

## KONFERENCIA VÁLASZOK A SZAKMA KÉRDÉSEIRE

## Magyar közlekedés az EU-ban

## SZAKEMBEREK A JÖVŐÉRT – XI. SZAKMAI FÓRUM TATÁN

Ha a mai változó világban tizenegy éven keresztül minden évben sikerül megrendezni egy azonos témájú konferenciát, az annyit jelent, jó a témakör és a szervezés. Pedig ez a konferencia éppen a sokszínűségéről ismert, hiszen a közlekedés, a tudomány és a fuvarozóágazat legkülönbözőbb területeiről érkeznek a jól felkészült előadók. Két nap alatt 21 előadás hangzott el, melyekből csak néhányat van módunk ismertetni.



A konferencia elnöksége. Farkas Károly, az NKH regionális igazgatója megnyitja a szakmai fórumot

korlátozások és a motorfejlesztések jelentik az energiaipar számára.

Az egyik út a bioüzemanyagok gyártása, amely területen a MOL már megkezdte a második generációs biokomponens termékek és technológiák fejlesztését. Egyébként a vállalat termékei már évek óta túlteljesítik az Európai Unió vonatkozó normatív előírásait.

Kétféle bioüzemanyagról beszélünk:

● **Bioetanol:** Növényi alapon gyártott, nagy tisztaságú etanol. Előállításához a növények cukor-, keményítő-, illetve cellulóztartalmának bontásával és erjesztésével történik. A gyártási technológiák előnye a kiterjeszhető alapanyagbázis, jelentős hátránya azonban a fermentáció során keletkező nagy mennyiségű szén-dioxid, a szétválasztó műveletek igen magas energiaigénye és a magas melléktermék-hányad. A vízmentes etanol a benzinnel kismértékben keverhető.

● **Biodízel:** Növényi alapú motorhajtóüzemanyag, amelyet Európában főként repce- és napraforgóolajból, másutt szója- vagy pálmolajból állítanak elő. A sűrű növényi olaj észterezése nyomán a fosszilis alapú gázolajhoz hasonló termék állítható elő. Nagy előnye, hogy maga az észterezés kevés energiát igényel, így a gyártás során kevesebb az energiafelhasználás és a széndioxid-kibocsátás is. Hátránya, hogy a nyersanyagként használt növényolaj előállításához – viszonylag magas melléktermék-hányad mellett – nagy mennyiségű termény kell feldolgozni, valamint az, hogy az észterezés során nehezen értékesíthető glicerint keletkezik.

A bioüzemanyagok tekintetében még nem alakultak ki egy-egy rendszer, országoként jelentősen eltérnek az előírások és több kérdés kidolgozatlan. Jelenleg csak nagyon kevés gépkocsi üze-

**Említsük meg a szervezőket:** A Közlekedéstudományi Egyesület Fuvaroztatók és Szállítványozók Tagozat, a Gépjárműközlekedési Tagozat, a Hajózási Tagozat, a Vasúti Tagozat, a Komárom-Esztergom Megyei Területi Szervezet, a Volán Humán Oktatási és Szolgáltatási Zrt. és a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, ...és a támogatókat:

- MOL Nyrt.
- Intercontainer Nemzetközi Szállítványozási és Szolgáltató Kft.
- MÁV Kombiteminál Kft.
- DAF Hungarotruck Kft.
- ORFK-OBV



Szűcs Lajos, GKM főosztályvezető-helyettes

● **Szűcs Lajos**, a GKM főosztályvezető-helyettese: **A közlekedéspolitikai és az infrastruktúra-fejlesztés aktuális kérdései.**

Az Európai Unió 2010-ig szóló közlekedéspolitikája pontosan megjelöli az elsősorban megoldandó feladatokat, azaz a prioritásokat.

Fontos a közlekedés munkamegosztásának átrendezése a szabályozott verseny segítségével. Tovább kell fejleszteni a közlekedési módok egymáshoz kapcsolását, amihez még mindig sok a lehetőség. Egyre nagyobb gond a főutak járműtelítettsége, de a közúti fuvarozók más akadályokkal is találkozhatnak, ezek felszámolása nagy, de elkerülhetetlen feladat. Fel kell térképezni a szűk keresztmetszeteket és embercentrikusabb közlekedéspolitikára van szükség mindenütt. Ez főképp a közúti közlekedéstől fulladozó nagyvárosok esetében igaz.

Nem elég ezekre jó terveket készíteni, meg kell oldani a finanszírozás kérdését is. A szükséges összegekhez képest nem elegendők az állami források,

tehát valamilyen módon meg kell győzni a magántőkét a beruházásokhoz. Annál is inkább, mert az EU által tervezett projektek 80%-a nem valósult meg. Az utak zsúfoltsága miatt egyre inkább előtérbe kerül a vasúti és a vízi szállítás fejlesztése, ami feltehetőleg kihat majd a közúti fuvarpiacra is.

Környezetvédelmi cél a gépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának 24%-os csökkentése, bár ezt 2001-től 2008-ig kell megoldani az autógyáraknak. Nem kerülhetők meg az energiaéhség és a klímaváltozás kihívásai. Ma már a közlekedéspolitikai nem a növekedés irányába mozdul, hanem a fenntarthatóság, a jobban szervezethez és a minőség felé. Ennek az elvnek nem mond ellent, hogy fel kívánják számolni a még meglévő szabályozáseregetű korlátokat.

Többet kellene befektetni a tudásba és az innovációba. Célrányos képzéssel alkalmasra kell tenni a munkaerő-állományt a mobilitásra. Magyarországon folyamatosan zajlik az ágazat kérdéseinek megoldása, de most olyan nagy probléma nincs, ami azonnali beavatkozást igényel.



Dr. Szirmai László, MOL Nyrt.

● **Dr. Szirmai László** termékfejlesztési és alkalmazástechnikai vezető, MOL Nyrt.: **Bioüzemanyagok az Európai Unióban és Magyarországon.**

Napjainkban az emberi civilizáció energiaszükségletének közel 40%-át, ezen belül a közlekedés energiafelhasználásának több mint 70%-át a kőolaj fedezi. Miután ez az alapanyag egyszer biztosan elfogy a földön, már ma meg kell tenni az első és jövőbe mutató lépéseket a megújuló energiák irányába. A további hajtóerőt az egyre szigorodó emissziós

► mel tiszta biodízellel, mert ennek műszaki feltételei vannak. A többi jármű számára egyelőre a kőolajalapú üzemanyagba bizonyos százalékban történő bekeverés lehetősége marad. A későbbiekben ez a százalékarány lassan növekedni fog, és a világpiacra a bioüzemanyagok gyártása, forgalmazása egyre nagyobb üzletet fog jelenteni.



Horváth  
Zsolt  
Csaba,  
NKH elnök

● **Horváth Zsolt Csaba**, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke: **A Közlekedési Hatóság és az európai fuvarozás kapcsolata.**

A Közlekedési Hatóság történetének és az NKH létrejöttének ismertetése után az elnök gyakorlatiasabb kérdésekre tért át. A nemzetközi közúti fuvarozók érzékeny témája a CEMT engedély. Ebben az évben 1015 engedély kerül kiadásra, ebből 853 darab az éves engedély és 162 a havi engedély. Ez 169-cel kevesebb, mint a 2006-os kvóta, amelynek okát a CEMT kvótaszámítás módosításában kell keresni.

Új és egyre bővülő feladat a hatóság számára a digitális kártyák ellenőrzése. Vannak EU-projektek, ilyen a MIDT és a Tachonet, a központi adatnyilvántartó szervezet, amelyhez a 27

tagállamból már 16 csatlakozott, és 4 ország csatlakozása folyamatban van. További lehetőség lesz a Transport Document System, amely rendszer használható lesz a közúti ellenőrzéseknél, és interneten lesz elérhető.

Míg 2004-ben 333 324 darab jármű ellenőrzése történt meg és ebből 10% volt a szabálysértő belföldi fuvarozó és az összes ellenőrzött külföldieknél 7,5%-ot regisztráltak, addig 2006-ban ezek a számok közel azonos járműszám mellett 7%-ra és 5-5%-ra változtak. Ez mindenképpen javulást jelent.



Szilágyi  
Miklós,  
GKM  
főtanácsos

● **Szilágyi Miklós**, a GKM főtanácsosa: **Az áru- és személyszállításban a közeli időben várható jogszabályi változások.**

● A hivatásos gépkocsivezetők kötelező szakmai továbbképzését előíró EU-direktíva alapján elkészült a hazai szabályozás, amely a hatályba léptetés szakaszában van.

● Bevezetésre kerül a szabálysértési bírságot felváltó közigazgatási bírság. Az eljáró hatóság nem fog rendelkezni mérlegelési joggal, ha bizonyított a szabálysértés, ki kell szabnia a bírságot.

Ezt fogja segíteni az a rendelkezés, amely meghatározza, melyik szabálysértés pontosan „mennyibe kerül”.

- A büntetés kifizetéséig a jármű visszatartható. Először fizetni kell, aztán lehet panaszkodni, fellebbezni.
- Változik a vezetési és pihenőidő, de az EU-ban egységes lesz az ellenőrzés.



Dr. Csányi  
László,  
Volán Zrt.,  
vezérigazgató

● **Dr. Csányi László**, a Volán Humán Oktatási és Szolgáltatói Zrt. vezérigazgatója: **Az emocionálisan bekábelezett egyén viselkedése Európa útjain.**

A meghökkentő cím a közúti közlekedés legfontosabb eleméről, az emberről szóló előadást takart. Ahhoz, hogy egyik helyről a másikra megérkezzünk, alkalmazkodnunk kell egyrészt a környezeti akadályokhoz, másrészt a többi ember viselkedéséhez. Ez bonyolult feladat. Következésképp az emberi érzések megértése mindennél fontosabb.

Szerencsére a legtöbb gépkocsivezető igyekszik szabálytisztelően, racionálisan vezetni, de mindenki erősen az érzelmi alapokon működő gondolkodás. És az érzelmek tettekhez vezetnek. Jó és rossz tettekhez egyaránt, ami negatív irányult-

ság esetén maga az életveszély az utakon.

Fontos megkülönböztetni a gépkocsivezetőket aszerint, ki, mit és hogyan csinál vezetés közben. Alapvetően a következő alaptípusok különböztethetők meg:

- 1. Pedáns.** Számára nem a vezetés élménye a siker, hanem az, ha egy balesetnél pontosan tudja idézni a KRESZ-szabályt. Kevés toleranciával így is közlekedik.
- 2. Túlzottan udvarias.** Állandóan kapkodja fejét, nehogy valakinek bajt okozzon. Akkor is lemond az elsőbbségéről, ha az nem indokolt.
- 3. Álszent.** Szabálytalankodik, tolokodik, de felteszi a kezét; „elnézést...!”.
- 4. Macsó.** Aranyláncok kezén, lábán, ing köldökig kigombolva. Elvárja, hogy mindenki hozzá alkalmazkodjon. Ha hibázik, bocsánatkérés helyett ordítózva támad a vértlen félre.



Pausz  
Ferenc,  
alezredes,  
rendőrségi  
főtanácsos,  
ORFK-OBB

● **Pausz Ferenc** alezredes, rendőrségi főtanácsos, ORFK-OBB: **Magyarország közlekedésbiztonsági helyzete az EU-ban a féldős eredmények ismeretében tükrében.**

Az Európai Unióban évente 42 000 ember hal meg az utakon, ezért tűzte ki a Fehér Könyv ennek a számnak a felére csökkentését 2010-ig. Ez nem tűnik most reálisnak. Az EU a szabályok, büntetések egységesítésével és új technológiák alkalmazásának az elősegítésével működik közre a közlekedés biztonságának növelésében. A magyar közlekedéspolitika szemben a Fehér Könyvvel mindössze 30%-os csökkenést irányoz elő. A rendszerváltás utáni első évben 2101 személy halt meg az uta-



A konferencia  
hallgatósága

kon, ez a szám 2000 évre 1200-ra csökkent, de azóta újra emelkedést mutat. (A 2001. évi KRESZ-módosítás lakott területen kívüli utakon 10-10 km-es sebességhatár-emelést határozott meg. Azóta lakott területen kívüli utakon évente hozzávetőleg 150-200 emberrel több hal meg. Most újabb – szelektív – sebességhatár-növelés várható – a szerk.) Magyarországon a főbb problémák a biztonsági öv használatának alacsony aránya, a gyorsajtás elterjedtsége és a rossz közlekedési morál. A rendőrségnél kevés a közlekedésbiztonságra felhasználható költség. Az EU-ban már meghatározták a kiemelt feladatokat. A gyorsajtás megfékezésére az automata sebességellenőrző készülékek a legmegfelelőbbek (Franciaországban remekül beváltak – a szerk.), az itasság ellenőrzésében a véletlenszerű légzésmintavétel és a biztonsági öv becsatolásban a koncentrált, rendszeresen ismétlődő ellenőrzési akciók célravezetőek.



Karmos Gábor,  
MKFE  
főtitkár-helyettes

● **Karmos Gábor** a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének főtitkár-helyettese: **A nemzetközi fuvarpiaci helyzet változása az EU-csatlakozást követően.**

A korábbi keresleti piacból kínálati piac lett. Következésképpen a negatív árverseny, a fuvardíjak csökkenése és a fizetési határidők növekedése. A hazai folyamattal párhuzamosan nőtt a Magyarországgal együtt csatlakozó országok fuvarozóinak aktivitása a nemzetközi forgalomban, nőtt a saját számlások tevékenysége és rövidültek a forgási idők, melyek indirekt kapacitásnövekedést eredményeztek.

Megváltoztak a szakmai prioritások. Előtérbe került a költség-

vetési kapcsolatok fontossága a magyar fuvarozók versenyképessége érdekében, nagyobb figyelem irányult a munkaügyi kérdésekre és az engedély nélküli fuvarozók kiszűrésére.

Fel kellett kutatni a kitérési pontokat, egyebek mellett az új piacok felkutatását, a minőségi szolgáltatást, a költségek racionalizálását és EU-n belül a harmadik országos fuvarfeladatokat. Nagy gondot jelentett és jelent ma is a tökeszegény vállalkozások talpon maradása. Jelentős lobbitevékenységük a hazai érdekvédelmi szervezeteknek a kormányhoz kötött 18 pontos megállapodás, majd a végrehajtás szorgalmazása.

Várható kihívások a magyar fuvarozók számára:

- Románia és Bulgária EU-csatlakozása – újabb kapacitásbővülés.
- A konvergenciaprogram és a gazdaságpolitika hatása.
- Az üzemanyagárak bizonytalansága (jövédékiadó-kérdések az EU-ban).
- Új úthasználati díjak (a

2006/38/EK irányelv hatáscsúszása).

- A gépkocsivezetők utánpótlásának problematikája.
- A 2003/59/EK irányelv hatáscsúszása.
- A termelő kapacitások keletre tolodása.
- Az EU közlekedéspolitikája és ennek hatása.
- A szakmához jutás feltételeinek esetleges felülvizsgálata.
- A kobotázzsal kapcsolatos kérdések.
- A CEMT-tel összefüggő kérdések.
- Új szociális előírások (az 561/2006/EK rendelet • 22/2006/EK irányelv • AETR harmonizáció • a 2002/15/EK irányelv esetleges módosulása).
- A GKM és a Közlekedési Hatóság szervezeti és funkcionális átalakulása.
- A hatósági ellenőrzési rendszer várható átalakulása.
- A megbízási elvárások folyamatos fejlődése.

Tóth I. Gábor

**A** Nemzeti Közlekedési Hatóság nemzetközi tevékenységét **Polcz Kornélia**, az NKH Kommunikációs és Nemzetközi Főosztályának vezetője mutatja be számunkra.

### Euro Controle Route

Az Európai Közúti Közlekedési Ellenőrző Testületeket tömörítő szervezet, az Euro Controle Route (ECR) BeNeLux alapokon 1999-ben jött létre Franciaország csatlakozásával, és azóta számos új taggal bővült a közép-európai térségből is, köztük Ausztriával, Lengyelországgal, Romániával, Bulgáriával. Szemben az előbbieken ismertetett CORTE-val, bár első látásra azonos területet fednek le, de a ECR esetében inkább a gyakorlati oldalon szerzett tapasztalat a mérvadó, és ezt igyekszik a szervezet kihasználni, kamatoztatni. Az ECR fontos küldetését hangsúlyozza, hogy a keretében létrejött együttműködést szabályozó új Alapító Okiratot a tagországok közlekedési miniszterei látják el kézjegyükkel. Az új – a szervezet további bővítését is lehetővé tevő – okirat aláírására március 22-én került sor a közlekedési miniszteri tanácsulást követően. Fő célja az ellenőrzés minőségének javítása, a közúti közlekedés biztonságának fokozása, illetve a közúti közlekedés szabályainak történő megfelelés, valamint a tisztességes verseny támogatása. Ennek érdekében a lehető leghatékonyabb és harmonizált ellenőrzési gyakorlatok megvalósítását ösztönzik.

A szervezetben a szakértői tevékenység jelenleg 3 munkacsoport keretében zajlik, melyek közül kiemelendő a harmonizációs munkacsoport, a nemzetközi képzési és csereprogram, valamint az operatív/adatcsere munkacsoportok tevékenysége. A harmonizációs munkacsoport keretében kezdetben szabálysértések kategorizálásának munkálatai folytak. Ebben az ajánlásban,

mely már az új közösségi szociális jogszabályokat is figyelembe véve készült, több mint 100 szabálysértést határoztak meg és kategorizáltak kockázati fok szempontjából a magastól az alacsonyig. A közúti műszaki ellenőrzések

## NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG SZERVEZETI TAGSÁGOK

### Széles körű nemzetközi kapcsolatok 2. rész

#### A KOMMUNIKÁCIÓS ÉS NEMZETKÖZI FŐOSZTÁLY TEVÉKENYSÉGE

Bár a közlekedési hatóságunk nevében ott szerepel a „Nemzeti” megjelölés, tevékenységük nem csak az országhatáron belülről korlátozódik. Nemzetközi kapcsolataik meglepően szélesek, számos nemzetközi együttműködést igénylő szervezetben képviseltetik magukat, és az ott szerzett tapasztalatok beépülnek itthon a hatósági munkába. Sőt, a nemzetközi szervezetekben való részvétel lehetőséget ad a magyar elképzelések, érdekek érvényre juttatására és a külföldi módszerek megismerésére is.

mely már az új közösségi szociális jogszabályokat is figyelembe véve készült, több mint 100 szabálysértést határoztak meg és kategorizáltak kockázati fok szempontjából a magastól az alacsonyig. A közúti műszaki ellenőrzések

tekintetében a CITA WG6 munkacsoportjával együttműködve ajánlás kidolgozása történik. A kockázati kategorizálás folyamánként további célkitűzés a különböző tagállamokban alkalmazott bírságlósi rendszerekről, és azokban