

## NKH MŰSZAKI VIZSGA AZ M0-SON

# Összevont közúti ellenőrzés

### RENDŐRÖK, VÁMŐRÖK, NKH-ELLENŐRÖK

A szigetszentmiklósi leágazásnál lévő OMV üzemanyag-töltő állomás parkolójában az NKH mobil kamion- és autóbusz-vizsgáló állomása mellett három hatóság tartott összevont közúti ellenőrzést. A rendőrök, vám- és pénzügyőrök, NKH-ellenőrök három egymást követő napon összesen 14 megyében tartottak összevont ellenőrzést. **Garamvölgyi László**, a rendőrség szóvivője vezette a sajtótájékoztatót, amelyen a hatóságok képviselőitől a következőket tudtuk meg a helyszínen.



Balról Lovas Károly Róbert főigazgató, Samu István rendőr vezérőrnagy és Garamvölgyi László szóvivő

### Lovas Károly Róbert főigazgató, NKH

A Nemzeti Közlekedési Hatóság 9 mobil mérőállomással és 30 darab, mérőműszerekkel felszerelt járművel rendelkezik, melyek segítségével a közúti közlekedésben részt vevő gépjárművek műszaki állapotát tudja kontrollálni. A mobil vizsgálóállomások teljes műszaki vizsgát tudnak lebonyolítani egy haszongépjárművön.

Az elmúlt év során a belföldi hatósági jelzéssel ellátott járművek esetében a vizsgált járművek mintegy 70%-ánál tapasztalt a hatóság hibát, és hasonló arányú volt a szabálytalanság az Európai Unión kívüli államokból származó gépjárművek esetében is. Az Európai Unió tagállamaiból származó vizsgált járművek esetében 40%-os volt a hibarány. A leggyakoribb hibák a fékek nem megfelelő állapota (50-55%), illetőleg a gumiabroncsok kopottsága (30%). A mobil vizsgálóállomással

végzett ellenőrzések magas hibaarányát nagymértékben befolyásolja az, hogy a vizsgálatra olyan járműveket választunk ki, amelyek szemmel látható módon rosszabb műszaki állapotúak.

Fontos közlekedésbiztonságot javító tényező a gépjárművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó szabályok betartásának az ellenőrzése, különösen az elalvásos balesetek számának csökkentése érdekében. Az ilyen irányú ellenőrzési tevékenységet a közlekedési hatóság már jóval az EU-csatlakozás előtt, 2001. évben elkezdte. Akkor még a „tanulói időszakot” éltük, és mindössze 27 ezer menetíró korong ellenőrzése történt meg. Mára ez a szám jóval 400 ezer fölött van.

Az ellenőrzések hatékonyságának növelése érdekében a Nemzeti Közlekedési Hatóság a közúti ellenőrzési tevékenységet számos esetben a rendőrséggel, a határőrséggel, a VPOP-val, illetőleg a szomszéd-

os országok hatóságaival összehangoltan végzi. A külföldi társhatóságok közül az elmúlt évben a román, valamint az ukrán kollégákkal fűztük szorosabbra a munkakapcsolatot.

A közlekedési hatóság 2007-ben is részt vett a TISPOL (nemzetközi rendőrségi szervezet) által meghirdetett időpontokban végrehajtott, a teljes Európai Unióra kiterjedő közúti ellenőrzésekben, és 7 ilyen ellenőrzési akció történt az év során.

A tavalyi évben összesen több mint 34 ezer áruszállító jármű tengelyterhelés-mérését végeztük el. A vizsgált járművek 5,5%-a tengelytúlsúlyosnak bizonyult.

Fokozottabb figyelmet fordítottunk az M0-s autót forgalmára – különös tekintettel a bekövetkezett balesetek számára –, amely az ellenőrzések gyakribbá tételében nyilvánult meg.

A 2007. évről szóló statisztikai adatok feldolgozása jelenleg is folyik, azonban az országos összehangolt ellenőrzések összesített adatai már rendelkezésre állnak:

- Az akciók alkalmával 19 352 jármű, illetve járműszerelvény ellenőrzésére került sor. A megállított járműveken összesen 50 677 ellenőrzési műveletet hajtott végre a Nemzeti Közlekedési Hatóság.
- A megvizsgált tachográfkorongok száma 45 147 volt, amelyeknek átlagosan 7%-a

szabálytalanságot tartalmazott.

- Az ellenőrzött veszélyesáruszállító járművek száma 492 volt, amelyeknek átlagosan 5%-a szabálytalanul végezte feladatát.
- A közúti ellenőrök 26 385 közlekedésbiztonsági-műszaki ellenőrzést hajtottak végre, melyek kiterjedtek a vonatokra és vontatmányokra is. A szabálytalan járművek száma átlagosan 6% volt.
- Mobil vizsgálóállomásokkal 980 jármű vizsgálatára került sor. A vizsgált járművek átlagosan 25-37%-a kapott szabálytalan minősítést.
- A közúti közlekedési szolgáltatás feltételeinek vizsgálata 12 908 jármű esetében történt meg. A fenti szempontból ellenőrzött járművek 3-5%-a szabálytalanul bizonyult.

A közlekedési hatóság tapasztalatai szerint az ország keleti határai felől nagy arányban érkeznek rossz műszaki állapotban lévő járművek. A közlekedés biztonságának fokozása érdekében, kidolgozott ellenőrzési terv alapján, 2008-ban fokozott ellenőrzéseket fog a hatóság végezni ezeken a határszakaszokon.

Emellett természetesen a szlovén, osztrák, szlovák hatóságokkal való együttműködés kialakítása, közös ellenőrzések szervezése is részét képezi az ez évi feladatoknak.



Tachográfkorong-ellenőrzés a mobil vizsgálóállomáson és a mobil állomás műszeregyüttese



### Samu István rendőr vezérőrnagy, az ORFK főigazgatója

Hazánkban a „Schengeni övezet”-hez történt csatlakozásával megváltozott az Európai Unión belül betöltött szerepe, ezzel együtt több tekintetben is nőtt a felelőssége. A különböző hatóságoknak sok területen többlet-feladatokat kell ellátniuk a belső határok mentén, a határellenőrzés megszüntetése miatt keletkezett biztonsági deficit ellentételezése érdekében.

A közúti forgalomban részt vevő, rossz műszaki állapotú tehergépjárművek az időjárási viszonyoktól függetlenül is komoly baleseti veszélyforrást jelentenek, különösen azért, mert a mozgó tömeg nagyságával egyenes arányban, a haladási sebesség növekedésével hatványozottan növekszik a jármű(szerelvény) mozgási energiája. Elsősorban ez határozza meg a baleset során bekövetkező rongálódások mértékét, ezen keresztül a személyi sérülések súlyosságát is. Hazánkban 2007. januártól novemberig ter-

jedő időszakban több mint 1500 balesetet okoztak tehergépkocsi-vezetők, és ezeknek a baleseteknek a kimenetele a fenti okok miatt jellemzően súlyosabb volt, mint az összes balesetek átlaga. Az összes személyi sérüléssel járó baleset 7%-ában érintettek a külföldiek okozóként vagy részesként.

További veszélyforrást jelent az a körülmény, hogy hazánk közútjain jelentős tranzitforgalom bonyolódik le, és ennek egyre nagyobb részét jelenti a veszélyes áruk közúti fuvarozása, ami tovább növeli a súlyos következményekkel járó közlekedési baleset bekövetkezésének lehetőségét.

A nemzetközi közúti fuvarozásban részt vevők vezetési és pihenőidejének ellenőrzési tapasztalatai szerint a harmadik országok tehergépkocsi-vezetői körében gyakrabban fordul elő a pihenőidők meg nem tartása. A 2006. évre vonatkozó adatok szerint a nemzetközi fuvarozásban részt vevő járművezetők tekintetében az erre feljogosított hatóságok

1 2 3  
4

1. Komplettszaki vizsga a „büfékocsiban”
2. Magyar kamion a mobil ellenőrzőben
3. Három hatóság együtt ellenőriz
4. Ürött-kopott kisteherautó ellenőrök gyűrűjében



a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó előírásokat több mint 18 000 esetben ellenőrizték. Mintegy 13 572 esetben magyar, 2606 esetben EU-tagállam, 2073 esetben harmadik országból származó vezetőt ellenőriztek. Az ellenőrzések tapasztalatai szerint a magyar vezetők az esetek 11,2%-ában, az EU-tagállamok vezetői 13%-ban, míg a harmadik országokból származó vezetők 21,7%-ban sértik meg az előírásokat. A téli időjárási, látási és útvizszonyok között a közlekedési balesetek kockázatának csökkentésében egyre nagyobb jelentőséget kap a közlekedési és a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó szabályok

megtartásán túl a járművek műszaki állapotának és a járművezetők biztonságos vezetésére való alkalmasságának ellenőrzése.

Az előzőekből adódó feladatok végrehajtása, a rossz műszaki állapotban lévő járművek forgalomból történő kiszűrése, a nemzetközi közúti fuvarozásban részt vevő járművezetők vezetési és pihenőidejének betartatása és a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó szabályok megtartása ellenőrzésére az ORFK vezetője utasítást adott ki. A rendőrség jelentős összeget fog beruházni az ellenőrzésekhez szükséges eszközökre.

Tóth I. G.

### A Nemzeti Közlekedési Hatóság 2008. január 10-én, az M0-s körgyűrű csepeli pihenőhelyénél végzett összehangolt közúti ellenőrzéseinek tapasztalatai

A vizsgálati ponton összességében 29 jármű, illetve járműszerelvény vizsgálatára került sor, melyből 23 belföldi, 6 külföldi áruszállító volt. • Az ellenőrzési műveletek száma 79 volt, tekintettel a vizsgálatok komplex végrehajtására. • A vizsgált menetíró korongok száma 126 volt. A külföldi hatósági jelzésű járművek vezetőitől 32, a belföldi hatósági jelzéssel ellátott járművek vezetőitől 94 korong származott. A belföldi áruszállító korongjaiból 3, a külföldi áruszállító korongjai közül 1 bizonyult szabálytalannak • Műszaki-közlekedésszabály-

gi szempontból vizsgálat alá vont tehergépkocsi és vontatmány száma 40 volt (28 belföldi, 12 külföldi). A belföldi áruszállítók közül 9-nél műszaki hiányosság volt megállapítható, a külföldi áruszállítók esetében műszaki szabálytalanság nem történt. • A mobil vizsgálóállomással összesen 7 belföldi jármű ellenőrzésére került sor, melyből 5 esetben találtak hibát az ellenőrök. • Környezetvédelmi vizsgálatnak összesen 14 belföldi gépjárművet vetettek alá, szabálytalanság egyiknél sem volt mérhető. • A közúti közlekedési szolgáltatás feltételeinek vizsgálata 18 jármű esetében történt

(13 belföldi, 5 külföldi). Az ellenőrzött belföldi áruszállítók közül 1 a szabályoknak nem megfelelően végzete feladatát, a külföldieknél szabálytalanság nem volt megállapítható.

**Intézkedések:** Közigazgatási bírság kivetésére 3 esetben került sor (2 belföldi, 1 külföldi áruszállító). • Műszaki vizsgára összesen 5 gépjármű lett berendelve (belföldi áruszállítók). • Szabálysértési eljárás kezdeményezése 3 esetben történt (belföldi áruszállítók). • Szabálytalan állapot azonnali megszüntetésére 1 esetben készítette a hatóság a járművezetőket (belföldi áruszállítók). • Rendőri helyszíni bírság kivetésére 3 esetben, figyelmeztetésre 2 esetben került sor.