

EW EUROWAG

1996 | 2026



of driving
together



Tachográf 2026

Több mint jogszabályi megfelelés.

Ismerje meg az új szabályokat, és használja ki a digitális tachográfok nyújtotta üzleti előnyöket!



Go far.
eurowag.com

Július 1-je nem a változás kezdete volt, hanem egy új működési korszaké

2026 július 1-jével a nemzetközi árufuvarozást végző, 2,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeg feletti könnyű haszongépjárművek számára is kötelezővé vált az intelligens, második generációs tachográf (G2V2) használata. Ezzel lezárult egy hosszú felkészülési időszak, és megkezdődött az új szabályok szerinti működés.

A változás sok vállalkozás számára elsősorban új adminisztratív kötelezettségeket jelentett: tachográf beszerelését, sofőr- és vállalkozói kártyák igénylését, a vezetési és pihenőidők nyomon követését, valamint új adatkezelési feladatokat. Az első hetek

tapasztalatai azonban azt mutatják, hogy a szabályozás hatása jóval túlmutat a jogszabályi megfelelésen.

A tachográf bevezetése ugyanis nem egy újabb kötelező eszköz megjelenését jelenti, hanem a fuvarszervezés, a munkaidő-tervezés és a flottamenedzsment új működési logikáját. Azok a vállalkozások, amelyek kizárólag megfelelési kötelezettségként tekintenek rá, valószínűleg csak a plusz feladatokat érzékelik.

Azok viszont, amelyek az adatokban és a digitalizációban rejlő lehetőségeket is felismerik, hosszabb távon hatékonyabb működést és versenyelőnyt építhetnek.

Magyarországon különösen fontos kérdésről van szó. A KSH adatai szerint a hazai fuvarozó vállalkozások közel 80 százaléka legfeljebb négy járművet üzemeltet. Ezeknél a cégeknél jellemzően nincs külön megfeleléségi vagy flottamenedzsment-részleg, így az új szabályokhoz való alkalmazkodás a napi működés részeként jelenik meg.

Ez a kiadvány abban szeretne segítséget nyújtani, hogy ne csak a szabályokat ismerje meg, hanem azt is, hogyan lehet az új helyzetből üzleti előnyt kovácsolni.





Nem minden furgont érint a szabályozás

Az egyik leggyakoribb félreértés, hogy július 1-je óta minden 3,5 tonna alatti haszongépjárműnek tachográffal kell közlekednie. Valójában ennél jóval szűkebb körről van szó.

A kötelezettség azokra a 2,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeg feletti könnyű haszongépjárművekre vonatkozik, amelyekkel nemzetközi, díjazás ellenében végzett árufuvarozást végeznek az Európai Unióban, illetve az Európai Gazdasági Térség országaiban.

Ez azt jelenti, hogy továbbra sem minden furgon köteles tachográfot használni.

Nem érinti például:

- a kizárólag belföldi árufuvarozást végző járműveket;
- a saját számlás, nem díjazás ellenében végzett áruszállítást;
- valamint a legfeljebb kilenc személy szállítására alkalmas kisbuszokat.

Fontos ugyanakkor, hogy a 2,5 tonnás határérték meghatározásakor nemcsak a vontató járművet kell figyelembe venni. Ha egy könnyű haszongépjármű pótkocsit vontat, a járműszerelvény együttes megengedett legnagyobb össztömege számít, így egy önmagában 2,2 tonnás furgon is a szabályozás hatálya alá kerülhet, ha egy 1 tonnás pótkocsival együtt már meghaladja a 2,5 tonnát.

Ezért érdemes minden vállalkozásnak újra áttekintenie flottáját és fuvarfeladatait. Nem biztos, hogy minden jármű érintett – de az is könnyen előfordulhat, hogy egyes szerelvényekre a vártnál szigorúbb szabályok vonatkoznak.



A tachográf csak az első lépés

Sokan úgy gondolják, hogy a szabályozásnak akkor felelnek meg, ha a járműbe bekerült az új G2V2 intelligens tachográf. Ez valóban alapfeltétel, de önmagában még nem elegendő.

Az új rendszer része lett a gépjárművezetői tachográfkártya, a vállalkozói kártya, a vezetési és pihenőidők folyamatos nyomon követése, valamint a tachográfadatok rendszeres letöltése és archiválása is.

A vállalkozásnak biztosítania kell, hogy ezek az adatok egy esetleges hatósági ellenőrzés során rendelkezésre álljanak.

A jogszabály meghatározza az adatkezelés minimális gyakoriságát is: a gépjárművezetői kártyák adatait legkésőbb 28 naponta, a tachográf memóriájában tárolt adatokat pedig legkésőbb 90 naponta le kell tölteni és biztonságosan meg kell őrizni.

Ez első hallásra adminisztratív részletnek tűnhet, a gyakorlatban azonban komoly szervezési feladatot jelenthet, különösen azoknál a kisebb vállalkozásoknál, ahol korábban nem működött hasonló folyamat.

Éppen ezért a kérdés ma már nem az, hogy kell-e tachográf, hanem az, hogy a vállalkozás képes-e hatékonyan kezelni az általa termelt adatokat. Mert a tachográf önmagában csak rögzíti az információkat. Az igazi érték abból származik, hogy ezek az adatok hogyan segítik a fuvarszervezést, a munkaidő-gazdálkodást és a vállalkozás működésének optimalizálását.



Nem a sofőröknek kell alkalmazkodniuk – a cégeknek kell másképp működniük

Az új szabályozás kapcsán a figyelem gyakran a gépjárművezetőkre irányul. Ők használják a tachográfot, nekik kell betartaniuk a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó előírásokat, és az ő munkájukat ellenőrzik a hatóságok.

A valóságban azonban a megfelelés nem a sofőrrel kezdődik. Ha egy fuvar eleve úgy van megszervezve, hogy a vállalt határidő csak a vezetési idő túllépésével teljesíthető, akkor a probléma nem a volán mögött, hanem az irodában születik meg.

A vezetési és pihenőidőkre vonatkozó szabályok betartása ma már a fuvarszervezés része. Ez azt jelenti, hogy a diszpécsereknek, a flottamenedzsereknek és a cégvezetőknek ugyanúgy ismerniük kell az új előírásokat, mint a gépjárművezetőknek. A munkáltató felelőssége az is, hogy a tachográf használatára és a kapcsolódó szabályokra megfelelő képzést biztosítson a járművezetők számára. A sikeres vállalkozások ezért már nem külön kezelik a megfelelést és az operatív működést. A kettő ugyanannak a folyamatnak a része.



Az első hónapok tanulsága: a tachográf önmagában nem old meg semmit

Sok vállalkozás számára az elmúlt időszak legfontosabb feladata az volt, hogy minden érintett járműbe bekerüljön az előírt G2V2 intelligens tachográf. Ez azonban csak az első lépés volt.

Az új rendszer valójában minden nap adatokat termel. Ezekből derül ki, hogy a járművezető mikor vezetett, mikor tartott szünetet, mennyi ideig végzett egyéb munkát, vagy mikor állt rendelkezésre. A tachográf automatikusan rögzíti például az országhatár-átlépéseket is, ami jelentősen egyszerűsíti a nemzetközi fuvarok dokumentálását és az ellenőrzéseket.

A kérdés ezért ma már nem az, hogy rendelkezik-e a vállalkozás tachográf-fal, hanem az, hogy mit kezd ezekkel az adatokkal! Ha az adatok csak kötelező adminisztrációként kerülnek letöltésre és archiválásra, akkor valóban plusz feladatot jelentenek. Ha azonban a vállalkozás felhasználja őket a fuvarszervezés, a kapacitástervezés vagy a munkaidő-gazdálkodás fejlesztésére, akkor ugyanaz az adat üzleti értékévé válik.

Ez a különbség a megfelelés és a tudatos működés között.



A leggyakoribb hibák nem a tachográf használatából adódnak

Az új szabályok életbe lépése után sokan arra számítottak, hogy a legtöbb probléma a tachográf kezeléséből fakad majd.

A tapasztalatok szerint azonban ennél sokkal gyakoribbak a szervezési hibák.



Ilyen például, amikor a fuvartervezés nem veszi figyelembe a kötelező szüneteket, amikor a gépjárművezető nem rendelkezik minden szükséges dokumentummal, vagy amikor a vállalkozás nem alakította ki az adatletöltés és az archiválás belső folyamatát.

Szintén gyakori probléma, hogy a gépjárművezetők nem megfelelően használják a tachográf funkcióit – például hibásan rögzítik a manuális bejegyzéseket, rossz üzemmódot választanak, vagy nem kezelik megfelelően az úgynevezett OUT funkciót azokban az esetekben, amikor a jármű olyan tevékenységet végez, amely nem tartozik a rendelet hatálya alá.

Ezek a hibák jellemzően nem szándékos szabályszegések, hanem a gyakorlat hiányából fakadnak. Ezért az első hónapokban különösen fontos a folyamatos oktatás és a belső folyamatok rendszeres felülvizsgálata.

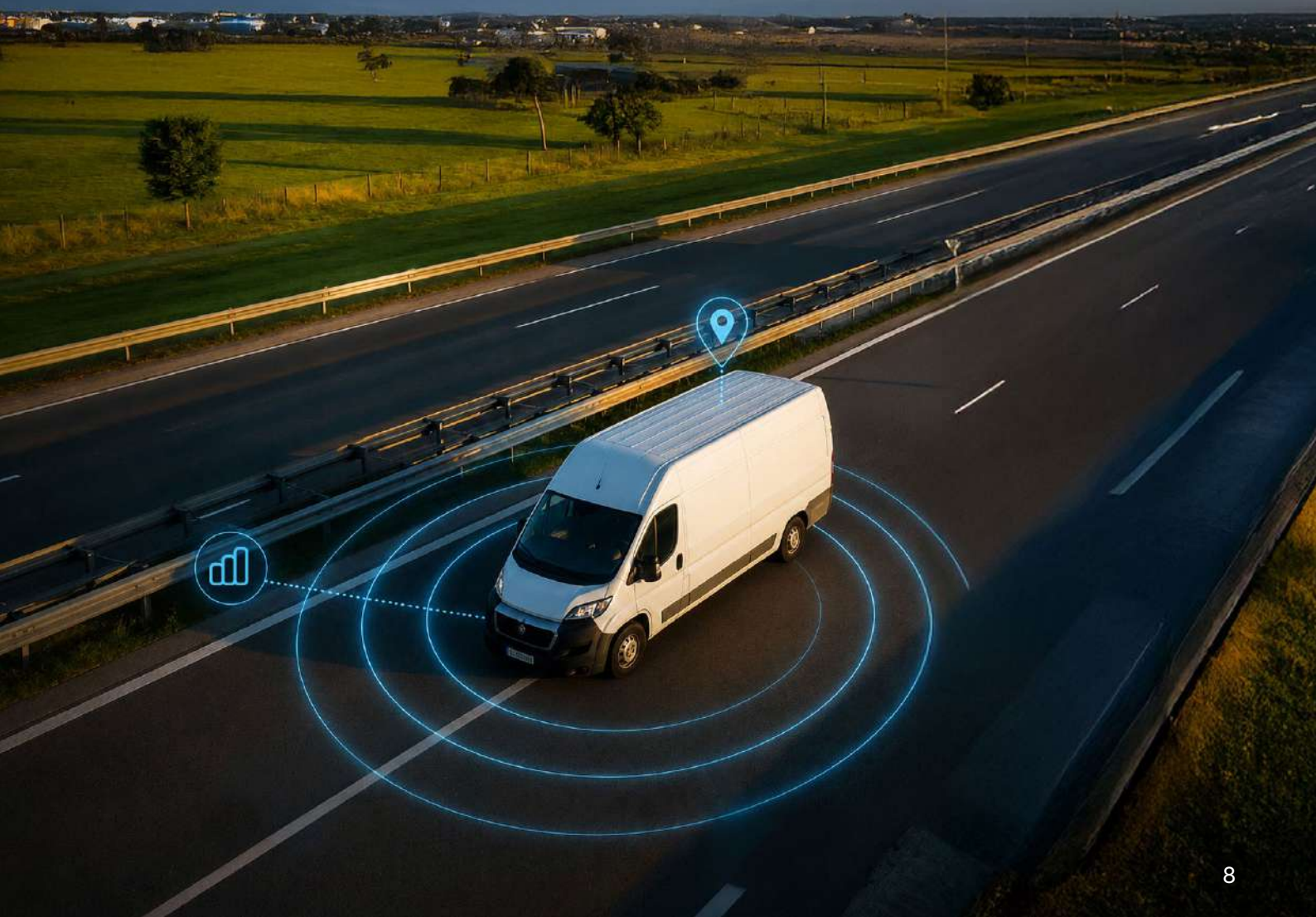
A vezetési idő ma már tervezési kérdés

A furgonos fuvarozás egyik legnagyobb előnye mindig a rugalmasság volt. Az új szabályozás ezt nem szüntette meg, de új keretek közé helyezte.

Ma már ugyanúgy számolni kell a napi vezetési idővel, a kötelező 45 perces szünettel, a napi és heti pihenőidőkkel, mint a 3,5 tonna feletti tehergépjárművek esetében. Ez azt is jelenti, hogy a fuvarok sikerességét már nem kizárólag a megtett kilométerek száma határozza meg. Ugyanolyan fontos lett az útvonaltervezés, a rakodások időzítése, a megfelelő pihenőhelyek kiválasztása és a gépjárművezetők munkaidejének optimális kihasználása.

Aki továbbra is a régi működési logika szerint szervezi a fuvarokat, könnyen azt tapasztalhatja, hogy nőnek az állásidők, romlik a járműkihasználtság és egyre nehezebb tartani a vállalt határidőket.

Aki viszont már a tervezés során figyelembe veszi az új szabályokat, ugyanazzal a flottával is kiszámíthatóbb és hatékonyabb működést érhet el.



A digitalizáció nem kényelmi funkció – hanem versenyképességi kérdés

A tachográf bevezetésével a fuvarozók előtt egy új kihívás is megjelent: az adatok kezelése.

Korábban elegendő volt nyilvántartani a fuvarokat és a járműveket. Ma már a vállalkozásoknak rendszeresen le kell tölteniük a tachográf és a gépjárművezetői kártyák adatait, gondoskodniuk kell azok biztonságos tárolásáról, valamint arról is, hogy egy hatósági ellenőrzés során ezek az információk gyorsan rendelkezésre álljanak.

A jogszabály szerint a sofőr kártyák adatait legalább 28 naponta, a tachográf memóriájában tárolt adatokat pedig legalább 90 naponta le kell tölteni és archiválni. Ez a feladat néhány jármű esetében még

kézzel is kezelhető lehet, de ahogy nő a flotta mérete vagy a nemzetközi fuvarok száma, gyorsan időigényes adminisztrációvá válik.

Éppen ezért a digitalizáció ma már nem kényelmi kérdés, hanem annak a feltétele, hogy a vállalkozás megfeleljen az előírásoknak anélkül, hogy az adminisztráció elvinné az erőforrásait.

A modern flottakezelő rendszerek ma már képesek automatikusan letölteni és archiválni a tachográf-adatokat, figyelmeztetni a közelgő vezetési idő-túllépésekre, valamint támogatni a munkaidő-nyilvántartást is. Ez nemcsak a bírságok kockázatát csökkenti, hanem a fuvarszervezők munkáját is jelentősen egyszerűsíti.



Az adatok önmagukban semmit sem érnek

Sok vállalkozás ma már rengeteg adattal rendelkezik. A kérdés inkább az, hogy mire használja őket.

A tachográf pontos képet ad arról, hogyan dolgozik egy flotta. Megmutatja, mennyi időt töltenek a járművek tényleges vezetéssel, mennyi idő megy el várakozásra vagy rakodásra, hol alakulnak ki rendszeresen késések, és mennyire hatékony a fuvarszervezés.

Ha ezek az információk csak egy kötelezően archivált fájlban maradnak, akkor nem jelentenek valódi értéket. Ha azonban a vállalkozás rendszeresen elemzi őket,

olyan összefüggések is láthatóvá válnak, amelyek korábban rejtve maradtak.

Lehet, hogy ugyanaz a megbízás minden héten félórás csúszást okoz. Lehet, hogy egy adott útvonalon rendszeresen olyan időpontban érkeznek a járművek, amikor már nincs megfelelő parkolóhely. Vagy éppen az derül ki, hogy egy másik fuvarszervezési logikával ugyanaz a feladat kevesebb állásidővel teljesíthető.

A tachográf tehát nemcsak azt mutatja meg, hogy a vállalkozás megfelel-e a szabályoknak. Azt is, hogy mennyire hatékonyan működik.



Az első hónapok legfontosabb tanulsága: a siker nem a tachográfon múlik

Az elmúlt időszak tapasztalatai azt mutatják, hogy azok a vállalkozások alkalmazkodtak a legkönnyebben az új szabályokhoz, amelyek már korábban is tudatosan építették digitális folyamataikat. Számukra a tachográf nem jelentett teljesen új világot, hanem egy újabb adatforrást, amelyet könnyen be tudtak illeszteni a meglévő működésükbe.

Ahol viszont a fuvarszervezés továbbra is elsősorban telefonhívásokra, Excel-táblákra és papíralapú adminisztrációra épül, ott az átállás sokkal nagyobb szervezési feladatot jelent.

Ez jól mutatja, hogy a szabályozás valójában nem technológiai kérdés, sokkal inkább működési kérdés. A tachográf csak egy eszköz. A valódi különbséget az jelenti, hogy a vállalkozás hogyan építi be ezt az eszközt a mindennapi működésébe.



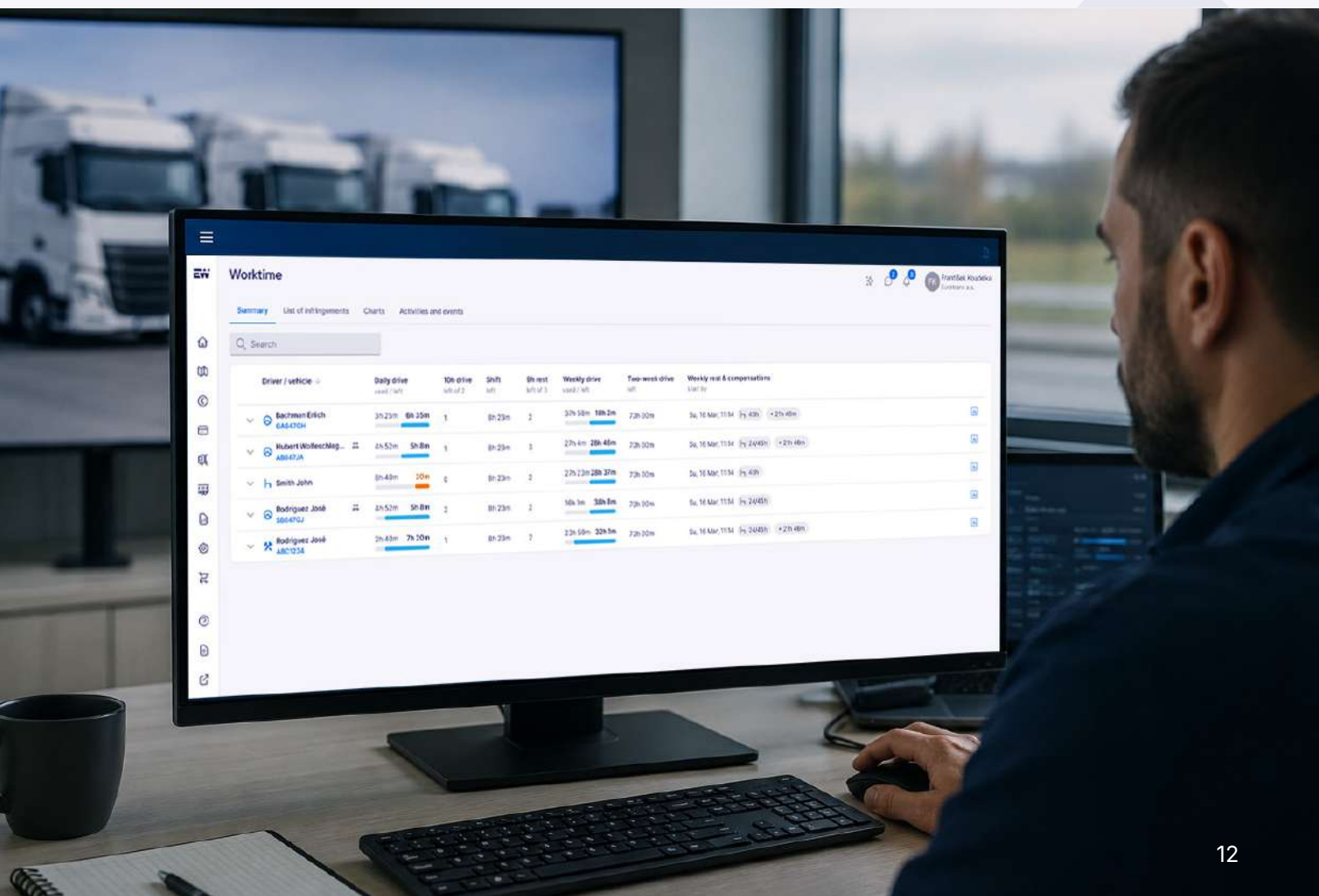
Hogyan segíthet ebben az Eurowag?

A legtöbb fuvarozó számára ma már nem az jelenti a legnagyobb kihívást, hogy megfeleljen egyetlen jogszabálynak. Sokkal inkább az, hogy a különböző rendszereket – az útdíjfizetést, az üzemanyag-vásárlást, a flottakövetést, a tachográf-adatokat és az adminisztrációt – egységes folyamatként tudja kezelni. Éppen ezért vált egyre fontosabbá az integrált digitális megoldások szerepe.

Az Eurowag ökoszisztémájában a tachográf nem önálló eszközként jelenik meg, hanem a teljes flottamenedzsment egyik elemeként. A távoli adatletöltés, a vezetési

és pihenőidők nyomon követése, valamint a flottakezelési megoldások egyetlen rendszerben segítik a vállalkozásokat abban, hogy kevesebb adminisztrációval és nagyobb átláthatósággal működjenek.

Ez különösen a kisebb fuvarozó cégek számára jelenthet előnyt, ahol ugyanaz a munkatárs gyakran egyszerre foglalkozik fuvarszervezéssel, ügyfélkapcsolatokkal és adminisztrációval is.



A versenyelőny ma már nem a gyorsabb vezetésből származik

A fuvarozás évtizedeken keresztül arról szólt, hogy ki tud gyorsabban reagálni, több kilométert teljesíteni és rövidebb idő alatt célba érni. A 2026-os szabályozás után azonban a siker mércéje megváltozott. Ma már nem az a legversenyképesebb vállalkozás, amelyik a legtöbbet vezeti a járműveit, hanem az, amelyik a rendelkezésére álló vezetési időt használja fel a leghatékonyabban, amelyik előre tervezi a pihenőket, amelyik valós adatok alapján szervezi a fuvarokat, és amelyik időben felismeri a kockázatokat.

A tachográf ezért ma már nem egyszerűen egy kötelező berendezés, hanem sokkal inkább egy olyan eszköz, amely segíthet átláthatóbbá, kiszámíthatóbbá és hatékonyabbá tenni a vállalkozás működését.

És végső soron ez az, ami a következő években valódi versenyelőnyt jelenthet.



Kérdése merült fel olvasás közben?

Szakértőink szívesen segítenek!

Kapcsolat: www.eurowag.com/hu/kapcsolat

EW EUROWAG **30** YEARS of driving
together
1996 | 2026

 **Go far.**
eurowag.com