

PILÓTÁK VÉLEMÉNYE HOL ÁLLUNK MEG?

Szlovéniai és európai bírságolások

A VISSZATÉRŐ PROBLÉMA: KEVÉS A PARKOLÓ!

Ami a vezetési és pihenőidőket illeti, Szlovéniában követik az uniós irányelveket. Törvény írja elő a vezetési és pihenőidő betartását, valamint a tachográfok használatát is. Aki szabálysértést követ el és rajtakapják, köteles büntetést fizetni. 40 eurós büntetést fizet, aki kevesebb mint 30 perccel túllépte a megengedett vezetési időt, aki viszont több mint fél órával, de kevesebb mint egy órával vezetett többet a megengedettnél, annak 120 euró büntetést kell fizetnie. Van 250 és 400 eurós büntetés is.

A legkeményebben, 600 euróval sújtják azt a gépkocsivezetőt, aki a megengedett vezetési időt több mint három órával lépte túl. A Waberer's International Zrt. gépkocsivezetőivel beszélgettem a büntetési tételekről.

MACSEK JÁNOS

Jellemző gond a parkolás

Macsek János 1989-ben szerezte a jogosítványát. Szekszárdon kezdett a Gemenc Volánál. Azóta többé-kevésbé vezet. Amióta a Waberer's International Zrt. munkatársa, elég gyakran megfordul Szlovéniában, miután a francia, spanyol csoportban dolgozik.

– Máshol sem kevesebb a büntetés – állítja. – Én betartom a szabályokat, a vezetési és pihenőidőt, így engem nem érintenek ezek a pénzbüntetések. A vezetési idő lejártá előtt minimum

egy órával már parkolót keresek. Ha még lenne ugyan félórányi vezetési időm, de egy biztos parkolónál vagyok, megálllok. Szlovéniában eddig még mindig találtam időben parkolót. Ez nem Franciaország, ahol akár ki is vezetheti szó szerint az ember az idejét, mert még este tíz órakor is talál parkolót. Szlovéniában visszafelé jövet, estefelé akadt már nemegyszer parkolási gondom. Amikor például Olaszországból ájtjövök, akkor már úgy kell készülni, nem biztos, hogy találok parkolót. A határtól 20 kilométerre van három parkoló, ide úgy kell

érkezni, hogy valamelyikben találjak helyet. Eddig valahogy mindig meg tudtam állni.

Ami a vezetési és pihenőidőt illeti, szerintem szükséges. Ha nem lenne, a gépkocsivezetőt addig hajtánák – gondolok itt a mai vadkapitalista világra, amikor az ügyvezetett kisvállalkozók semmivel sem törődnek, csak a pénzzel –, amíg ki nem esne az autóból. A pihenőidőt azért találták ki, hogy utána a gépkocsivezető frissen induljon tovább. Én dolgoztam maszeknál, ott reggel 10-től este 10-ig vagy éjfélig nyomni kellett a pedált. Dobálni kellett ki a kocsiból a tachográfkorongot, mert ezt rendelte el a vállalkozó. Ha nem ezt teszik – mondta –, lehet máshová is menni. El is jöttem ide. Elegendő volt belőle, hogy szünet nélkül én rizikózzak azért, hogy neki működjön a vállalkozása. Ott állandóan hulla fáradt voltam, már reggel fáradtan kezdtem. Aludtam 3-4 órát, aztán mentünk tovább. Akkoriban billences autóval dolgoztam itthon, természetesen túlsúlyal. Amit lehetett szabályt, azt mi mind megszegettük. Hát ebből lett elegendő.

MEGYESI NORBERT

Büntetéshullám Európában

Megyesi Norbert szerint óriásiak ezek a büntetések. A 33 éves fiatalember tíz évig dolgozott már tűzoltóként, előtte 3 évig katona volt.

– Most éppen kilépek a cégtől. Elvárják, hogy pihenten dolgozzon az ember. Ez rendben is volna, ez lenne a normális, de parkolóhelyeket sem az országban, sem Európában nem találni. Például Németországban délután 4-5 óra után már nem lehet sehol megállni, mert nincs hely. Ausztriában is ugyanez a helyzet, ott sincs elegendő parkolóhely. Szerintem csak a skandináv országokban lehet parkolni. Ott mindig meg tudtam állni, ha kellett. Bevett szokásom, hogy 3 óra vezetés után már elkezdlek megállóhelyet keresni.

Nem régen vezetek, nincs nagy tapasztalatom, de azért már észreveszem ezeket az abszurdításokat. Rendeleteket hoznak

Európa-szerte, amelyeknek következményeként egymás után kellene épülni a parkolóknak. Sőt, előbb kellett volna parkolókat építeni, és csak utána ezt a törvényt meghozni. Parkolók viszont nem épülnek. A rendelet persze helyes, de önmagában így nagyon kevés. Véleményem szerint valamennyi országnak külön nemzetgazdasági bevételt nyújtunk, amikor megbüntetnek bennünket. Szándékosan vadásznak ránk. Nekem szerencsére, ami a büntetéseket illeti, saját tapasztalatom nincs. Engem soha egyetlen hatóság sem állított meg, viszont amiket hallok, nagyon szomorúvá tesz, hiszen Európa-szerte büntetéshullám van. Ha egy kamionost megállítanak, akkor ott bevétel van. Természetesen nagyon fontos a vezetési és pihenőidő betartása, hiszen valamennyiünk élete forog kockán.

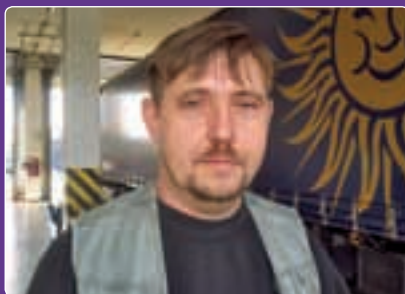
GERE PÁL

Előbb parkoló, utána bírságolás

1975 óta dolgozik a cégnél, éppen most is Szlovéniába indul.

– A törvényeket be kell tartani, nemigen lehet ennél többet erről a dologról beszélni. Viszont nincs elég parkoló. Szlovéniában sincs. Annyi kamion van mostanában Európában, mint még eddig soha. Se Ausztriában, se Németországban, se sehol nem tudunk megállni. Tehát, aki este hét óra után keres parkolót, az már csak az út szélén, az autópálya leállósávjában talál, de ott tilos büntetik is a leállást. Egyébként Magyarország vezet a parkolók hiányában, de Európában sehol nem bővelkednek benne.

A gépkocsivezetők nem azért lépik túl mondjuk öt perccel a vezetési időt, mert ezzel előrébb vannak, csak már félórája, órája nincs egy autónyi hely sem, ahol meg lehetne állni. És ezek után azt mondják a hatóság emberei, hogy félhavi, egyhavi fizetést tessék büntetesként kifizetni, akkora összeget, amennyiből az ember eltartja a családját. Magyarországon az ötperces túllépésért 50 ezer forint a



Macsek János:
Ha még lenne ugyan félórányi vezetési időm, de egy biztos parkolónál vagyok, megálllok, így Szlovéniában eddig még mindig találtam időben parkolót



Megyesi Norbert:
Elvárják, hogy pihenten dolgozzon az ember. Ez rendben is volna, ez lenne a normális, de parkolóhelyeket sem az országban, sem Európában nem találni



Gere Pál: A gépkocsi-vezetők nem azért lépik túl mondjuk öt perccel a vezetési időt, mert ezzel előrébb vannak, csak már félórája, órája nincs egy autónyi hely sem, ahol meg lehetne állni

büntetés. Ez a büntetési tétel valóban visszatartó erő, de a túlvezetés nem bűncselekmény, és sokszor olyan tekintetben „véten” is a gépkocsivezető, hogy egyszerűen nem volt hol megállnia. Persze tudom, ez a törvény az úton közlekedők, mindannyiunk védelméért született. Csak rossz volt a sorrend. Előbb kellett volna parkolókat építeni, és utána a törvényeket meghozni. Magyarországon milyen parkolók vannak? Ha már 15 kamion elfér benne, akkor az nagy szó. Ennyi kamion befogadó parkoló a legnagyobb autópályák melletti megállóhelyeken sincs. Ahol pedig nincs autópálya, ott semmi nincs, nemhogy parkoló. Én most például átmegek Szlovéniába. Ha ott ellenőrzik a tachográfomat, és Magyarországon nem tudtam megállni, ahol sajnos a legrosszabb a helyzet, akkor mire hivatkozzak, akkor mit mondok? Azt is kérdezhetik, hogy két nappal ez előtt Magyarországon miért nem álltam meg? Ugyanezt keresi minden hatóság, amikor 28 napra visszamenőleg ellenőriz. És erre nem lehet mit mondani. Hangsúlyozom, szerencsére velem ilyesmi még nem fordult elő. Remélem, nem is fog. Persze sok minden függ a rendőrtől, és persze a gépkocsivezetőtől is. Nem baj, ha mindkettő humánus és törvénytisztelő. De például ha a rendőrnek rossz napja van, akkor baj van, ugyanis általában másokon vezetjük le az indulatainkat. Ez emberi tulajdonság. Van, hogy az ember még éppen be tud állni a parkolóba, de a kocs szélé már kilóg. Amúgy be tud menni mellette egy személynépkocsi, a többi kamion viszont már nem is akar, látják, hogy megtelt a parkoló. Mégis odajönnek a rendőrök, és

magyarazzák, mekkora szabályszegést követett el a kamionsofőr. Holott a busz meg a személyautó be tud menni mellette. A sorból kilógó kamion csak jelzi, hogy már több ne jöjjön, mert nincs hely. Ha látom a megtelt parkolót, már megyek is tovább automatikusan.

CSERI MIHÁLY

A digitális tachográf „eláru”

Szlovén tranziton keresztül jár, ha éppen arra van fuvarfeladata.

– A vezetési idő betartásával kapcsolatosan az a legnagyobb probléma, hogy ugyan egyértelműen egységes egész Európában, az Európai Unióban, mégis mindenki másképp értelmezi. Amikor mi, gépkocsivezetők benne vagyunk valamilyen problémás szituációban, akkor szembesülnünk kell, hogy mindenki mindent másképp interpretál. Másképpen látja a helyzetet a spanyol, a francia, a német, a cseh vagy akár a magyar hatóság is.

A szlovének ennyit kérnek, de minden országban másképp büntetnek, a bírságok eltérőek. Van olyan ország, ahol a szlovénél sokkal nagyobb büntetések vannak, máshol ettől sokkal enyhébb a büntetési gyakorlat. Létezik olyan helyzet is, hogy csak figyelmeztetést kap a sofőr, ha túllépte valamilyen csekély kis idővel a vezetési idejét.

Amióta digitális tachográfok vannak, azóta sokkal szigorúbban be kell tartani a szabályokat, mert ugye a kártya mindent – akár egyetlen perc késést is – rögzít, 28 napra visszamenőleg.

Vegyünk egy rendkívül egyszerű, kézenfekvő példát. Magyarországon elmenni másfél órát,

mondjuk vidéken, nem jelent nagy problémát, de ugyanezt Manchesterben vagy London szívében megtenni más képtelenség. Ezekből a városokból kikerülni másfél óra nem elég, legfeljebb 30 kilométerre... Nem kalkulálják be a németországi torlódásokat, hogy akár 12 kilométert is araszolhat az ember az autópályán. Ahol pedig gyengébbek az ellenőrzések, ott nincs az a kamionsofőr, aki nem húz bele, hogy mielőbb a lerakóhoz érjen. Szlovéniában egyébként sokáig gyengébbek voltak az ellenőrzések, sőt nem is foglalkoztak a vezetési és pihenőidő betartásával. Ott inkább a sebességtúllépés volt a kontroll célkeresztjében. Most nyilván ezért hozták ezt a határozatot, hogy behozzák az eddig elmaradtakat. De merem állítani, mi, magyarországi kamionsofőrök bárhol a világon nagyon nagy százalékban betartjuk a vezetési és pihenőidőt.

TILK ISTVÁN

Máshol is ekkora a bírság

Ő is csatlakozik az előtte szóló kollégáihoz, miszerint minden attól függ, éppen hol éri a gépkocsivezetőt a pihenőidő kezdete.

– Egy biztos, nagyon be kell osztani az időnket. A pihenési idő Szlovéniában hol adott, hol nem, attól függ, milyen időpont-

ban tudok megállni. Késő este már szinte lehetetlen helyet találni. De hát ugyanez jellemző Magyarországra is, nincs hely, ahol pihenni lehetne. Szlovéniában elég jó a közbiztonság, kevés a gond. A parkoló a gond, annak hiánya.

Franciaországban a nap bármely szakában meg lehet állni. Nemcsak sok a parkoló, hanem még bővebb is ezek a megállóhelyek, sok kocs elfér bennük, jól kiépítettek, tisztálkodni is lehet mindegyikben.

Ami meg a szlovén büntetési tételeket illeti: 40 eurónál kezdik és 600 eurónál fejezik be. Mit mondanak, Magyarországon sem különbek a büntetési tételek. Hallottam például, hogy itthon a bolgár gépkocsivezetőket a közelmúltban jócskán meglepték, azaz megbüntették. A büntetési tételüket illetően milliós nagyságrendről volt szó. Igaz, ők, ahogy hallottam, igencsak túllépték a törvényben meghatározott vezetési és pihenőidőket. De elképzelhető, hogy az ember a saját hibáján kívül eső okokból eredően nem tud megállni. Hiába akar a gépkocsivezető leparkolni, ha nincs hol. Kamionnal nem lehet fára mászni. Akkor tehát kérdelem én, a Szlovéniában bevezetett büntetési tételek a gyakorlati élethez viszonyítva reálisak vagy sem?

B. Lengyel Anna

Cseri Mihály: Van olyan ország, ahol a szlovénél sokkal nagyobb bírságok vannak, máshol ettől enyhébb a büntetési gyakorlat. Létezik olyan helyzet is, hogy csak figyelmeztetést kap a sofőr, ha túllépte valamilyen csekély kis idővel a vezetési idejét



Tilk István: Elképzelhető, hogy az ember a saját hibáján kívül eső okokból eredően nem tud megállni. Hiába akar a gépkocsivezető leparkolni, ha nincs hol

