fizikai és mentális terhelést ró a járművezetőkre, a piaci gyakorlatban – különösen sürgős nemzetközi szállítási relációkban, például Hamburg és Budapest között – továbbra is előfordul az ilyen típusú felhasználás. Ezen túlterheléses működés visszaszorítására irányul az Európai Unió szabályozási szándéka. A járművezetői fáradékonyság és a szállított teher mennyisége között érdemi összefüggés nem áll fenn; a vezetési idő korlátozásának alapja nem a jármű tömege, hanem a járművezető biológiai és fiziológiai terhelhetősége. Ennek megfelelően a vezetési- és pihenőidőre vonatkozó szabályozás célja az úthasználók biztonságának, valamint a munkavállalók egészségének védelme. Az Európai Unió vonatkozó rendelete értelmében: „A cél az, hogy megakadályozzák a tachográfok manipulációját, és biztosítsák a biztonságos, hatékony és társadalmilag elfogadható áru fuvarozást Európában” (Nestler, 2024). A 2026. július 1-jétől életbe lépő jogszabályi változások következtében a könnyű haszongépjárművek elveszítik eddig kiemelt versenyelőnyük egyikét.

A szabályozás életbe lépését követően már csupán a járműkategóriából fakadóan elérhető, nagyobb megengedett sebesség jelenthet relatív előnyt, amely az elemzések szerint közel 60%-os többletfutást eredményezhet a nagyobb tömegű járművekhez képest. Ez a tényező továbbra is számottevő, ugyanakkor a korábbi szabályozási előnyhöz képest csökken a jelentősége. A várakozások szerint a 700–900 kilométernél rövidebb távokon a szabályozás közvetlen hatása korlátozott lesz, azonban hosszabb relációk esetében a tachográfhasználat követelménye már jelentős operatív következményekkel járhat. A szabályozás nemcsak a jármű sebességét és megtett távolságát érinti, hanem a gépjárművezetők munkaidejét, vezetési idejét és pihenőidőit is szigorúan keretek közé szorítja. A tachográf alkalmazása lehetővé teszi a menetidők, sebességtúllépések és pihenőidők utólagos, nem helyszíni ellenőrzését is, amely a szankciók kockázatát megnöveli. Mindezekon túlmenően a pihenőidő megfelelő biztosítása is új költségvetelt jelenthet a szolgáltatók számára, mivel a furgonok többsége nem rendelkezik hálókülvél, így a jogszabály által előírt pihenőidőt kereskedelmi szálláshelyeken kell eltölteni.

A mobilitási csomag hatása a költségekre és árképzésre

2026 nyaratól a fuvarpiacon egy új járműkategória fokozott jelentőséggel jelenhet meg: a legfeljebb 2,5 tonna megengedett össztömegű haszongépjárművek. Ezek a járművek továbbra is a jelenlegi szabályozás szerint folytathatják működésüket, hiszen az új szabály csak a 2,5 tonna össztömeget meghaladó haszongépjárművekre vonatkozik. A 3. számú táblázatban ennek figyelembevételével kerül sor a működési paraméterek és fajlagos költségek összehasonlító elemzésére.

3. táblázat: Az egyes gépjárművek összehasonlítása 2026 júliustól

	Gépjárműtípus	Megengedett legnagyobb össz tömeg [kg]	Maximális sebesség (autópályán) [km/h]	Hatótáv [megtett km / nap] 561/2006 alapján	Hasznos teherbírás [kg]	Hasznos térfogat [m3]	Fogyasztás [l/100km]	Fuvardíj [EUR/km]	Költség [EUR / tkm]***	Költség [EUR / m3km]***
	Minivan	2500	130	1248*	700	2,5	7,5	0,5 ****	0,714	0,200
	Furgon	3500	130	936**	1350	13,5	9,5	0,55	0,407	0,041
	Könnyű teherautó	7500	80	576	3000	35	18	1,2	0,400	0,034
	Kamion	40000	80	576	24000	95	32	1,5	0,063	0,016

* 12 órás vezetéssel, kalkuláció a premisszák alapján (130 km/h * 80% 'hatékonyság' * 12 óra vezetés)

** 9 órás vezetéssel, kalkuláció a premisszák alapján (130 km/h * 80% 'hatékonyság' * 9 óra vezetés)

*** tkm: tonnakilométer 1 tonna, 1 km = 1 tkm; 1 m3, 1 km = 1 m3km

**** feltételezett fuvardíj

Összehasonlítás (minivan vs. furgon):	133%	52%	19%	79%	91%	175%	491%
--	-------------	------------	------------	------------	------------	-------------	-------------

A logisztikai gyakorlatban ismert összefüggés, hogy a szállítóeszköz méretének növekedésével – akár tömeg-, akár térfogat kapacitás alapján – csökken a fajlagos szállítási költség. A jelen tanulmány a könnyű haszongépjárművek közül a furgonok és a legfeljebb 2,5 tonna megengedett össz tömegű járművek összehasonlítását végezte el. Az eredmények a következő főbb különbségeket mutatják:

- Napi futásteljesítmény: a minivan kategóriájú járművek előnye akár +33% is lehet, mivel nem korlátozza őket a vezetési időre vonatkozó szabályozás.
- Hasznos teherbírás: a minivan-ok esetében –48%-kal alacsonyabb, mint a furgonoké.
- Hasznos raktérfogat: –81%-os csökkenés a furgonokhoz képest.
- Fajlagos költség (tonnakilométerre vetítve): +75%-kal magasabb a minivan esetében.
- Fajlagos költség (köbméterkilométerre vetítve): +391%-os emelkedés tapasztalható.

Ezek alapján megállapítható, hogy terjedelmes áru szállítása esetén a minivan típusú járművek alkalmazása – a tranzitidő változatlan szinten tartása mellett – akár ötszörös költségnövekedéssel is járhat. Mindez különösen élesen jelentkezik harmadik országos szállítási relációk esetében, ahol további fix költségelemek – például vámkezelési díjak, dokumentációs költségek – járművenként merülnek fel, tovább növelve az egy egységre jutó kiadásokat.

A fenti paraméterek figyelembevételével, egy valós logisztikai reláció alapján végzett modellalkalmazás a 4. számú táblázatban szimulált eredményeket szolgáltatta.

4. táblázat: Költségek összehasonlítása furgon versus minivan

Desztináció	Rakodás napja	Paletták száma	Szükséges furgonok	Furgonok kalkulált díja	Szükséges minivan	Minivanok kalkulált díja
Törökország	21.11.2024	2	1	825,00 €	2	1 500,00 €
Törökország	21.11.2024	5	1	825,00 €	5	3 750,00 €
Törökország	21.11.2024	2	1	825,00 €	2	1 500,00 €
Törökország	21.11.2024	4	1	825,00 €	4	3 000,00 €
Törökország	21.11.2024	2	1	825,00 €	2	1 500,00 €
				4 125,00 €		11 250,00 €

272,73%

A modellezett példa alapján megállapítható, hogy a szállítási költségek jelentős mértékben emelkednek az új szabályozás hatályba lépésével. Amennyiben a teljesítést a 2,5 tonna alatti járművekkel kívánják megvalósítani másnapi érkezéssel, a fajlagos költség akár a háromszorosára is növekedhet a jelenlegi furgonos megoldáshoz képest. Alternatívaként, amennyiben továbbra is két sofőrös üzemmódban, furgonokkal történik a teljesítés, a költségemelkedés mértéke megközelíti az 50%-ot, ami egy konkrét fuvarfeladat esetében több mint 2000 eurós többletkiadást jelenthet. A számítás alapját a következő fejezet tartalmazza.

Szakmai szereplők visszajelzései: várható piaci reakciók és alkalmazkodási lehetőségek

A tanulmány keretében három fuvarozó vállalkozással készült félig strukturált mélyinterjú keretében vizsgálatra került az új EU-s szabályozás ágazati fogadtatása és a várható válaszreakciók. Az egyik vállalat 8 furgonnal dolgozik nemzetközi forgalomban és 10 alkalmazottja van, a második 10 furgonnal és 13 fővel, míg a harmadik 45 furgonnal és 71 fővel. Mindegyik cég több, mint 20 éve foglalkozik nemzetközi fuvarozással. Az interjúalanyok válaszai alapján általános bizonytalanság és kivárás jellemzi jelenleg a piaci szereplőket. A válaszadók egységesen úgy nyilatkoztak, hogy rövid távon nem terveznek jelentősebb működési átalakításokat; a tachográf berendezések beépítését kizárólag akkor végzik el, amikor annak jogszabályi kötelezettsége már ténylegesen életbe lép. Érdekes aspektusa a válaszoknak, hogy mindhárom interjúalany kifejezte abbéli véleményét, miszerint a rendelet visszavonása is elképzelhető – jóllehet ennek valószínűsége szakpolitikai és jogalkotási szempontból csekély.

A jövőbeni járműhasználati stratégiákat illetően az interjúalanyok határozottan elutasították a 2,5 tonna alatti össztömegű járművekre való áttérést, tekintettel azok alacsonyabb teherbírására és magasabb fajlagos költségeire. Egy interjúalany konkrét példával is alátámasztotta, hogy a múltban már tesztelte ezt a megoldást, de nem bizonyult költségghatékonynak – e megállapítás a tanulmány korábbi kvantitatív számításai alapján is igazolható.

Az interjúk során egyértelmű konszenzus mutatkozott a szabályozás várható hatásait illetően, különösen az alábbi pontokon:

- A furgonos szállítási relációk esetében a menetidők meghosszabbodása elkerülhetetlen.
- A gépjárművezetői bérek emelkedése prognosztizálható, mivel a jelenlegi gyakorlat szerint fuvaronként történő díjazás mellett nem lehetséges arányos bércsökkentés hosszabb teljesítési idő esetén (ha egy körfuvar kétszer annyi ideig tart, a gépkocsivezetőnek is kétszeres bér jár).
- A kisebb, kizárólag furgonos flottával rendelkező vállalkozások jelentős része piaci pozícióját elveszítheti vagy tevékenységét kénytelen lesz megszüntetni.
- A várakozások szerint a szabályozás hatására a furgonos szegmensben a fuvardíjak 2026-tól legalább 30–40%-os mértékben emelkedhetnek.

A válaszadók ugyanakkor két alternatív megoldást is megemlítettek, amelyek – megfelelő körülmények között – lehetőséget biztosíthatnak a furgonos szállítás fenntartására:

1. Kétsofőrös fuvarmodellek: Ebben az esetben a gépjárművezetők egymást váltva biztosítják a folyamatos haladást, amely a napi hatótávolság jelentős emelkedését eredményezheti. A költségekre gyakorolt hatás ugyanakkor számottevő: amennyiben a gépjárművezető bére a teljes

költség 50%-át teszi ki, a két fő személyzet 50%-os fuvardíjemelkedést eredményezhet (pl. 1000 EUR helyett 1500 EUR teljes költség).

2. Vezetőcsere stratégiai pontokon: Ebben a modellben a járművet út közben veszi át egy pihent sofőr, míg az előző gépjárművezető megkezdi kötelező pihenőidejét. E megoldás elsősorban azoknál a szolgáltatóknál alkalmazható, akik rendszeres relációkat teljesítenek jól ismert irányokban. Bár operatív szempontból hatékony, a sofőrcsere logisztikai és személyzeti koordinációja, valamint az infrastruktúra (átadó pontok) kiépítése jelentős többletköltséggel jár.

Következtetések és összegzés

A kutatás célja a 2026. július 1-jétől hatályba lépő uniós jogszabálmódosítások gyakorlati és gazdasági hatásainak feltérképezése volt a 2,5–3,5 tonna közötti könnyű haszongépjárművekkel végzett nemzetközi árufuvarozás vonatkozásában. Az elemzés rámutatott, hogy a tachográfhasználat és a vezetési pihenőidők kötelező betartása jelentős strukturális változásokat eredményez a szegmens működésében.

A kvantitatív modell alapján a fuvaroztatók fajlagos költségei jelentős mértékben, akár többszörösére is növekedhetnek, amennyiben a menetíró készülék használatára nem kötelezett minivan járműkategóriát használják a jelenleg alkalmazott furgonokkal szemben. Furgonok további alkalmazása a teljesíthető napi futásteljesítmény akár 33%-os csökkenésével is járhat. Ugyanakkor az interjúkon és esettanulmányokon alapuló tapasztalatok szerint távolságtól függően, az egy vezetési időt meghaladó esetekben, a fuvarozói költségek a furgonos szegmensben drasztikusan, akár 50%-kal is emelkedhetnek. Ez különösen érzékenyen érintheti azokat a vállalkozásokat, amelyek eddig ezen szegmensre alapozva, határidőérzékeny relációkban működtek. A döntéshozatali modell tanúsága szerint a minivan típusú járművek költség- és sebességhatárértékei a jövőben versenyképesebbé válhatnak bizonyos fuvarfeladatok esetén, ezért a kutatás kezdeti hipotézise arra épült, hogy a könnyű, 2,5 tonna alatti járműkategóriák térnyerése várható. A modellezett és empirikus adatok azonban arra utalnak, hogy ezek a járművek hatékonyságukban jelentősen elmaradnak még a közepkategóriás furgonoktól is. Ennek következtében a minivan típusú járművek csupán szűk szegmensek – például kis volumenű autópálya szállítók – számára kínálhatnak reális, ugyanakkor rendkívül költséges alternatívát. A vizsgálatok alapján valószínűsíthető, hogy a furgonok továbbra is domináns szereplők maradnak a szállítási szegmensben. A szállítási költségek emelkedése ugyanakkor stratégiai következményekkel járhat a gyártó vállalatok logisztikai döntéseire nézve. Célszerű lehet mérlegelni a készletezési stratégiák újragondolását, például a gyártóhely közeli biztonsági készletek növelését, annak érdekében, hogy a magas költségű sürgősségi fuvarok szükségessége minimalizálható legyen.

A kvalitatív interjúk során összegyűjtött tapasztalatok alátámasztják, hogy a kisebb méretű logisztikai szolgáltatók és a könnyű haszongépjárműveket is alkalmazó ellátási láncok jelentős alkalmazkodási kényszerrel néznek szembe, amely különböző stratégiák kidolgozását és alkalmazását teszi szükségessé. A vámkezelési idő és határátlépési bizonytalanság szintén növekvő kockázatot jelent, különösen, hogy a pihenőidők szabályozása miatt a menetidők rovására történnek.

Az alábbi főbb következtetések vonhatók le:

- A szabályozás pozitívan hat a járművezetők munkakörülményeire és leterheltségére ezáltal a közúti közlekedés biztonságára.
- A határidős, időérzékeny küldemények teljesítése, az egy vezetőidővel elérhető távolság felett korlátozottabbá válik, ami több relációban akár módváltásra (pl. expressz légi küldemény) is ösztönözhet.
- A jelenlegi szabályozás nem veszi figyelembe kellő mértékben a 2,5–3,5 tonna közötti jármű kategória gazdasági realitásait, működési logikáját és logisztikai szerepét.
- A jövőben differenciált, fokozatos bevezetés, valamint célzott támogatási programok kidolgozása lehet szükséges a piac torzulásának megelőzésére.

A tanulmány hozzájárul a könnyű haszongépjárműves áru fuvarozás szabályozási hatásainak megértéséhez, ugyanakkor a nemzeti és uniós szintű döntéshozatalhoz szélesebb körű, hosszabb távú empirikus kutatásokra is szükség van.

Hivatkozott források

- 561/2006/EK rendelet a közúti fuvarozásban dolgozók vezetési és pihenőidejéről. EUR-Lex.
- 2020/1054 rendelet az 561/2006/EK és az 165/2014/EU rendelet módosításáról. EUR-Lex.
- Belzer, M. H. – Thörnquist, A. (2020): „*Economic Liberalisation of Road Freight Transport in the EU and the USA*”, In: Sheldon, P. – Gregson, S. – Lansbury, R. – Sanders, K. (Eds.): *The Regulation and Management of Workplace Health and Safety: Historical and Emerging Trends* (pp. 52–79). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429265679-4>
- DAKO GmbH. (2023): „*Smart Tachograph Version 2 – The next generation of digital recording equipment*”, <https://www.dako.de/en/smart-tachograph-version-2/> (Letöltve: 2025. május 30.)
- Európai Bizottság (2022): „*TRACE 2 guidance and training materials. Mobility and Transport*” https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/trace-2-guidance-and-training-materials_en
- Matešić, M. – Omazić, M. A. (2023): „Social Dumping (CSR)”. In: Idowu, S. O. – Schmidpeter, R. – Capaldi, N. – Zu, L. – Del Baldo, M. – Abreu, R. (Eds.), *Encyclopedia of Sustainable Management* (pp. 2987–2994). Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-25984-5_1123
- Nestler, A. (2024): „*The EU's Mobility Package and its impact on road freight transport*”, DAKO GmbH. <https://www.dako.de/en/eu-mobility-package-changes-2022/> (Letöltve: 2025. május 30.)
- TIMOCOM GmbH. (2023): „*A Mobilitási csomag hatásai*” <https://www.timocom.hu/blog/mobilit%C3%A1si-csomag-403272> (Letöltve: 2025. május 30.)
- Trans.INFO. (2020): „*How the EU Mobility Package changes van transport under 3.5 tonnes*” <https://trans.info/hu/a-mobilitasi-csomag-megvaltoztatja-a-3-5-tonnanal-kisebb-jarmuvekkel-szallitast-nezze-meg-milyen-kotelezettségei-lesznek-a-furgonosoknak-192092> (Letöltve: 2025. május 30.)

Szerzők

Birinszki Péter
Solutions Design Manager
Yusen Logistics (Europe) B.V.
peter.birinszki@eu.yusen-logistics.com

Lányi Márton PhD
ORCID: 0000-0001-8867-0292
Edutus Egyetem
főiskolai docens
lanyi.marton@edutus.hu

A műre a Creative Commons 4.0 standard licenc alábbi típusa vonatkozik: [CC-BY-NC-ND-4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

