

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 ittasság 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



Polcz Kornélia: Az egyszerűbb áttekinthetőség kedvéért tételesen sorolom fel azokat a közúti közlekedéshez kapcsolódó szervezeteket, amelyekben tagok vagyunk

▶ Lévo bírságtételekről információ gyűjtése és azok összehasonlítása. Szintén ezen csoport készítette el a bizottsághoz eljuttatott, közúti ellenőrzés során használt ellenőri standard felszerelésekre vonatkozó ajánlást. A képzési és csereprogram keretében értékes tapasztalatcserére nyílik lehetőség. Az elmúlt évben mintegy négy alkalommal, főként a digitális tachográf, a műszaki ellenőrzés témakörében szerveztek ilyen csereprogramokat. Az operatív/adatcsere munkacsoport fő szakmai feladata közös, koordinált ellenőrzések folytatása, melyből 2007. évre 10-et irányoztak elő. A mindig más prioritás köré szerveződő akciók során a közelmúltban célkitűzésként szerepeltek a rakomány biztonságát, a vezetési és pihenőidőket, illetve a buszokat ellenőrző akciók. A munka sikeréhez hozzájárul a tagok és a jövőben más szervezetek közötti rendszeres, elektronikus információcsere.

A ECR kiterjedt külkapcsolatokkal rendelkezik az Európai Bizottság, TISPOL, CORTE, CEMT, CITA felé.

A szervezet munkájában Magyarország 2 évig megfigyelőként vett részt, éppen a napokban született döntés arról, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság az ECR teljes jogú tagjává kíván válni.

ENSZ-EGB és más nemzetközi szervezetek

Magyarország a közúti járművek műszaki kérdéseinek terén is szervesen integrálódott az európai és a világ közlekedési rendszerébe. Ezt több nemzetközi szerződéshez való csatlakozás szabályozza.

ENSZ-EGB és a Világforum (World forum for harmonization of vehicle regulations, Járműelőírások Egységesítésének Világforum - WP.29) előadói csoportjai által kidolgozott munkanyagok alapján a WP.29-ben hoznak döntést az előírásokról. A magyar szakmai képviselő fontosságát a munkaszervekben és a munkanyagok előkészítésében hangsúlyozza, hogy döntéshozatalkor formálisan, a többi EU-tagországhoz hasonlóan Magyarország nevében is az EU-képviselő vezetője szavaz.

A szakmai tevékenység a közúti járművek tulajdonságainak, azok alkatrésze, tartozékai műszaki követelményeinek kidolgozására irányul. Az eddigi feladatok annyiban változtak az EU-csatlakozásunk óta, hogy a Brüsszelben kiadott direktívákat fél éven belül beépítjük a saját rendeleteinkbe.

A műszaki követelményeket az ENSZ-EGB, a Világforum előírásai és az EU Irányelvek tartalmazzák. A műszaki követelményeken túl feladatunk a társországok rendszeres tájékoztatása a kiadott jóváhagyásokról, különös tekintettel a kiadott jóváhagyások kapcsán a gyártók rendszeres ellenőrzésére.

A közúti hatósági ellenőrző tevékenység rendszeres kapcsolattartást követel meg más országok közlekedési hatóságaival, egyebek mellett tájékoztatásokról, értékesítések, statisztikai adatok kiküldését, szakmai egyeztetések elvégzését, szabálysértésekre vonatkozó intézkedések megtételét. A közúti ellenőrzés során feltárt szabálysértésekről a társhatóságok kölcsönösen tájékoztatást adnak egymásnak.

ságok kölcsönösen tájékoztatást adnak egymásnak.

Digitális tachográf bevezetésével kapcsolatos projekt (MIDT)

A 2005-ös évben az IDT (Implementation of the digital tachograph) projekt folytatásaként az EU Bizottság és a svéd társhatóság (SRA) közreműködésével, illetve tárfinanszírozásával felállításra került a digitális tachográfok bevezetésének nyomon követését szolgáló úgynevezett MIDT (Monitoring of Implementation of the Digital Tachograph) projekt. Az évente általában két alkalommal ülésező plenáris és munkacsoporti üléseken a NKH szakemberei rendszeresen részt vesznek.

Mivel az MIDT egyik fő feladata az új tagországok támogatását tűzte ki célul, szakértőink számos tapasztalatot, információt szereztek, elősegítve a hazai felkészülést. Mivel jelenleg már szinte minden tagország túljutott a bevezetés kezdeti szakaszán, az MIDT a következőkben az AETR-tagországok felkészülését fogja alapvetően támogatni. Természetesen a rendszer üzemeltetési fázisában is számos kérdés vetődik fel, melyek megoldását továbbra is támogatja a projekt három munkacsoportjában végzett szakértői munka. Az MIDT külön munkacsoportok keretében tárgyalja a bevezetés jogszabályi hátterét, az ellenőrzési, illetve a kártükibocsátási és hálózati kérdéseket. A bizottság kérésére az MIDT projekt szakértői kidolgozták a digitális tachográfrendszer európai szintű kockázatkezelési eljárását is. Az efféle kockázatkezelési mechanizmus minden tagállam számára új feladat, ezért a projekt keretein belül egy külön úgynevezett nemzeti kockázatkezelő munkacsoport foglalkozik a témával. Az MIDT fórumain történő részvétel ugyanakkor lehetőséget biztosít informális kétoldalú eszmecserékre, ezáltal hozzájárul a szakértők közötti jó kapcsolati rendszer kiépüléséhez is.

A digitális tachográf kötelező bevezetését előíró új szociális szabályokhoz kapcsolódó és azok bevezetését segítő komitológiai bizottság munkájában is rendszeresen részt veszünk.

Kétoldalú nemzetközi kapcsolatok

Számos jól működő, kiváló együttműködésnek örvendő, kétoldalú kapcsolatról számolhatunk be. Ilyen a Román Gépjármű Regisztráló Hatóság (RAR) és a Román Közúti Közlekedési Hatóság, amely utóbbival már szerveztünk közösen végrehajtott közúti ellenőrzést Magyarország területén a román határ sávjában. Hasonló jó relációkat ápolunk az osztrák (Bundesanstalt für Verkehr), szlovén, szlovák társhatóságokkal.

A fent ismertetett nemzetközi kapcsolatok csupán hatóságunk közúti járműves szakterületének tevékenységét fedik le. Mindazonáltal említést érdemel, hogy hasonlóan kiterjedt a többi közlekedési ágához kapcsolódó nemzetközi munka is.

Végezetül

Nem csodálnám, ha a kedves olvasó csak kapkodja a fejét a sokféle nemzetközi szervezetet olvasván, de nekünk valamilyenre figyelniük kell. Az egyes szakterületeken működő nemzetközi szervezetek – amint az EU Bizottság által létrehozott különböző munkabizottságok is – aktív szerepet játszanak az EU-jogszabályok felülvizsgálatában, módosításukra irányuló javaslatok, valamint új jogszabályok előkészítésében. Ezért részvételeink e szervezetekben, azon túlmenően, hogy igen hasznos információkat, tapasztalatokat nyerhetünk, fontos abból a szempontból is, hogy a munkanyagok kidolgozása során képviselni tudjuk szakmai érdekeinket, és így befolyásolni tudjuk a készülő javaslatok tartalmát. Meg kell jegyezni, hogy sok szervezetben igen elismerően minősítik a magyar szakemberek felkészültségét.

Tóth Gábor

SCHWARZMÜLLER

JÁRMŰGYÁRTÓ ÉS KERESKEDELMI KFT.

- Tgk-felépítmények, pótkocsik, félpótkocsik gyártása
- Új és használt járművek értékesítése
- Beszámítás
- Bérbeadás
- Szakszerviz
- Alkatrész-értékesítés



**Válassza a
garantált minőséget!**

2330 Dunaharaszti, Jedlik Ányos út 43.
Tel.: +36-24/503-000, fax: +36-24/503-001
E-mail: office.budapest@schwarzmueller.com
www.schwarzmueller.com



Miért jó Mercedes-Benz haszonjárművét a TTC M0-nál szervizeltetnie?



- ✓ Mert közvetlenül az M0 autótól mellett várjuk Szigetszentmiklóson.
- ✓ Mert a legkedvezőbb feltételekkel vásárolhat nálunk eredeti Mercedes-Benz alkatrészeket.
- ✓ Mert kézi és gépi kamionmosónkat személy- és tehergépjárműve külső-belső tisztítására egyaránt igénybe veheti.
- ✓ Mert képzett szakembereinkkel és gyors, minőségi szolgáltatással várjuk.



Mercedes-Benz

TTC M0 KFT. • H- 2310 Szigetszentmiklós, Leshegy út 21. (az M0 autópályán a szigetszentmiklósi leágazásnál)
Telefon: (+36) 24/525 000, (+36) 30 30 30 444 • www.ttcm0.hu