

NKH PÁV IGAZGATÓSÁG

Új szervezetben, új székházban, új eszközökkel

ALKALMAS, NEM ALKALMAS

A közúti közlekedés fejlődése során hamar kiderült, hogy a gépjárművezetéshez szükségesek bizonyos meghatározható képességek vagy megvannak egy emberben, vagy csak kisebb mértékben vannak jelen bennünk, vagy hiányoznak. Miután ezek a képességek a pszichológia tudományának segítségével megállapíthatók, ezért működik Magyarországon is évtizedek óta a pályaal-kalmassági vizsgálatok rendje.



Dr. Perczelné Makai Jolán

Arövidítve csak PÁV-ként emlegetett vizsgálat majdnem minden hivatásos gépkocsivezető számára fontos szakmai követelmény, de keveset tudunk róla. A szükséges ismeretekről **dr. Perczelné Makai Jolántól**, a Nemzeti Közlekedési Hatóság PÁV Igazgatóságának vezetőjétől kaptunk tájékoztatást.

● Mióta létezik Magyarországon pályaal-kalmassági vizsgálat?

– Az eljárás a távoli évtizedekig nyúlik vissza. Az 1975-ös év előtt még együtt kezelték a mozdonyvezetők és a gépkocsivezetők vizsgálatát, és csak az „alkalmas” vagy „nem alkalmas” minősítést ismerték. Aztán ugyanebben az évben vált külön a közúti és a vasúti vizsgálat, de csak a műszereink fejlődtek, a vizsgálatok módja alig változott. Később, 1978-ban jelent meg egy alapos, szakszerű rendelet, amely a gépkocsi-vezetői munkakörhöz kötött PÁV kategóriákat határozta meg négy fokozatban, ezek ma is használatosak. Ekkortól kell az ötször sikerte-

len kategóriás járművezetői vizsgázónak PÁV IV-es vizsgát tennie, ha tovább akar lépni a vezetői engedélye irányába. Azóta voltak kisebb-nagyobb jogszabályi változások, de a rendszer lényege nem változott.

● Jelenleg melyik jogszabály hatályos?

– A régen várt 41/2004. (IV. 7.) GKM rendelet ad részletes útmutatást a pályaal-kalmassági vizsgálatokról. Bizonyos pozitív változásokat hozott, de a szükségeshez képest kicsit felemásra sikerült. Ugyanis a szakmai javaslat szerint szűkíteni kellett volna az előzetes vizsgálatokat és bővíteni a kötelező rendkívüli vizsgálatok körét. A szűkítés megtörtént, megszünt a buszvezetők 5 éves ismétlődő vizsgálatát, és megszűnt a gépjármű-szakokat kötelező vizsgálatát, viszont a bővítés elmaradt. Szerettük volna, ha a közlekedésben kirívó magatartást tanúsító járművezetőket automatikusan a megfelelő rendkívüli PÁV vizsgálati kategóriára küldik a hatóságok. Ez elmaradt. Most a rendőrség,

az ügyészség, a bíróság vagy az orvos saját belátása szerint küldi vagy nem küldi PÁV vizsgálatra az eléje kerülő „gyanús” járművezetőt.

● Most kinek kell PÁV vizsgálaton megjelennie?

– Aki gépjármű-vezetői tevékenység végzéséhez pályaal-kalmassági minősítést kíván szerezni, illetve akit erre köteleztek.

● Mi a célja a vizsgálatnak?

– Annak a megállapítása, hogy a vizsgált személy rendelkezik-e azokkal az egyéni pszichológiai jellemzőkkel, amelyek szükségesek a biztonságos járművezetéshez, a közlekedési helyzetekhez való alkalmazkodáshoz és a járművezetés közben jelentkező terhelés elviseléséhez. Vizsgáljuk az észlelési, döntési és cselekvési képességet, és azt is, alkalmas-e a gépjárművezető a szükséges ismeretek és készségek elsajátítására.

Feladatunk az, hogy a tudomány eszközeivel felderítsük a vizsgált személy képességeit, ezek szintjét, és megállapítsuk, hogy a vizsgált PÁV kategória feltételeinek megfelel-e. Vagyis alkalmas vagy nem alkalmas, vagy csak korlátozottan alkalmas.

● Azt tudjuk, hogy van előzetes, időszakos és van rendkívüli vizsgálat. Melyiket milyen esetekben kell elvégezni?

– Kezdjük az **előzetes vizsgálat**tal, amely szükséges.

- megkülönböztető jelzést használó gépjármű vezetéséhez,
- egyes esetekben közlekedési szolgáltatást végző gépjármű vezetéséhez, ezekről külön jogszabály intézkedik,
- veszélyes árut szállító gépjármű vezetéséhez,

- és ha azt a gépjárművezető előzetes orvosi vizsgálata során elrendelték.

Remélem nyilvánvaló, hogy ezeket a vizsgálatokat még a tevékenység megkezdése előtt kell elvégezni.

A **rendkívüli vizsgálat**ra pedig a tevékenység végzése közben kerülhet sor, vagyis abban az esetben, ha

- a gépjárművezetést tanuló személy ötször tett sikertelen vizsgát,
 - a rendőrhatalóság, vagy az ügyészség, vagy a bíróság – saját belátása szerint – kezdeményezi,
 - a gépjárművezető előzetes, időszakos vagy soron kívüli vizsgálatát végző orvos, illetőleg orvosi bizottság kéri,
 - a gépjárművezető munkáltatójának kérésére,
 - a gépjárművezető kérésére.
- Az **időszakos vizsgálat** ötvenként kötelező a megkülönböztető jelzést használó gépjárművek vezetői számára, illetve az időkorlátozással kapott alkalmas minősítések esetén bármely kategóriában.

● Igazak-e a legendák, hogy van PÁV V-ös kategória is?

– Megnyugtathatom a legenda terjesztőit, PÁV V-ös kategória nem létezik. Viszont annál fontosabb összefoglalnom a meglévő PÁV kategóriák tudnivalóit.

PÁV I-es alkalmasági kategória:

- a megkülönböztető jelzést használó gépjármű vezetéséhez.

PÁV II-es kategória:

- a közúti közlekedési szolgáltatás keretében személyszállítást végző autóbussz, személygépkocsi,
- a nemzetközi közúti személy-





szállítást végző autóbussz, amelyben a vezetőüléson kívül legalább 17 állandó ülőhely van,

- a veszélyes áru szállítást végző gépjármű vezetésére. PÁV III-as kategória: a 7500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó közúti közlekedési szolgáltatást végző tehergépkocsi, vontató, nyerges vontató és járműszerelvény vezetése, és ugyanezen járműfajták vezetése esetében, ha nemzetközi áruszállítást végeznek.

PÁV IV-es kategória: a PÁV I, II, III-ban nem szereplő gépjárművek vezetése, ha PÁV vizsgálatra kötelezték a járművezetőt. Itt jegyzem meg, hogy a PÁV I-es és II-es kategóriára az jelentkező, aki legalább két éve rendelkezik a külön jogszabályban meghatározott bármely nemzetközi kategóriában folyamatosan érvényes vezetői engedéllyel, és nem minősül kezdő vezetőnek.

- **Ha valakinek van egy sikeres PÁV I-es kategóriás vizsgálója, ez érvényes az alsóbb kategóriákra is?**

– Igen. Ám, ha nem alkalmas, akkor alacsonyabb kategóriára csak akkor vizsgáljuk, ha ezt külön díjért külön kéri! Alkalmatlannak is csak a kért kate-

góriában nyilvánítható, és ha a vizsgálaton felmerül az egészségi alkalmatlanság gyanúja, rendkívüli orvosi vizsgálatot kell kezdeményeznünk.

- **Tehát nem mindegy, milyen állapotban jelentkezik a gépjárművezető a vizsgálatra?**

– Nem bizony! Számos olyan testi és lelki ok lehet, ami irreálissá teheti a vizsgálatot. Nézzük előbb a testieket! Az erős fájdalom, görcs, a sérült végtagok, a legyengült szervezet, a magas láz, a látási zavarok, az erősen korlátozott – például begipszelt – kéz és még sok minden más sérülés miatt a vizsgálat nem kezdhető meg. Ide sorolható még az ittas vagy drogos állapot, a stressz, a kialvatlanság, a mély letargia, vagy egyéb olyan korlátozottság, amely jelentős hátrány lehet a vizsgálat során. Érdeemes tehát józanul, kipihenten, jó kondícióban megjelenni a vizsgálaton!

- **Milyen emberi tulajdonságokat vizsgálnak?**

– Olyan képességeket, készségeket, amelyek szükségesek egy veszélyes üzemben, a közúti közlekedésben a jármű biztonságos vezetéséhez. Említék néhányat. Reakciókészség, terhelhetőség, figyelem-összpontosítás, közlekedési áttekintési

képesség, monotoniatűrés, látásban a perifériás észlelés, szenzomotoros, azaz észlelés-cselekvési képesség, sebesség- és távolságbecslés, vizuális emlékezet, baleseti veszélyeztetettségre való hajlam, viselkedési beállítódások.

Minden ügyfelünk ugyanazon a képességvizsgálatokon esik át, de csak a kért PÁV kategóriának megfelelő szintet kell teljesítenie. Van képernyős, műszeres vizsgálat és beszélgetés a pszichológussal, és ha szükséges, akkor személyiségvizsgálat is következik. Sőt gyakorlati gépjárművezetésre is számítani lehet egyes esetekben!

- **Bizonyára léteznek kizáró okok.**

– Léteznek, ezeket a már említett rendelet tételesen felsorolja, amelyből szó szerint kell idézzek, mert fontos a gépjárművezetőknek.

Elégtelen észlelési teljesítmény. A közlekedési helyzetek biztonságos megoldásához szükséges felismerési és döntési képesség hiánya vagy nem kielégítő szintje. A figyelmi teljesítmény nem kielégítő szintje. Az észlelési, a döntési és a mozgási tevékenység összerendezettségének hiánya. Az értelmi működések nagymértékben csökkent szintje, ezen belül kiemelten ennek a gyakorlati gépjárművezetői tevékenységben való megnyilvánulása. A közlekedési magatartást befolyásoló személyiségvonások, amelyek fokozott baleseti veszélyeztetettségre utalnak. A gépjárművezetői teljesítmény szélsőséges ingadozása, terhelés, fáradtság vagy monotonia hatására. A jármű vezetéséhez szükséges jártasságok és készségek elsajátítására való képtelenség. A pszichés kifáradás. Foglalkozási és életkori sajátosságokból eredő, kedvezőtlen személyiségkép.

- **Ha egy gépkocsivezetőnél minden rendben van, hogyan igazolja a PÁV minősítését, ha kéri?**

– A PÁV Igazgatóság vagy az NKH Központi Hivatalának határozatával, vagy igazolásával, illetve az okmányiroda

által kiállított, a megszerzett PÁV minősítést tartalmazó okirattal, vagy a vezetői engedélyerre vonatkozó bejegyzésével. Ezenkívül egyes, korábban megszerzett képesítések is azonos értékűek lehetnek egyes PÁV kategóriákkal. Ezeket most nem sorolom fel, javasolom inkább a telefonon történő érdeklődést, hiszen munkatársaim erről is, másról is készséggel adnak szakszerű felvilágosítást.

- **Mennyibe kerülnek a vizsgálatok?**

– Minden kategóriában egységesen 8310 Ft, de a fellebbezés esetén végzett vizsgálat 12 620, a gépjárműhasználat pedig 2600 forintba kerül.

Ne feledkezzünk meg a jogorvoslati lehetőségről sem. A fellebbezést nálunk kell benyújtani, akkor az I. fokú határozatunkat újra felülvizsgáljuk, és lehet, hogy a panaszos javára döntünk. Ha nem, akkor a fellebbezést továbbítjuk az NKH Másodfokú Hatósági Főosztályához. Utána már a bíróság következik.

- **Mit hozott önöknek a 2007-es esztendő?**

– Szerencsére akkorra már a korábbi mostoha körülményekből ebbe a csodaszép, korszerű székházba költözhettünk, új műszerekkel gazdagodhattunk, és a 2007. január 1-jétől megalakult Nemzeti Közlekedési Hatóságon belül önálló, de központi irányítású igazgatóság lettünk.

Ez jó nekünk is és az ügyfeleinknek is. A szakmai véleményünk nem változott, bővíteni kellene a feltűnő közlekedési magatartást mutatók rendkívüli vizsgálati kötelezettségi körét, és nagyon kívánatos lenne megteremteni a jogszabályi összefüggést a PÁV, az utánpótlás és az előéleti pontrendszer között. Ezt az egyre romló baleseti statisztikák is indokolják.

Tóth Gábor

Elérhetőség:

Nemzeti Közlekedési Hatóság

Pályaalkalmassági

Vizsgálati Igazgatóság

1082 Budapest, Vajdahunyad u. 45.

Postafiók: 1445 Budapest, Pf. 365

Tel.: 814-1810, fax: 814-1811