

NKH SZABÁLYOK BETARTATÁSA

Telephelyi ellenőrzés

HA JÖN AZ NKH-ELLENŐR

Nem lepődnék meg, ha a címet olvasván egyeseknek kissé megemelkedne a vérnyomásuk. Ők azok, akik már átéltek egy telephelyi ellenőrzést. Pedig amelyik gépjármű-üzemeltetőnél minden rendben van, ott semmi ok az ijedelembre, a kisebb, akaratlan hibákért pedig nem lehet aránytalanul nagy büntetést kapni. **Tolna Sándort**, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép-magyarországi Regionális Igazgatóságának Közúti Jármű Főosztályának vezetőjét kértük meg, mutassa be számunkra, mit érdemes tudnunk a telephelyi ellenőrzésről.



Tolna Sándor, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép-magyarországi Regionális Igazgatóságának Közúti Jármű Főosztályának vezetője

● **Hogyan választják ki, melyik gépjármű-üzemeltetőhöz fognak kiszállni telephelyi ellenőrzésre?**

– Alapvetően háromféle módszer szerint jelöljük ki az ellenőrzendő üzemeltetőt. Mindegyiket kockázatelemzéssel. Melyik vállalkozással volt eddig több probléma, mit tapasztaltunk nála az utolsó ellenőrzésünk alkalmával, melyek voltak a jellemző hiányosságok és milyen mértékű volt, a vállalkozás által üzemeltetett járművek darabszáma? Ez még nem is az összes szempont! Nyilván a gyakrabban hibázó céget gyakrabban fogjuk meglátogatni. Érkeznek hozzánk bejelentések is valamelyik cég, intézmény vagy egyéni vállalkozó ellen. Ha telefonon érkezik a bejelentés, azzal így érdemben nem foglalkozunk, megkérjük a telefonálót, szíveskedjék a bejelentését írásban megismételni. Az írásos bejelentést – amennyiben reálisnak látszó jogsértéseket tartalmaz – komolyan vesszük, és általános ellenőrzés alá vonjuk a bepanaszol-

tat. Az írásos bejelentések jelentős többségét a bejelentő alá is írja, ezzel nincs baj, erre intézkedünk. Ám kapunk alá nem írt, névtelen bejelentéseket is, hogy ennek mi legyen a sorsa, azt a regionális igazgatóság vezetője dönti el.

Itt jegyezném meg, ha nincs semmi alapja a bejelentésnek, az a hatóság félrevezetésének számít, és büntetőeljárást vonhat maga után. Ezt figyelembe kell venniük a bejelentőknek! A bejelentések alapja általában valamilyen konfliktus vagy az egyenlő versenyfeltételek megsértése a bepanaszolt részéről. Ennek ellenére a bejelentők többsége magánszemély, cég ritkábban fordul elő. Viszont kapunk bejelentéseket társadalmi szervezetektől is, például rendőrségtől, APEH-től, másoktól.

A harmadik módszer, hogy figyeljük, kinél, mikor voltunk utoljára, és egy idő után újra jelentkezők, tehát előbb-utóbb mindenkivel találkozunk.

● **Változott-e a bejelentések száma?**

– Jelentősen. A 2007-es évet tekintve közel háromszorosára növekedett a darabszám, amelynek okát elsősorban a 2007. május 1-jétől hatályba lépett „Bírságrendelet” magas büntetési tételeiben látom. Aki már kifizetett egy ilyet, joggal mérgelődik, hogy a másik miért jár túlterheléssel, miért feketén foglalkoztat embereket vagy miért dolgoznak nála a gépkocsivezetők napi 12-14 órát? Sok a dolgonk, mert Budapesten és

Pest megyében működik a gépjármű-üzemeltetők nagy többsége.

Egyébként a bejelentő adatait nem adhatjuk ki, így rendelkezik a vonatkozó jogszabály. Van éves ellenőrzési darabszámunk, de hogy mikor, hová megyünk ki, azt csak rövid távra tervezzük. Ezt a tervet még az igazgatóságon belül is csak az tekintheti meg, akire tartozik, illetve az igazgatóság felső szintű vezetői.

● **Nem baj, ha tudjuk, milyen jogalapja van a telephelyi ellenőrzésnek?**

– Tényleg nem baj, tehát szívesen sorolom az erről intézkedő jogszabályokat, hátha valakit ilyen mélységben is érdekel.

● 1988. I. törvény 44. § (1) és (3) bekezdés (Közlekedési törvény).

● 263/2006. (XII. 20.) Kormányrendelet 8. § (1) bekezdés. A Nemzetközi Közlekedési Hatáságról.

● 7/2002. (VI. 29.) GKM-BM-KvVM rendelet a gépkocsik környezetvédelmi felülvizsgálatáról és ellenőrzéséről.

● 5/1990. (VI. 12.) KÖHÉM rendelet a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról. (14. §, 15. §)

Ezek a jogszabályok csak az alapot, a jogkört adják, ezen belül még több, egyéb hazai és EU-s előírás betartását ellenőrizzük. Ezért fontos, hogy a gépjármű-üzemeltetők mindig naprakészen ismerjék a rájuk vonatkozó jogszabályokat, és azok szerint szervezzék a munkájukat. Ha így tesznek, azzal számos kellemetlenség lesz elkerülhető.

● **Megtörtént a kiválasztás. Erről hogyan szerez tudomást a kiválasztott cég?**

– Kétféle módon. Az esetek többségében ajánlott levelet kap, amelyben értesítjük, hogy a 2004. évi CXL. törvény, a Közigazgatási eljárási törvényben foglaltak alapján, a megjelölt időpontban telephelyi ellenőrzést tartunk. Ebben a levélben közöljük azt is, mely jogszabályok betartását fogjuk ellenőrizni. Bár többnyire komplex ellenőrzést folytatunk le, a levél tartalma cégenként eltér-

het egymástól. Nyilván kicsit mást írunk a háromautós vállalkozásnak és mást a 100 autós-nak.

A levélben kérjük azt is, hogy ha a szakmai vezető nem áll rendelkezésre, akkor gondoskodjon nyilatkozattételre kijelölt, meghatalmazott személyről. Az ellenőrzés időpontjáról hajlandóak vagyunk egyezkedni, de a komolytalan halogatási szándék észlelése után mi mondjuk meg az időpontot.

Ritkán ugyan, de előfordul, hogy előzetes bejelentés nélkül megyünk ki egy telephelyre. Ezt akkor tesszük meg, ha a tettenérést látjuk célravezető módszernek. Hogy melyek ezek az esetek, arról nem kívánok beszélni, mert nem szeretném nehezíteni a munkánkat.

● **Ezek után kiszállnak a helyszínre. Hány ellenőr megy ki egy telephelyre?**

– Alapesetben mindig két ellenőr jelentkezik be, a nagy cégekhez akár többen is. Meg kell mondjam, a telephely megtalálása és ott a munkakörülmények nem mindig egyszerűek. Előfordul, hogy a falvakban nincsenek utcanevtáblák, házszámok, és csak keserves keresgélés után találjuk meg a telephelyet. Ami mondjuk egy eldugott kis parasztház, ahol a szakmai vezető maga a háziasszony. Elkezdődik az ellenőrzés, miközben a baba sír a szomszéd szobában, tehát meg kell tetetni. Az udvarban folyamatos a kakaskorékolás, a kutyaugatás és bögnök a tehenek, akiknek enni kell adni. A munkahely az ellenőr számára a konyhaasztal egyik fele, és egy hokedlin ülve dolgozik. Igaz, másutt luxusiroda is előfordul.

Volt olyan eset, amikor egy méretes, nagy községben az ellenőreink először a kocsmában érdeklődtek, de onnan továbbküldték őket. Körbejárták a falut, mire megtalálták a „székhelyet”. Hol? A kocsmától 30 méterre. Másik eset, amikor a vállalkozó egy öregecske furgonnal jelent meg a megadott címen, és közölte, a furgon az ő telephelye, itt folytatassuk le az ellenőrzést.

TELEPHELYI ELLENŐRZÉS 2007-BEN A RÉGIÓBAN

- 302 üzemeltető vizsgálata, ebből 109 hiányos volt,
- közlekedésbiztonsági ellenőrzés 168 eset, vizsgált jármű 1725 db, ebből hiányos 16 db,
- környezetvédelmi ellenőrzés 152 eset, vizsgált jármű 1607, ebből hiányos 8 db,
- közúti közlekedési szolgáltatás ellenőrzése 180 eset, ebből 63 esetben állapítottunk meg hiányosságot,
- AETR ellenőrzés 96 eset, 73 084 menetírókorong vizsgálata, ebből 3645 hiányos.

● Hogyan fogadják az ellenőrzést?

– Bizony előfordul, hogy a szakmai vezetőnek mindig valami sürgős dolga akad, amikor ellenőreink kérdezni akarnak tőle valamit. Ilyenkor komoly figyelemelterelés következik. Szerencsére a többségnél nincsenek gátló tényezők, együttműködők. Az ellenőrzés akadályozása egyébként sem tanácsos, mert ilyen esetben eljárás bírság kiszabásának van helye, melynek a legkisebb összege esetenként ötezer forint, legmagasabb összege természetes személy esetén ötszázezer forint, jogi személy vagy jogi

személyiséggel nem rendelkező szervezet esetén pedig egymillió forint.

Az ellenőrzés alkalmával az NKH ellenőreinek a vállalkozás vezetőjénél vagy megbízottjánál kell jelentkezniük, igazolják magukat, és közlik, mit fognak ellenőrizni. Szeretném hangsúlyozni, hogy az NKH működési alapelveinek megfelelően a telephelyi ellenőrzésnek az egész ország területén ugyanúgy, ugyanolyan szabályok szerint kell lebonyolódnia.

● És mit fognak ellenőrizni?

– Amit előzetesen a levelünkben közöltünk, és amit a helyszínen még szükségesnek látnak. Az ellenőrzés kiterjedhet a rendelkezésre álló iratokra, a személyekre, a gépjárművek közlekedésbiztonsági ellenőrzésére és a gépjármű karbantartására. Bár az utóbbit önálló vizsgálat keretében bonyolítjuk le.

● Lefoglalhatnak iratokat is?

– Megtehetjük. Ebben az esetben ezt jegyzőkönyvben rögzítjük. Leggyakrabban tachográfkorongokat foglalunk le, ezeket benn az igazgatóságon vizsgáljuk tovább számítógép segítségével.

● Hogyan vizsgálják a gépjárműveket?

– Csak az üzemeltető által menetkésznek nyilvánított járműveket vizsgálhatjuk. Szemrevételezéssel, működésspróbával, és ha kell kipufogógáz-elemző műszerrel, de ha vannak az üzemeltetőnek létesítményei,

berendezései, műszerei, akkor azokat is igénybe vehetjük.

Ha az ellenőrzés azt állapítja meg, hogy a jármű nem felel meg a műszaki előírásoknak, a hiba kijavításáig és helyszíni visszaellenőrzéséig megtilthatja, hogy a jármű a telephelyt elhagyja. Ha a jármű műszaki állapota az ellenőrzés befejezésekor sem elégíti ki az MR-ben foglalt feltételeket, akkor a műszaki állapottól függően a hatósági engedély érvényességi idejét lerövidíti és a rendszám érvényességét megszünteti, a hatósági engedély érvényességi idejét és a rendszám érvényességét megszünteti.

Ha a vizsgálat alapján arra lehet következtetni, hogy a jármű a jogszabályban meghatározott műszaki feltételeknek nem felel meg, de az a vizsgálati feltételek hiányában egyértelműen nem állapítható meg, az ellenőr a járművet hatósági vizsgálatra rendeli.

● Ezzel az ellenőrzés befejeződött?

– Korántsem. A hiányosságok felszámolására az üzemeltető határidőt kap, és az ellenőrzés megállapításáról jegyzőkönyv készül. Ha lejárt a határidő, utóellenőrzést tartunk. Ezen túlmenően az esetleges jogsértéseket a hatósági eljárás keretében büntetések fogják követni. Remélem, minél kevesebb ilyen üggyel fogunk találkozni, hiszen ez nekünk sem öröm.

Tóth I. G.



Korongellenőrzés az NKH ellenőrzési igazgatóságán



Az NKH Közép-magyarországi régiójának székháza

CSATLAKOZÁS AZ ECR EGYSZÉNYÉHEZ

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Magyarország képviselőjében 2008. január 1-jétől teljes jogú tagként csatlakozott a Euro-Controle-Route (ECR) együttműködéshez.

A Euro-Controle-Route európai közúti közlekedési ellenőrzést végző hatóságokat, felügyeleket tömörítő szervezet küldetése az ellenőrzés minőségének emelése, a közúti biztonság javítása, illetve a közúti közlekedés jogszabályainak történő megfelelés érdekében, valamint a tisztességes verseny támogatása.

A szervezetet a Benelux államok és Franciaország 1999-ben hozta létre. Jelenleg az együttműködésben részt vevő tagok száma 14-re növekedett, ezenkívül további 6 ország fejezte ki közelebbi érdeklődését.

A térségbeli országok közül a szervezetnek már tagja Ausztria, Lengyelország, Románia és Bulgária is.

A közelmúltban távlati célkitűzésként jelent meg körülbelül 2010-ig az összes európai tagállam taggá válása. A napi működést a brüsszeli központú Benelux titkárság munkatársai támogatják.

Az együttműködés fő célja elérni a lehető leghatékonyabb és harmonizált ellenőrzési gyakorlatok megvalósítását a részt vevő országokban, és ideális esetben Európa-szerte, konzultáción, kooperáción és közös javaslatokon keresztül.

Így konkrét célja többek között a hatóságok közötti konzultáció erősítése, a szabálysértésekről történő információcseré, közös, illetve koordinált ellenőrzések szervezése, együttműködés a képzések tekintetében, beleértve az új módszerekről történő tapasztalat és információcserét, vala-

mint közös álláspontok, ajánlások elfogadása. A szervezet természetesen a vonatkozó közösségi stratégiákhoz, prioritásokhoz illeszkedően, azzal összhangban fejti ki mindenkori tevékenységét, szoros együttműködésben az Európai Bizottság EU Közlekedési Főigazgatóságával. Továbbá kiterjedt külső kapcsolatokkal rendelkezik, így közreműködik a Nemzetközi Gépjármű-ellenőrzési Bizottsággal (CITA), az európai közlekedési rendőrségek hálózatával (TISPOL), esetenként a Nemzetközi Közúti Fuvarozók Egyesületével (IRU).