

TUDOMÁNYOS DIÁKKÖRI DOLGOZAT

NKE

Rendészettudományi kar

Közbiztonsági tanszék

A gépjárművezető-képzés és vizsgáztatás magyarországi története

2013.

1. Bevezetés

A történelem bebizonyította, hogy a társadalom folyamatosan változik, fejlődik. Ez a változás magában foglalja a gazdaság, ezen belül a közlekedés folyamatos, permanens fejlődését, elengedhetetlen korszerűsödését, mindennapi fontosságát. A társadalmi-gazdasági változás arányában folyamatosan nőnek a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi igények. A közlekedés szerkezeti felépítése, a közlekedési alágazatok közötti munkamegosztás ehhez igazodik. Folyamatosan nő a leginkább balesetveszélyes közúti közlekedés részaránya, annak fontossága. Az életszínvonal emelkedésével, részben annak eszközeként, részben pedig eredményeként egyre meghatározóbb formában nő az egyéni közlekedés szerepe, emelkedik a személygépkocsi állomány.

A közlekedés biztonsága egyre nő, köszönhetően a folyamatos és visszafordíthatatlan technikai fejlődésnek, a gépjárműpark korszerűsödésének. A közutak biztonságos használata ezzel párhuzamosan egyre jelentősebb mértékben válik függővé az emberi tényezőktől. Ez által a leendő gépjárművezetők képzése egyre jelentősebb szerepet kap. Ez a képzés, a viselkedési formák helyes begyakoroltatása fogja meghatározni az ő szerepüket a közlekedésben. Így igen jelentőssé válik az egyes képzőszervek és a vizsgáztató apparátus szerepe.

A baleseti mutatószámok pozitív irányú változása elérhető a megfelelő jogszabályi háttér kidolgozásával, melyet mind a hazai, mind a nemzetközi statisztikai adatok bizonyítanak is.

A közúti balesetek számának csökkenése bekövetkezhet a technikai tényezők fejlesztésével, de pozitív változás érhető el az emberi tényezők, különösen a nevelési folyamatok javításával.

Szakdolgozatomban ennek a nevelési folyamatnak, a képzésnek és vizsgáztatásnak a történetét mutatom be meghatározó korszakokra bontva. Lehetséges megoldást keresek a járművezető-képzés és vizsgáztatás további korszerűsítésére, mind az elméleti, mind a gyakorlati képzés területén.

Témának azért ezt választottam, mert mindig is vonzott a közlekedés, a közlekedésre nevelés, mint folyamat. Sajnos munkám során nagyon sok rossz tapasztalatra tettem szert a közlekedés résztvevőivel szemben, a máf jellemző közlekedési morál, a szabálykövetés

területén.

Kutatásaim során azt sikerült megállapítanom, hogy ebben a témában, a témát átfogó, a történetet teljes mértékében felölelő mű még nem készült. Bizonyos időszakokat bemutató írásokkal, korrajzokkal, a téma modern kori problémáit boncolgató, elemző tanulmányokkal találkoztam csak. Remélem munkám hasznos lehet a témát megismerni szándékozók körében.

Külön köszönet Klobusiczky Györgynek, az NKE Rendészettudományi Kar volt közlekedésrendészet tanárának, valamint Kormányosné Pintér Ildikónak, a Csongrád Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőség képzésfelügyelőjének a munkámhoz nyújtott segítségükért.

2. A járművek történeti fejlődése

Az emberiség a kerék feltalálása óta folyamatosan azon fáradozik, hogyan tudná munkáját megkönnyíteni, a személy és teherszállítást egyre korszerűbbé tenni.

„A kerekes járműveket kb.5500 éve ismerik. Egy ie.3500 körüli, a sumér Uruk városából származó leleten kerekkel szerelt jármű látható. ... Kelet-Franciaországban, a lotaringiai Nancy mellett két ie. VII-VI. századi szekérsírban találtak négy erősen oxidálódott, vaskereket és két törött kerékagyat is.”¹

Ez a korszerűsítési folyamat az első időkben az állati erővel vontatott szekerek, kordék, valamint a vízi személy és teherszállítás fejlesztésében nyilvánult meg. A középkor második felére ez a fejlesztés technikailag elérte a csúcspontját. Ettől fogva a fejlesztés inkább a küllemre, kinézetre és funkcionális fejlesztésekre korlátozódott.

A nagy áttörést a XVIII- XIX. században végbement technikai forradalom hozta. A gőzgép feltalálása jelentette a nagy lépést a járműfejlődésben. Megjelentek az első gőzerővel működtetett vontatók. Elsőként egy francia mérnöknek, Nicolas-Joseph Cugnotnak sikerült gőzhajtású járművet készítenie. Mivel ő tüzérségi katonatisztként szolgált, azt a feladatot kapta uralkodójától, hogy az ágyúk nehézkes mozgatásának problémájára találjon valamilyen megoldást. Cugnot alapként keményfából hatalmas, háromkerekű szerkezetet épített. Az első kerék elé óriási gőzüstöt helyezett fel, a gőz nyomása pedig meghajtotta a járművet. Amikor 1771-ben szeretne volna bemutatni új találmányát, az orrnehéz és emiatt rendkívül nehezen irányítható gőzmozgatta szerkezet elszabadult, és ledöntött egy falat. Ez volt a történelem első olyan balesete, amelyet gépi hajtású jármű okozott. Az ez idő tájt épült gőzüzemű vontatójárművek leginkább a bányászatban és a gyárépületek közötti anyagmozgatásban kaptak szerepet. Az első hosszabb távolságok megtételére alkalmas, már járműnek nevezhető építmények a gőzmozdonyok voltak. A walesi Penydarren Vasmű egyik tulajdonosa Samuel Homfray olyan gőzjármű építésével bízta meg Richard Trevithick mérnököt, amely képes vaspályán közlekedni és a teherkocsikat vontatni.

1 /Dr. Major Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. Ph.D értekezés Pécs 2009./

A világ első gőzmozdonya a sikeres próbautat 1804. február 21-én tette meg. A tíztonnányi vasáruval, hetven utassal és öt üres vagonnal terhelt mozdony a mintegy 16 km-es utat négy óra és öt perc alatt teljesítette, közel 4 km/órás átlagsebességgel.

A következő nagy lépést George Stephenson találmánya jelentette. Korszakalkotó "műve" az 1815-ben készült Blücher ugyan mai szemmel kezdetlegesnek tűnik, de ez volt az első olyan jármű, amely a Stephenson által úttörőként alkalmazott peremes kerekeinek köszönhetően a síneken maradt, és négy kilométeres óránkénti sebességgel 30 tonna súlyt tudott elvontatni.

A Rocket mozdonyt Stephenson 1829-ben készítette a Lancashire-ben rendezendő ranhilli mozdonyverseny számára. A verseny célja az volt, hogy kiválasszák a Liverpool Manchester Railway (LMR) számára a legmegfelelőbb mozdonytípust. Később, az LMR vonalának 1830-ban történő megnyitásakor a bírálók döntése értelmében ez a mozdony húzta az első vonatot, így lett a Rocket a világ legelső, nagy sikerű személyszállító vonatának mozdonya. Ezzel megkezdődött a kötött pályás személy- és teherszállítás sikeres útja.²

Mindemellett továbbra igény jelentkezett a nem kötött pályás, közúti áru-és személyszállítás korszerűsítésére is. Mindig is akadtak vállalkozó kedvű feltalálók, mérnökök, akik megpróbálták a gőz erejét közúti járműben hasznosítani. Próbálkozásaikat nem sok siker koronázta, munkásságukat több tragédia és látványos próbaútjaikat megmosolygó közönség kísérte. A már említett Richard Trevithick, az első gőzmozdony megépítése mellett szabadidejében számos működő, kisméretű modell készítése után egy közúti gőzjárművet épített. A „Puffing Devil” („Pöfögő Ördög”) névre keresztelt kísérleti járművét 1801 karácsonyán próbálta ki Camborne városka utcáin, de annak a kazántere lángra kapott és a jármű megsemmisült. Ez a baleset nem lombozta le a feltalálót, tovább próbálkozott és tovább tökéletesítette járművét, sikerrel. Egy olyan gőzmobilt épített, amelyet később Londonban sikerrel használtak személyszállításra. Ez egy háromkerekű, hétszemélyes omnibusz volt. 1830-ban már csaknem száz ilyen gőzzel hajtott jármű közlekedett Angliában, és egy évvel később megnyitották az első gőzbusz-járatot.³

2 / Forrás: www.wikipedia.org: Gőzmozdony /

3 / Forrás: www.wikipedia.org: Richard Trevithick /

A gőzgépek mozdonyokban történő alkalmazásával párhuzamosan fejlődött a gőzgépek felhasználása kereskedelmi és személyszállító hajókban is. A hajózás ettől kezdve nem volt már kitéve az időjárás, a szél viszontagságának. Óriásit lépett előre ezzel mind a tengeri, mind a folyami hajózás.

A nagy lépést a gőzgéphez képest az jelentette, amikor a svájci származású Isaac de Rivaz 1804-ben készített járművével jó egy métert haladt előre. Ezzel egy új technikai korszakot nyitott meg, ugyanis a mai autómotor ősatyját hozta mozgásba.

Rivaz a gőz helyett éghető gázokkal kísérletezett. Egy hengerben, amit egy szokványos kézikocsihoz rögzített, meggyújtotta az ott tárolt folyadékot. Az égés erejét egy dugattyún át elvezette a kerekekkel ellátott tengelyhez, ezzel hozva létre mozgást.

Fél évszázaddal később a belga feltaláló, Jean Joseph Lenoir hosszasan dolgozott Rivaz találmányán, és ennek eredményeként 1860-ban szabadalmaztatta éghető gázzal működő motorját.

Bodor Péter erdélyi ezermester pénzhamisítási ügyében (ötletes pénznyomó gépezetét a házának a küszöbe alá építette és ahányszor valaki rálépett a küszöbre, nyomtatott egy papírpénzt) történő 1836-os letartóztatása után 10 év börtönre, valamint teljes vagyonelkobzásra ítélték. Vagyontárgyainak leltárba vétele közben, azok között találtak egy gőzhajtású önjáró szerkezetet, melyet Bodor Kempelen Farkas segítségével épített. Ezt a szerkezetet is árverésre bocsájtották, de nem akadt rá vevő.

A magyar királyi ipari és kereskedelmi miniszter 1876-os szabadalmi okirata szerint Wessely György „kocsit talált fel Colonet néven, amely lovak segélye nélkül hajtható”. Ez a jármű érdekes módon még kézi meghajtású volt, amikor a világ azon fáradozott, hogyan tudná kiiktatni a közlekedésből az állati és emberi erőt.

Az első benzinmotoros automobilt Karl Friedrich Benz készítette Mannheimben 1886-ban. Tőle függetlenül ugyanekkor Gottlieb Wilhelm Daimler és Wilhelm Maybach feltalálópáros is feltalálta a maga automobilját Cannstattban, nem messze Stuttgarttól. Benz a technológia újszerűsége érdekelt, ezért egy teljesen maga szerkesztette, háromkerekű járművet konstruált: a Benz Patent-Motorwagen. Daimler és Maybach ezzel szemben már egy használható, praktikus járműben gondolkodott, ezért egy egyedi kivitelben készítettett, négykerekű lovaskocsiba építették motorjukat. Ezek a szerkezetek egyre népszerűbbek lettek és ezeket utánozva, korszerűsítve sorra épültek a közúti „gépi

meghajtású járművek”. Kezdetben a világ több táján manufaktúrák, később kisebb gyárak kezdték gyártani a gépkocsikat, majd Henry Ford a világon először beindította a Galamb József által tervezett T-modell futószalagon történő sorozatgyártását. Ettől kezdve az autótömegcikké vált, egyre több jelent meg belőlük az utakon.⁴



Galamb József⁵



T – modell⁶

Az első magyar gőzhajtású kocsit a Magyar Királyi Államvasutak Gépgyárának mérnöke, Preiner Ferenc készítette 1875-ben. Járművét három keréssel építette és energiaforrása egy, a kocsi hátulján elhelyezett álló gőzkazán volt, amely percnként 200 fordulattal volt képes hajtani a gépezetet. Hosszabb utak megtételére alkalmatlan volt Preiner kocsija, és pénz híján nem volt lehetősége a továbbfejlesztésre.

Csonka János 1879-ben beszerezett külföldről egy gázmotort. Ezen több eredeti fejlesztést hajtott végre. Addig modernizálta, cserélgette az alkatrészeket saját gyártású elemekkel, hogy az eredeti motorból már semmi sem maradt meg. Így ez a motor tekinthető az első magyar gyártású, szelepes vezérlésű, négyütemű gázmotornak.

Bánki Donáttal közösen 1890 és 1896 között egy teljesen önálló motor terveit készítették el és ezen tervek alapján meg is építették azt. Ez az új motor állóhengeres, négyütemű benzinmotor volt, gyújtását egy izzócső szolgáltatta. Jelentőségét elsősorban az adta meg, hogy rajta végezték karburátor-kísérleteiket. Ezen a motoron alkalmazták először az automatikus csőgyújtást is, amelyet később szabadalmaztattak, csakúgy, mint a porlasztót. A Bánki–Csonka féle motorok abban az időben a legtokéletesebb, leggazdaságosabb és legmegbízhatóbb motorok voltak a világon.

Az első automobilt 1895-ben helyezték forgalomba Magyarországon. Fél évre ezen esemény után a Törley gyár megvette az országban az első teherautót, mellyel termékeit szállította a vevőinek.

Egy pesti mérnök, Hóra Nándor, autójavító műhelyt hozott létre a már meglévő mezőgazdasági gépműhelye mellett. Ő vállalta a nyugat-európából behozott Peugeot autók garanciális javítását. Önálló szerelőműhelyében titokban egy új fejlesztésbe kezdett és 1902-ben egy négykerekű, kétszemélyes motoros járművel rukkolt elő, ezt követte egy kisteherautó és egy 8 lóerős személyautó.

Az 1900-as évek elején a hazai sajtó egyre sűrűbben számolt be az egyes városok között meginduló “automobil-közlekedésről”. Debrecen és Nagyvárad között az egyik legelső magyarországi automobilkereskedő, Bárdi József indított be közvetlen járatot. Később Szatmár és Mátészalka, illetve Beregszász és Munkács között kísérletezett.

Kevésbé ismert tény, hogy a Magyar Királyi Posta Európában elsőként gépesítette a levél- és csomagszállítását. A Posta számára 1900-ban a szegedi születésű mérnök Csonka János által tervezett és a Ganz által gyártott motoros tricikliket vásároltak és ezzel gyűjtötték be a leveleket. Ezen triciklik minőségére jellemző, hogy 25 évig álltak a Posta szolgálatában.



A posta motoros triciklije 1902-ből⁷

7/ Forrás: www.wikipedia.org: Az autógyártás története /

1904-ben pedig – a világon elsőként – a postások gépkocsit kaptak a munkájukhoz. Ez az autó kifejezetten a Posta számára készült. Ezzel lerakták a magyar gépkocsigyártás alapjait. Ipari méretekben 1904-ben indult meg az autógyártás Magyarországon. Podvinecz Dániel és Heisler Vilmos angyalföldi Malomépítészeti és Gépgyárában szereltek össze automobiloikat. Phönix nevű kocsijukból 1911-ig harmincat gyártottak. Ezeket a gépkocsikat még nem nevezhetjük igazán magyarnak, mivel egy aacheni gyártól kapott tervekkel és alkatrészekkel dolgoztak.

Az első Csonka által tervezett, teljes egészében Magyarországon előállított gépkocsi 1905. május 31-én gördült ki a Műegyetem kertjéből, és 2000 kilométeres, sikeres próbautat tett meg. Ezt a dátumot tekinthetjük a magyar autógyártás kezdetének.

Az autóiparban a négykerék meghajtás kidolgozása és megvalósítása elsőként a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. (a későbbi Rába) nevéhez fűződik.

A Posta 1906-ban, csomagszállító autók megtervezésére kiírt pályázatát Csonka konstrukciója nyerte meg. Az elkövetkező években mintegy száz darabot gyártottak belőle először csak kifejezetten a Posta számára, majd a nagyközönség részére is megvásárolhatóvá tették.

A Röck Gépgyár Csonka János terve szerint egy 11 ülőhelyes autóbust is készített, ez 1910. augusztus 1-jén állt a Postánál forgalomba. Ebből is láthatjuk, hogy az első világháború előtt a legnagyobb járműparkkal a Magyar Királyi Posta rendelkezett és megrendelése, újabb és újabb technikai igényei sarkallták a tervezőinket, kivitelezőinket a magyarországi autófejlesztés és gyártás rohamos fejlesztésére. Ezt a tevékenységet nem egy világszabadalom jellemezte.

A Westinghouse cég 1908-ban Aradon alapította meg a Magyar Automobil Rt. aradi gyárát. 1911-től MARTA néven hozták forgalomba járműveiket, amelyek Szerbiában, Romániában, Albániában, Bulgáriában, Görögországban is közlekedtek. Itt készültek az évtizedekig futó szürke taxik és Budapest emeletes buszai.



Emeletes busz Budapesten⁸

Egyre nagyobb igény mutatkozott a hadseregnél is a közúti teher- és személyszállításra. A fejlődő haditechnika és az egyre növekvő létszám mozgatása megkövetelte olyan szállítóeszközök forgalomba helyezését, ami az állati erővel vont eszközöknél gyorsabb, hatékonyabb. Megjelentek az első gőzgépek, majd a belső égésű motorok által mozgatott automobilonok, teherautók a seregben. Később ezek fegyverzettel, páncélzattal való ellátásával elkészültek az első tankok.

„1914-ben hazánkban 2877 személyautót, 316 teherautót, 126 motorkerékpárt, összesen 3319 gépjárművet tartottak nyilván. Az első világháború előtt tíz hazai autómárka vált ismertté, de a gépjármű ekkor még nem volt számottevő tényező az ország közlekedésében.”⁹

8 / Forrás: www.wikipedia.org: Az autógyártás története /

9/ Forrás: www.tortenelemportal.hu: A magyar autógyártás hőskora /

3. A közlekedés szabályainak kialakulása

Bármily hihetetlen, de az első közlekedési szabály szerű előírás a római korból származik. Antóniusz ideje alatt élte Róma a fénykorát, ekkor volt legnagyobb területű a birodalom. Először Rómában, majd a nagyobb városokban az utcákat „macskakővel” rakták ki. Később a városokat összekötő főbb útvonalak is ilyen burkolatot kaptak, megkönnyítve a légiók és felszerelésük mozgatását. Ezen utak védelme érdekében a császár azt határozta meg mind a seregnek, mind a civil lakosságnak, hogy ezekre az utakra csak olyan mértékben megrakott szekerekkel szabad felhajtani vagy azt keresztezni, amit a burkolat még károsodás nélkül elbír.

A baloldali közlekedés kialakulása is erre az időre tehető. Kutatók megfigyelték, hogy a római kori kőbányák kapuinál a szekerek kereke által a kőben hagyott nyomok a baloldalon mélyebbek voltak, mint a jobb oldalon. Feltehető tehát, hogy a megrakott szekerek a baloldalon közlekedtek kifelé a bányából.

A következő, írásos közlekedési szabályra az 1300-as évekig kellett várni.

VIII. Bonifác pápa bullája azt tanácsolta a Rómába tartó zarándokoknak: lehetőleg az út bal oldalán, jobb kézbe fogott karddal utazzanak, mert így jobban tudják magukat védeni az útonállóktól. Ezzel lényegében a baloldali közlekedésről rendelkezett. Mivel a középkor úthálózata jobbára keskeny, gondozatlan földutakból állt és nemegyszer fordult elő, főleg eső után vagy télvíz idején, hogy az egymással szembe érkező szekerek gazdái között vita, tettelegességig fajuló veszekedés alakult ki, hogy melyikük térjen ki a másik elhaladásáig, erről is rendelkezett a bulla. Eszerint mindenkor a szembe érkező szekerek, lovas fogatok hajtóinak kötelességük balra kitérni a másik elől. Ez az előírás mindkettőjükre vonatkozott. Amennyiben egy megrakott szekér és egy rakomány nélküli fogat találkozott, akkor a rakomány nélkülinek kellett kitérnie balra, függetlenül annak társadalmi rangjától. A lejtőn lefele haladó fogat köteles kitérni balra a felfelé haladó elől. De gondolom már ebben az időben megjelentek az első közlekedési szabálysértők is, mert elképzelhetetlennek tartom, hogy egy főúri fogat letér egy parasztember megrakott szekere elől a sárba. Szerintem ezt az előírást maga a bullát kiadó pápa sem tartotta be. Minden esetre ezzel szinte intézményessé tette a baloldali közlekedést.

1772-ben Mária Terézia írásos utasításban rendelte el a megszorított balesetek miatt, hogy este kilenc óra után mind a lovasfogatok, mind a gyalogosok csak úgy közlekedhetnek még vidéken is, ha lámpással ki vannak világítva. A gyalogos kénytelen volt a kezében lámpást lóbálni, ha közlekedni akart.

A XIX. századra, mint azt a technikai fejlődést bemutató részben már leírtam, megsokasodtak a városi közlekedésben a gépi meghajtású, főleg gőzgéppel ellátott gépjárművek. Ezek az első időkben nagy riadalmat keltettek mind a lakosságban, mind az utakon közlekedő lovakban, állatokban. Nemegyszer esett meg, hogy az elhaladó kattogó, csattogó, szuszogó gépektől az állatok megijedtek, megvadultak, veszélyeztetve az arra közlekedők és hajtók testi épségét. A londoniak egyébiránt olyan borzalmasnak tartották ezeket az utcai gőzjárműveket, hogy rövid időn belül bevezették a "vörös zászló törvényét". Angliában 1865-től 1896-ig volt érvényben, s előírta, hogy a gőzautók előtt ötven méterrel nappal vörös zászlót, éjszaka pedig vörös lámpát kell vinnie valakinek. Ebben az időben a ma oly egyértelmű közlekedési szakkifejezések, mint a sebességkorlátozás, még elég tág fogalomkörnek voltak tekinthetők. A gőzhajtású járművek sebességmaximumát például úgy határozták meg, hogy az nem haladhatja meg a futó kutya sebességét.

1886-tól a közlekedés szempontjából veszélyes helyekre jelzőőrök hívták fel a figyelmet.

A feljegyzések szerint a világ első halálos autóbalesete, melynek során a vétlen gyalogos veszítette életét 1896. augusztus 17-én, Londonban történt. Egy 44 éves nő, név szerint Bridget Driscoll lányával vágott át a Chrystal Palace előtt az úton, amikor egy, a szemtanúk szerint „félelmetes sebességgel” közlekedő autó elgázolta. Driscoll belehalt sérüléseibe. A félelmetes sebesség 4 mérföld / óra (6,4 kilométer/óra) volt. A bíróság hat órás tárgyaláson vitatta meg az ügyet. A sofőrt végül felmentették, nem szándékos emberölésnek, véletlen balesetnek nyilvánították az ügyet. A feljegyzések szerint a bíró a tárgyalás végén megjegyezte: „Soha többé nem szabad ilyen esetnek előfordulnia.” Ezt követően, mint magánember felkérte a balesetet okozó sofőrt, hogy pár hétig, ha nem muszáj, ne vezesse az automobilját.

Két évvel később, 1898-ban megtörtént az első olyan közúti baleset is, ahol a háromkerekű automobil borult fel és a sofőr veszítette életét.

A közúti közlekedést érintő szabályok már az újkor hajnalán is megjelentek, de ezek főként az infrastrukturális háttér kialakításához, mint pl. az utak és a hidak megépítéséhez kapcsolódtak.

A közúti közlekedés a népesség növekedésének, a tömegközlekedés fejlődésének, valamint a gépjárművek megjelenésének köszönhetően a XIX. század utolsó harmadában jelentős fejlődésen esett át. Ez a fejlődés magával hozta ennek az iparágnak, konkrétan a közlekedésnek a szabályozási igényét. Ennek következtében a századforduló környékén megjelentek a közúti forgalmat érintő első konkrét szabályozási elemek.

4. A magyarországi szabályozás

A Széchenyi István nevéhez köthető első magyar közlekedéspolitikai koncepció, melyet belefoglaltak az 1848. évi XXX. törvénycikkbe. Ez jobbra az úthálózattal és a vízi közlekedéssel foglalkozott.

Az első, közúti közlekedéssel foglalkozó törvényi szintű szabályozás az 1890. évben kiadott I. törvénycikk, mely harmadik részének I. fejezete konkrét előírásokat tartalmazott a közúti közlekedéssel, valamint a szabályok megsértésekor kiszabható szankciókkal kapcsolatban.

A közutakról és vámokról szóló törvénycikk még a lóvontatás fogalomkörében gondolkozva bölcs előrelátással a „jármű” közlekedésről beszélve keretrendelkezéseket adott a gépjármű-közlekedés számára is. Így a városok és községek belterületén gépkocsival közlekedő elődeinknek még régebbi jogszabályok „értelemszerű” alkalmazásával kellett megelégedniük. Eszerint: „a városban vagy más községben, a szabad közlekedés akadályozása vagy nehezítése, továbbá a hajtásra, lovaglásra, kocsizásra, szánkózásra és a lovak kiszabadulásának megakadályozására vonatkozó szabályok megszegése tekintetében előfordulható kihágásokra nézve az 1879. évi XL. tc. 119. és 120.§ -nak határozatai követendők”.¹⁰

E törvényhely meglehetősen tág körben fenyegette büntetéssel a szabálytalankodókat: „Aki városokban vagy más községekben sebes vagy vigyázatlan hajtás vagy lovaglás által mások személyét vagy vagyonát veszélyeztetni három napig terjedhető elzárással, visszaesés esetében egy hónapig terjedhető elzárással büntetendő”. A „kocsizásra” vonatkozó szabályok mellett a gépkocsizásra alkalmazható rendelkezések jogszabályba foglalása, és a készen talált keretek kitöltése is megtörtént.

A KRESZ (egy mozaikszó, mely a Közúti Rendelkezések Egységes Szabályozása szavak kezdőbetűinek összeillesztéséből adódik) gyökerei 1901-re tehetők. Ekkor fogott össze a rendőrség az akkor már több mint egy éve működő Magyar Automobil Clubbal és megalkotta Budapesten az alapszabályokat, így előírták az autók és sofőrjeik vizsgakötelezettségét.

10 / 1848. évi XXX. törvénycikk /

1900-ban megtörtént az első, a sajtóban nagy port felvert budapesti közúti gázolás. A beleset áldozata Czolits János utcaseprő volt, aki bár hallotta a közeledő kocsi zörejét, de megszokta, hogy a lovak kikerülik az embert, ezért nem lépett félre és Törley József pezsgőgyáros elütötte automobiljával. Törley, mint felelős elkövető kifizette az utcaseprő háromnapi munkabérét, és ezzel a Rákóczi úti gázolás, egyéb törvény híján, lovagiasan elrendeztetett.

Rudnay Béla, Budapest rendőr főkapitánya a 17.902/1901. sz. rendeletében hazánkban első alkalommal szabályozta a gépjárművek közlekedését és azok vezetésére „automobilvezetői” jogosítványt írt elő. Igaz, hogy ezt kizárólag a főváros viszonylatában tehetette meg:

”Automobil vezetésére csakis az jogosult, a ki ez iránt a 2. szakaszban jelzett czimmel és alakban a Főkapitánysághoz folyamodik a ki a vizsgáló bizottságot megillető díjakat a rendőr –pénztárnál letétbe helyezi a vizsgát az 1. pontban jelzett bizottság előtt sikerrel leteszi és a kinek képesítéséről a bizottság véleménye alapján a Főkapitányság automobilvezetői jogosítványt állít ki.”

Ebben az évben 49 jogosítványt és 38 forgalmi engedélyt állítottak ki. . Az 1-es számú rendszámot gróf Esztereházy Mihály Mercedes autójára szerelték fel.

A rendeletben meghatározták a balesetek elkerülése érdekében, hogy:”Hajtáskor a jelzőkürttel gyakori időközben jelzés adandó, oly automobillal, melynek jelzőkürtje használhatatlan, a Fővárosban járni tilos: ha pedig a kürt a hajtás ideje alatt romlik meg, köteles a vezető a járművet kevésbé élénk forgalmú útvonalra irányítani s azon azt az emberi lépésnek megfelelő gyorsaságnál nem sebesebben hajtva, haza szállítani...”¹¹

A vezetői engedély megszerzését csak a fővárosban tették kötelezővé. Mókás kedvében lehetett a főkapitány úr e rendelete megalkotásakor, mert a vidékiek csak abban az esetben közlekedhettek a fővárosban, ha előzőleg a főkapitányságnál jelentkeztek, és tanúsítvánnyal igazolták gépi járművük előírásoknak megfelelő műszaki, esztétikai állapotát, valamint jártasságukat az automobil vezetésben.

11/Autós évkönyv: A Magyar Autóklub Évkönyve 1945-1988, MTI Kiadó, Budapest, 1988/

Kérdésként merül fel bennem, hogy a főváros szélén leállított automobiljuktól mivel jutottak el a főkapitányságra? Ez a visszás állapot egészen 1910-ig fenn is maradt, ugyanis csak ekkor jelent meg a belügyminiszter 57.000/1910 számú rendelete, mely immár országos viszonylatban rendelkezett a közúti közlekedési előírásokról.

A kor követelményeinek megfelelően ezen rendelet háttérében a hazai tapasztalatok mellett az ún. „Párizsi Egyezmény” húzódott meg, melyet az 1909. október 11-én Párizsban megtartott nemzetközi közlekedéstudományi konferencián írtak alá a résztvevők.

A belügyminiszteri rendelet a közúti közlekedés rendjével, a gépjárművezetők képzésével és vizsgáztatásával, valamint a külföldön történő járművezetéssel, továbbá az automobилоk műszaki vizsgálatával, rendszámmal történő ellátásával kapcsolatban egyaránt tartalmazott rendelkezéseket.

A rendelet bevezette az első négy közúti jelzőtáblát, melyek a párizsi ajánlásoknak megfelelően az alábbiak voltak: „bukkanó, kanyarulat, vágánykeresztezés, és útkeresztezés”. Az elfogadott nemzetközi egyezmény szabályozta a gépjárművek üzembe állításának feltételeit, előírta a vezetésre alkalmas állapot kötelezettségét, először fogalmazta meg nemzetközi szinten az elsőbbség kérdését. Bevezette a karjelzést, amellyel a nyitott autót vezető sofőr a megállási szándékát jelezte. Arra is szükség volt, hogy a gyalog közlekedők számára is szabályokat hozzanak, és azok betartására rendőrök figyelmeztessék is a gyalogosokat a város forgalmasabb pontjain. A fővárosban 25 állandó őrszem, akkori népszerű nevén poszt, ügyelt a járművek szabályos közlekedésére. Ezt a rendeletet tartják a KRESZ előfutárának.

A nagyközönség és a sajtó is hatással volt a „közlekedési büntetőjog” kezdeteinek kialakulására, mivel egyre fokozottabban érezte veszélyeztetettségét a közutakon. „Azok közt, akik erőszakos módon végeznek embertársaik életével, az összes fegyvernemek közül, kétségtelenül az autósok vezetnek. Könnyű nekik könnyelműsködni, mert a törvényes rendelkezések oly enyhék, hogy egy kisebb méretű autómészárlás pár ezer pengő, pár heti autóvezetési tilalom árán kiheverhető. Amikor ezek a törvényes rendelkezések készültek, bizonyára nem hitte senki sem, hogy maholnap az autósok

Budapesten körülbelül mindennap egy-egy embert fognak a másvilágra szállítani. A helyzet azóta kritikussá, az utca életveszélyessé vált.”¹²

Az első igazi hazai KRESZ-nek a magyar királyi belügyminiszter és a magyar királyi kereskedelemügyi miniszter 250.000. 1929. BM számú rendeletét tekinthetjük, ami a mai KRESZ alapja is egyben. E rendelet 1930. január 1-jén lépett hatályba. Ez a vonatkozó előírásokat az érvényben lévő nemzetközi előírásokra és ajánlásokra figyelemmel határozta meg. A közúti forgalmat már gyalogosokra és mindennemű járműfajtára bontotta, átfogóan szabályozta többek között az előzést, a kitérést, a sebességet, pontosan előírta a világítóberendezéseket, az irányjelzőt és már több mint húsz közúti jelzőtáblát vezetett be. Az előkészítő munkákban részt vett dr. Derner József, Pécs város rendőrkapitány-helyettese, aki az oktatás fontosságára hívta fel a figyelmet, és a sofőrvizsgák megszigorítását szorgalmazta. Markhot Jenő, az Állami Sofőrkiskola igazgatója joggal hangsúlyozta, hogy a legjobb közlekedési szabályzat sem tölti be a feladatát, ha a közlekedésben részt vevők nem ismerik, illetve nem tartják be.

Haltenberger Samu, aki az ország legnagyobb közúti fuvarozó vállalatának a vezérigazgatója volt, kiemelten fontosnak tartotta, hogy a közhasználatú járművek vezetői időszakonként továbbképzésen vegyenek részt, hogy a KRESZ-szel kapcsolatos ismereteiket felfrissítsék, a szabályok módosításakor pedig valamennyi sofőrt be kelljen iskoláztatni, és az ún. úrvezetők részére is továbbképzést kell tartani.

Az első KRESZ kilenc fejezetből, ezen belül 129 paragrafusból állt, s a kor követelményeinek megfelelően foglalta össze mindazokat az ismereteket, amelyeket a közlekedésben részt vevőknek el kellett sajátítaniuk. Büszkék lehetünk arra a tényre, hogy Magyarország az első KRESZ kiadásával egy teljes évvel megelőzte a mindenkori példaképét, a mobilizáció terén azért még előttünk járó Nagy-Britanniát, mivel az első teljes igényű brit közlekedési jogszabálygyűjtemény (The Highway Code) csupán 1931-ben lépett hatályba.

12 / Autóanarchia. Új idők, 36. évf. 45. sz./

A nagy francia forradalom időszakában és az azt követő években szinte szimbolikus jelentősége volt annak, hogy ki melyik oldalon halad: az alsóbb társadalmi rangú, szegényebb réteg a jobb oldalon, a forradalom ellenségei, a még mindig szép számú arisztokraták pedig az út bal oldalán. Így nem csoda, hogy Napóleon ennek a helyzetnek a megváltoztatása mellett döntött. A rosszindulatú pletykák szerint döntésében szerepet játszott az is, hogy ő maga balkezes volt. Napóleon, az általa elfoglalt fél Európányi birodalmában bevezette a jobb oldali közlekedést. Bukása és száműzetése után ez a kezdeményezés háttérbe szorult és szinte feledésbe merült. Az érintett országok visszatértek a baloldali közlekedésre.

1941-es háborús évben, Európa jelentős részén megtörtént a nagy változás, az átállás a világszerte egyre nagyobb mértékben terjedő "jobbra hajts!" irányzatra. A lépést, nem meglepő módon, erősen befolyásolták a jobbra hajtást régóta kultiváló, az éppen náci vezetésű Németország közlekedési szabályokra is kiterjedő preferenciái. Előbb (1938. szeptember 19.) a gleichschaltolt Ausztriában, majd 1939-ben a birodalomhoz csatolt Cseh-Morva Protektorátus területén (illetve ezzel egy időben a függetlenné vált Szlovákiában) is bevezették a jobbra hajtást, azaz a mai jobboldali közlekedési rendet.

A hazai sajtó jelentős része és a változások hívei, a korral haladni akarók elszigetelődést, az idegenforgalom visszaesését jósolták, amennyiben nem változtatjuk meg a hajtási irányt, s nem csatlakozunk Európa új vonulatához, így gyorsan engedelmessé válnunk mi is a kor parancsának. 1941.-ben új közlekedési rend lépett életbe Magyarországon: bevezették a jobboldali közlekedést. Az 1941. június 26-i 187 000/1941. BM rendelet szerint az áttérés két lépésben történt. Az eddig kialakult és megszokott rendszertől eltérően július 6-án hajnali 3-kor Budapestet és környékét kivéve az egész országban, november 9-én hajnali 3-kor pedig a fővárosban és környékén tértek át a jobboldali közlekedési rendre. Az előmunkálatokat 1941 áprilisában kezdték: a sajtó és a rádió felhívta a lakosság figyelmét a változással járó veszélyekre. Az iskolákban elmagyarázták az új rendet a gyerekeknek, országos és helyi lapok folyamatosan tájékoztató cikkeket közöltek a lakosságnak. Július 6-ától a Budapest körüli határvonalon az utakra felfestett burkolati jelek, táblák terelték a járműveket megfelelő sávokba. Az áttérés majdnem simán lezajlott, csak egy baleset történt: egy fehérvári kalauz az eddig lezárt baloldali ajtónak dőlve kiesett a járműből. A fővárosi tömegközlekedés november 8-án 23 órakor leállt, hajnalig elvégezték a műszaki

átalakításokat. Az átállás nem okozott gondot a Beszkárt villamosainál, ezeknek ugyanis mindkét oldalon volt ajtaja, de a buszok másik oldalán ajtót kellett vágni. Az átállás költsége 12 millió pengő volt. E lépést később se kellett megbánnunk: a Szovjetunióban éppúgy a jobbra hajts érvényesült, mint napjainkban az Európai Unióban. Kivéve persze a régi ideált, Nagy-Britanniát és egykori birtokait: Írországot, Máltát, Ciprust, ahol még mindig balra igazodnak. A távol-keleten Japánban, Ausztráliában és néhány Dél-Amerikai országban szintén a baloldalon közlekednek még ma is.

A második KRESZ kiadására az elsőt követő 20 évvel később, 1950-ben került sor. A belügyminiszter és a közlekedés- és postaügyi miniszter 2500/1950. (XII.1.) rendelete hat fejezetre tagozódott, s 217 paragrafusból állt. Az elmúlt két évtized gyakorlati tapasztalataira támaszkodva kiegészítették és módosították a korábbi KRESZ-t, melyben a megváltozott közlekedési viszonyokhoz igazodó szabályozás megalkotására törekedtek. A bevezetett új KRESZ immár 51 különböző jelzőtáblát tartalmazott. Maximálta valamennyi fűvott gumiabronccsal rendelkező gépjármű sebességét lakott területen belül 40 km/h-ban, s megjelent - írott formában először - az a szabály, hogy az útkereszteződésben a kanyarodó járművel elsőbbséget kell biztosítani az egyenesen haladónak.

Ez a KRESZ azonban mindössze három évig volt hatályban, mert 1953-ban megjelent a következő, sorban a harmadik KRESZ. A belügyminiszter, valamint a közlekedés- és postaügyi miniszter 1/1953. BM. közös rendelete két részre – az általános és a különös részre – tagozódott, s 146 paragrafusban foglalta össze a közúti közlekedés szabályait. 59-re nőtt a közúti jelzőtáblák száma, az autóbuszok megengedett legnagyobb sebessége 60 km/h-ra emelkedett lakott területen kívül, ugyanakkor a személygépkocsikra sebességkorlátozást lakott területen kívüli közlekedés esetén még nem írt elő. Egyes fogalmak tisztázásra kerültek, mint pl. az irányjelzés, a lakott terület, vagy a jármű műszaki üzemképtelensége.

Mintegy kilenc évig maradt hatályban ez a harmadik KRESZ, mert 1962-ben kiadásra került az új közlekedési kódex. Ennek szükségességét a közúti forgalomban bekövetkezett jelentős változások indokolták.

A negyedik KRESZ első része – az aktuális nemzetközi trendnek megfelelően - a közlekedésrendészeti hatóságokat, s azok jogkörét tartalmazta, míg a második fejezetbe foglalták a közúti közlekedés részletes szabályait.

A közúti jelzőtáblák száma – az 1949. évi genfi közúti egyezményben foglaltakra tekintettel – 158-ra emelkedett. Új elemként jelent meg a forgalmi sáv, az osztott pályás út fogalma, s bevezetésre került a fénysorompó alkalmazása is. Először írták elő jogszabályban, hogy a kerékpárokat elől és hátul ki kell világítani, s érdekesség – mellesleg napjainkban is megfontolandó lehetne -, hogy megtiltotta a kerékpárok lámpa nélküli forgalomba hozatalát.

Az 1968-as esztendő mérföldkönek tekinthető az európai közúti közlekedés történetében. Ebben az évben írták alá azt a Bécsi Egyezményt, mely a mai nemzeti szabályozások alapját képezi. A résztvevő államok részéről elfogadott, s 1968-ban aláírásra megnyitott egyezményben foglaltakat gyakorlatilag valamennyi európai ország alkalmazza. Az egyezmény átfogó jellege ellenére sem képes önmagában biztosítani az európai szabályozások egységességét, hiszen napjainkban még mindig mintegy 40 kisebb-nagyobb eltérés van az egyes országok előírásai között (pl. a sebességhatárok terén). A Bécsi Egyezmény képezi az alapját a jelenleg hatályban lévő, immár negyedik évtizedét taposó, sorrendben az ötödik hazai KRESZ-nek, mely az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet által 1976. január 1-én lépett hatályba.

Az ezt követő majdnem négy évtizedben a KRESZ mintegy 25 alkalommal módosult és nem kevesebb, mint 100 módosító, ill. kiegészítő rendelkezés lépett azóta hatályba. Én személy szerint azt gondolom, hogy egy ilyen volumenű, mindennapjainkat alapvetően meghatározó jogszabály megérdemelné, hogy végre egységes szerkezetbe foglalva, ésszerűségét átgondolva új formaiságot nyerve, a 6. magyar KRESZ néven újjászülessen.

5. Az első gépjárművezetői vizsga

Az első vizsga 1901. június 16.-án történt. Maga Rudnay Béla főkapitány vezette, helyszíne a Városliget szélén, az Aréna út és a Liget fasor sarkán, az egykori Velodrom garázsánál volt. A vizsgázókat a kapitányság képviselői és cigányzene fogadta. Ünnepi ebéd és néhány pohár bor illetve pezsgő elfogyasztása után elkezdődött a nagy esemény. A vizsga műegyetemi tanárok előtt folyt. Az elméleti kérdések jobbára az automobil üzemeltetésével voltak kapcsolatosak. De természetesen mind a négy közlekedési táblát fel kellett tudni sorolni. Ezt követte a gyakorlati vizsga, melynek vizsgaanyaga volt a tolatva, hátrafelé jobbra-balra kanyarogva vezetés és a szlalomozás is. A jelölteknek próbautat kellett tenniük, ennek útvonala a Velodrom garázs--Baross tér – Rákóczi út – Körút – Király utca és a Fasor volt. Az egyes számú jogosítványt Faragó István alkalmazott sofőr kapta. A vizsgázók között volt Törley József pezsgőgyáros és sofőrje is. Az első vizsgán senki sem bukott meg.

Akkoriban az automobil és a vezető egyidejűleg vizsgázott. A jelölt – miután műszaki ismeretekből kikérdezték – bekurblizta a motort, hangjelzést adott és lassan elindult. A vizsgáztató kívánságára megállt, kipróbálta a hegytámaszt, végrehajtotta a fenti feladatokat, azután visszatért a kiindulási helyére. A vizsgáztatók eközben az automobil működését is figyelték, azaz egyúttal megejtették az automobil műszaki vizsgáját is. A vizsgázók az első sofőrvizsgán azonnal megkapták a vezetői igazolványt, 16 lóerő alatti vagy feletti gépjármű vezetésére állították ki a vezetői engedélyüket. A műszaki vizsgát évenként kellett megújítani, a vezetői engedély visszavonásig volt érvényes.

A vizsgára mindenki saját maga készült fel iskola rendszerű képzés nem állt rendelkezésre. Ez alól egyetlen kivétel volt: a Magyar Királyi Posta. A rendszeresített motoros triciklik és automobilon vezetésének tanfolyamrendszerű oktatása a Postánál 1900-ban kezdődött. Az oktatást a Posta mérnökei tartották. Haltenberger Sámuel gépészmérnök és munkatársai a levélgyűjtésre készült motoros triciklihez jól kerékpározó, rátermett, műszaki érzékű jelölteket kerestek, és gondosan megtanították őket először szerelni, karbantartani, majd a járműveket vezetni.

6. Az Állami Sofőriskola megalakítása

Az automobilmek számának növekedése egyre nyilvánvalóbbá tette, hogy a század eleji sofőrképzés hiánya, majd később annak felületessége, a vezetők gyakorlatlansága miatt számtalan baleset adódhat. Magyarországon 1910. április 29.-én a magyar királyi Belügyminisztérium kiadta az 57.000/1910. számú rendeletet, amely országos érvényűen bevezette a sofőrvizsgát, a műszaki vizsgát, és szabályozta a gépjárművek közúti forgalmát. Mint fentebb említettem, az eddigi szabályozás, melyet Rudnay Béla Budapest Rendőrfőkapitánya adott ki, csak Budapest területére volt érvényes, a vidékre semmilyen szabályozás nem vonatkozott.

A rendelet mellékletében részletesen ismertették a sofőrvizsgára bocsátás feltételeit és a vizsga eljárási utasításait:

- A vezetés megtanulása csakis vezetői engedéllyel rendelkező egyén kíséretében és útmutatásai alapján történhet, és őt kell a jármű felelős vezetőjének tekinteni.
- Közszolgálatra szolgáló járművet csak olyan férfi vezethet, aki betöltötte a 21. életévét. /Tehát taxit, bérautót, autóbust nők nem vezethettek!/
- Minden 18. évét betöltött polgár jelentkezhet vizsgára, aki egészségileg alkalmas, és közbiztonsági vagy közrendészeti okokból nem megbízhatatlan.

A vizsgára jelentkezés kérvény benyújtásával történt, amihez orvosi bizonyítványt és 6/9 cm nagyságú fényképet kellett mellékelni. Az elsőfokú rendőrhatalóság a kérvény alapján, ha nem állt fenn kizáró körülmény, értesítette a kerületi hivatalos szakértőt, aki a bizottság egy rendes tagját hivatalos szakértőül a vizsgára kijelölte.

A szakértők vizsgáztatták a jelölteket elméletből és gyakorlatból. A szóbelin a gépjármű felépítését, szerkezeti működését kellett kérdésekre válaszolva ismertetni, beszélni az általános forgalmi szabályokról, majd a motor beindítása után kezdődött a gyakorlati vizsga, ahol a fékek és a kormány kipróbálása, a gyújtókészülékek megvizsgálása, a motorok megindítása, egyszerű próbamenet volt a feladat. Kérték továbbá gyenge forgalmú utakon a járművek kerülését, előzését, a kapun ki- és behajtást, mellékutcába fordulást, a vezetés közben való dudálást, és a sebességváltoztatást hegyes-völgyes úton. Vizsgabiztosként rendőrtisztviselők és a rendőrség által felkért polgári szakértők működtek

közre. Ők rendszerint az országos Automobil-szakértő Bizottság tagjai voltak. A rendelet vizsgálóhoz kötötte a vezetést, de az előzetes képzésről nem rendelkezett.

A Magyar Automobil Club tagjai és az automobilizmus iránt érdeklődők a sofőrképzés állami ipariskolai oktatását sürgették, mivel a sofőrképzést csak országos hálózattal, tanulójárművekkel és felkészült oktatókkal tartották megvalósíthatónak. A Club és a szakemberek folyamatos ösztönzése eredményeképpen 1912-ben megindult a gépjárművezetők szervezett állami képzése. Létrehozták az Állami Sofőriskolát, amit a 40.000/1912. sz. BM rendelet szabályozott. Létrejött a MAC tagjai szakkönyvekkel, autóalkatrészek ajándékozásával és előadások tartásával is segítették. Mindemellett lerakták a mai modern gépjárművezető képzés alapjait.

Az Állami Sofőriskola alapszabályát és tananyagát Schimanek Emil műegyetemi tanár, az Országos Automobil Szakértő Bizottság elnöke dolgozta ki, Jalsoviczky Sándor belügyminiszteri tanácsos segítségével. A tanfolyam 42 napos volt, és a foglalkozások reggel héttől este hatig tartottak. Budapest székesfőváros bocsátotta rendelkezésre az iskola épületét, ahol hatvan tanulóra berendezett előadótermet, garázst, két tágas műhelyt, irodát, raktárat, fedett kocsimosót alakítottak ki. A műhely rendkívül jól felszerelt volt, tartalmazott teljes alvázat, két-, és négyhengeres működőképes motorokat, differenciálmodelleket, karburátorokat, különböző gyújtókészülékeket, és egyéb tartozékokat, valamint az automobil részleteit feltüntető falitábla gyűjteményt.

A vezetési gyakorlatokat 1912-ben három autóval kezdték, de kocsiparkjuk folyamatosan bővült, így 1918-ban már hét különböző típusú automobillal rendelkeztek. Az alapos képzésért magas tandíjat számítottak fel, de az itt végzetteknek nagy tekintélyük volt, Gépész Uraknak nevezték őket.

Az I. világháború kitörése után kezdetben fokozódott az érdeklődés a gépjárművezetés tanulása iránt, de később erős visszaesés mutatkozott a jelentkezők létszámában. Míg 1914-ben 1164-en vizsgáztak vezetésből, addig ez a szám 1917-re 457 főre csökkent. A csökkenő képzés miatt sofőrhiány mutatkozott a hadseregben, ezért elrendelték a gépkocsivezetők, gépkocsiszerelők jelentkezését a katonai ügyosztályoknál, összeírás céljából. A katonai hatóság a Vérmezőre rendelte az összes automobilt, és a 10 napig tartó rekvirálás alkalmával 400 darab személy- és 144 darab teherautobilt vett jegyzékbe hadi célokra, majd a rekvirálást vidékre is kiterjesztették. A tulajdonosaiknál meghagyott autók közlekedését korlátozták, és csak olyan kocsik közlekedhettek, amelyek erre

katonai vagy fontos közgazdasági érdekből engedélyt kaptak. 1918 végén az Állami Sofőriskola bezárta kapuit, és a magántanfolyamok is szüneteltették működésüket.

7. Gépjárművezető-képzés és vizsgáztatás az I. és a II. világháború között

A trianoni békediktátum nagy csapás volt a magyar automobilizmusra. Teljesen megszűnt az automobilgyártás, a megmaradt motoros járművekből hatalmas hányadot vitt el a román hadsereg, így 1919. év végén az országban lévő használható autók száma alig haladta meg az ezret. Súlyos gondokat okozott a gumibroncs- és a benzin hiány. A közutakon szinte anarchikus állapotok uralkodtak.

A közlekedés rendjének újrateremtése csak a békeszerződés után kezdődhetett el. A háború idején kényszerből sofőrré vált férfiak csupán az autó vezetését tanulták meg, a közlekedési szabályokat nem ismerték. A hatóság elrendelte a gépjárművek újvizsgáztatását és a vezetői engedélyek felülvizsgálatát. Ellenőrző állomásokat állítottak fel a nagyobb forgalmú országutak mentén, és minden gépjárművet ellenőriztek, a vezetőket igazoltatták. Jogosítvány vagy forgalmi engedély nélkül vezető sofőröket őrizetbe vették, ha az autóval volt probléma, akkor a járművet azonnal kivonták a forgalomból. Az intézkedések hatására helyreállt a rend és lassan megindult a fejlődés.

A képzés először csak magániskolákban indult. A leghíresebb autósiskolák Budapesten a Viktória, a Kerber, az Ungár. A legnagyobb volt a Balogh-féle sofőriskola, amely már ekkor autós szakfilmet vetített, saját benzinkúttal rendelkezett, vidékieknek étkeztetést biztosított, szállást adott, úr- és hölgyvezetőknek külön-külön tanterem állt a rendelkezésükre. Míg 1920-ban 720 fő kapott vezetői engedélyt, addig a gyorsuló fejlődésnek köszönhetően 1923-24-ben már több mint négyezren szereztek jogosítványt.

Az automobilügyek intézését 1922-ben a m. kir. Belügyminisztériumtól a m. kir. Kereskedelemügyi Minisztérium vette át, ezzel együtt az automobil szakoktatás is az ő feladatukká vált.

Az Állami Sofőriskola 1923-ban újra megkezdte működését. Kidolgozták működésének új szabályzatát, melyben alapkövetelményként került meghatározásra, hogy „az iskola fenntartásával kapcsolatos költségek a tanfolyam saját bevételeiből fedezendő”. 1924-ben új helyen, a Népszínház utcában újra megindultak a tanfolyamok. Az iskola korszerű műhellyel rendelkezett, itt javították a tanulóautókat is. A gyakorlati képzést a Posta kitűnő oktató-gépjárművezetői végezték, az elméleti oktatók diplomás mérnökök, ügyvédek voltak.

A tanfolyamok hallgatóinak előképzettsége, foglalkozása széles skálán mozgott. Az oktatás módszereit, az előadások színvonalát ezen heterogén igényekhez igazították, az oktatók - főként a műhelygyakorlatokon – a hallgatókkal egyénenként foglalkoztak. A tanítás eredményessége érdekében a tanfolyamon a tanulók létszámát 40 főben maximálták. A tanítás színvonala a vizsgák eredményeiből nyert tapasztalatok felhasználásával és az oktatóeszközök folyamatos beszerzésével párhuzamosan egyre fejlődött. Ebben az időben a jelöltek 130-150 km levezetése után tettek gyakorlati vizsgát.

Az Országos Automobilszakértő Bizottság tagjai, mint hivatalos gépjárműszakértők, látták el az illetékes rendőrhatalóság felkérésére a gépjárművek műszaki vizsgálatát és a tanulók vizsgáztatását. A Kódex meghatározta az összeférhetetlenség eseteit is: „gépjárműgyárosok és gépjárműkereskedők vagy ezek alkalmazottai, valamint gépjárművezető képző magántanfolyam engedélyesek nem lehettek a bizottság tagjai.”

8. Képzési engedély, vezetői igazolvány

A Kódexben meghatározásra kerültek a képzéshez szükséges feltételek. „A gépjárművezetők keresetszerű képzéséhez engedély szükséges, amely csak annak a nagykorú, büntetlen előéletű és nemzethűség szempontjából kifogás alá nem eső magyar állampolgárnak adható, aki az állami sofőrtanfolyamot sikerrel elvégezte és gépjárművezetői igazolványa, továbbá oktatói bizonyítványa van. Ezen felül pedig a kiképzéshez közrendészeti és közegészségügyi szempontból kifogás alá nem eső helyiséggel, megfelelő számú oktatóval, végül a gépjárművek kezelésének és vezetésének elsajátításához szükséges eszközökkel rendelkezik”. Az engedély személyre és meghatározott helyiségekre szóló rendőrhatósági igazolvány volt, amely visszavonásig volt érvényes.

Oktató csak az lehetett, aki a meghatározott személyi feltételekkel rendelkezett, és az oktatói vizsgát sikerrel letette. A vezetést közterületen csak vezetői igazolvánnyal rendelkező vezető kíséretében és útmutatása mellett lehetett gyakorolni.

A tanfolyam tananyaga tartalmazta a gépjárművek szerkezetével, működésével, kezelésével és javításával kapcsolatos tudnivalókat, valamint a közlekedésrendészeti szabályokat, valamint kiképzést kaptak gyakorlati vezetésből és elsősegélynyújtásból. Egy-egy tanfolyamnak addig kellett tartania, amíg a hallgatók ezekből az ismeretekből alapos kiképzést kaptak.

A vizsga a gépjármű erőforrása és neve szerint az alábbi kategóriákra terjed ki:

- személyszállító gépkocsik,
- motorkerékpárok,
- teherszállító gépkocsik,
- különleges gépjárművek.

Akár személy-, akár tehergépjárműre, vagy motorkerékpárra vizsgáztak a jelöltek, mind a három gépjárműre vonatkozó szabályokat tudniuk kellett a vizsga alkalmával. Ha a személyszállító gépkocsi vezetésére jogosító igazolvánnyal rendelkező tehergépkocsi

vezetésére kívánt vezetői engedélyt szerezni, vagy viszont, akkor új vizsgát csak a gyakorlati részből kellett tennie.

A vizsga elméleti és gyakorlati, műszaki részét a hivatalos szakértő, közlekedésrendészeti részét pedig a rendőrhatalóság kiküldött tagja végezte. A sikertelen vizsga után csak 4 hét elteltével volt lehetőség az új vizsgára.

Meghatározásra került a kötelező orvosi vizsgálat. A vezetés gyakorlásának és a vizsgára bocsátásnak a feltétele az alkalmasságot igazoló rendőrorvosi bizonyítvány, a vezetői igazolvány megszerzése után pedig tulajdonosa köteles magát minden három évben, a közhasználatú gépjármű vezetője pedig minden évben orvosi vizsgálat alá vetni, melynek eredményét a rendőrhatalóság az igazolványba bevezette.

9. A képzés korszerűsítése a gazdasági válság után

A század 30-as éveinek elején a gazdasági válság következtében a magyarországi motorizáció fejlődése megakadt. A járműállomány előregedett, száma drámaian lecsökkent. A gazdasági válság néhány éves lefolyása után viszont újra lendületbe jött a magyar autógyártás, fellendült az autós turizmus. A Magyar kir. Kereskedelem- és Közlekedésügyi miniszter kiadta a 60.000/1935. K.K.M. számú rendeletét, ami az oktatásban minőségi változást hozott. Létrehozta az Állami Gépjárművezetőképző Tanfolyam Bizottságát, módosította, korszerűsítette a képzést az akkori követelményeknek megfelelően. A Bizottság feladata volt, hogy ellássa a tanfolyammal kapcsolatos összes feladatot, a szükséges intézkedésekre tegyen javaslatot, és az elfogadott javaslatokat terjessze fel a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterhez.

A fővárosban ebben az időszakban kilenc nagy magán autósiskola működött, de a legszínvonalasabb az Állami Sofőriskola volt. A kurzusokat rendszeresen felkeresték a Kereskedelem- és Közlekedési Minisztérium valamint a Belügyminisztérium szakemberei, és tájékoztatták a hallgatókat a nemzetközi és a hazai közlekedésrendészetről, a gondokról, a tervezett változtatásokról. Így az oktatók és a hallgatók mindig napra kész információkkal rendelkeztek. A tanfolyam szervezeti szabályzatát teljes részletességgel közölte az 1936-os évben a Közigazgatási Értesítő márciusi száma.

A képzés elméleti és gyakorlati oktatásból állt.

Az elméleti oktatás tantárgyai és óraszámai:

- Műszaki rész: 40 óra
- Közlekedésrendészeti rész: 8 óra / mely térképolvasást is tartalmazott /
- Tűzrendészet: 2 óra
- Elsősegélynyújtás baleseteknél: 6 óra

A gyakorlati oktatás tantárgyai és óraszámai:

- Műhelygyakorlati oktatás: 24 óra
- Vezetési gyakorlat: 10-12 esetben 1-1óra

A tanfolyamon az ún. rendes hallgatók, akik a KRESZ-ben előírt feltételeken túl írni és olvasni is tudtak, záróvizsgát tettek, bizonyítványt kaptak. A rendkívüli hallgatók, akik a tanfolyamnak csak meghatározott részét látogatták, látogatási bizonyítvány kaptak, de vezetésből ők is vizsgáztak.

A gyakorlati vizsgáztatást a budapesti rendőrhatalósági műszaki szakértők végezték, akik az elnök kívánsága esetén szavazással döntöttek a vizsga eredményéről.

Az automobil egyre tökéletesebbé vált, a kereslet is megnőtt iránta, már nemcsak a dúsgazdagok számára volt elérhető. Az Állami Sofőriskola nem győzte a megnövekedett igényeket, így egyre jelentősebbé vált a magániskolák képzési tevékenysége.

10. Honvédségi gépjárművezetői képzés

A magyar járművezető-képzés a harmincas évek végén a háborús készülődés miatt egyre inkább a hadsereg kiszolgálására rendezkedett be. A hivatalos honvédségi gépkocsizó kiképzés a Budapest-Mátyásfüldei laktanya Gépkocsizó Tanezrede szervezésében zajlott. Magyarország hadba lépését követően megnőtt a honvédség sofőrigénye, így már a friss jogosítvánnyal rendelkezőket is bevonultatták. A m.kir. Honvédelmi Minisztérium 1942-es kiadványa részletesen ismerteti a „honvédségi gépjárművezetői kiképzést”.

Honvédségi gépjárművet csak honvédségi jogosítvánnyal lehetett vezetni, amelynek a megszerzésére a csapatoknál szervezett tanfolyamokon nyílt lehetőség. Az alapkiképzés elméleti és gyakorlati gépjárműismeretekre és a gépjárművek vezetésének tanítására tagozódott. A vezetési gyakorlat felépítése a fokozatosság elvére épült; fogások begyakorlása felbakolt tehergépkocsin, vezetési gyakorlatok nem nyilvános utakon, majd gyér forgalmú közutakon, vezetés anyaggal illetve személyekkel megrakott gépjárművekkel, végül éjszakai vezetési gyakorlatok országúton és városban. A kiképzés során a tanulók legalább 300 kilométert vezettek. Az alapkiképzés után került sor a továbbképzésre. Az első években, a sikeres vizsga után az érvényes honvédségi gépjárművezetői igazolvány bemutatására az illetékes kerületi rendőrhatalóság külön vizsga letétele nélkül kiállította a polgári gépjárművezetői igazolványt, ha a tényleges szolgálat befejezésétől még nem telt el két év.

A polgári autózás lehetőségei a szigorú korlátozó intézkedések bevezetésének hatására egyre inkább szűkültek, besorozták, leállították az autók nagy részét.

11. Képzés és vizsgáztatás a II. világháború után

Az 1940-es évek végén már folyt az iskolák államosítása, így várható volt a meglevő iskolák felszámolása is. Gépjárművezető-képző magántanfolyam létesítésére tilos volt engedélyt kiadni, a meglevő iskolák működését is korlátozták. A rendőrség budapesti főkapitánysága vezetőjének működési területén bejelentett állandó lakással rendelkező személy oktatását nem vállalhatták, a működési területén kívül bejelentett lakással rendelkező személynek egyéni oktatást csak Budapest területén kívül, csoportos oktatást pedig csak az Állami Autóműszaki Intézet engedélye alapján végezhettek. Az Intézet igazgatója a gépjárművezető-képző magántanfolyamok oktatási módszereit, valamint az oktatás színvonalát rendszeresen ellenőrizte. A tevékenységgel kapcsolatos észrevételeit javaslattétellel, esetleg az engedély megvonására tett indítvánnyal a közlekedésügyi miniszter elé terjesztette. Az egyéni oktatásban részesült személy csak az Intézet székhelyén tehetett vizsgát. A csoportos oktatásban részesült személyeket pedig csak a vizsga színhelyére kiszálló budapesti bizottság vizsgáztathatta.

A magániskolák, magántanfolyamok egymás után szüntették be működésüket. Főként a vidéki lakosok jártak rosszul, mert a magániskolákon kívül nem állt rendelkezésükre más lehetőség a vezetői engedély megszerzésére.

12. A második világháborútól a T-reformig

1945-ben polgári gépjármű-közlekedés szinte alig létezett Magyarországon, a városi tömegközlekedés is minimálisra csökkent, az utak veszélyesek, gyakran járhatatlanok voltak.

A közúti közlekedés újjászervezése 1945-ben az Ideiglenes Nemzeti Kormány megalakulása után indult. A Közlekedési Minisztériumban a Közúti Járműfőosztály ügyműködésébe tartozott a közúti közlekedés elvi irányítása, a közúti gépjárművek beszerzése és felügyelte az összes állami és magánjavító üzem.

Létrejött az Országos Gépjárműügyi és Közúti Közlekedésrendészeti Bizottság, megkezdődött a roncsjárművek összegyűjtése. Folyamatosan bővült a járműállomány, míg 1946-ban csak 6000 teherautó, 5000 személygépkocsi és kb. 10000 motorkerékpár volt az országban, addig év végére 3000 amerikai katonai jármű került az országba. A taxi és a tömegközlekedés megindításához Renault személygépkocsikat és Chausson autóbuszokat vásároltak, előkészítették a Pente kisautó gyártását, és elkészült az első Csepel 350-es teherautó. Ezzel újjáéledt az automobilizmus Magyarországon.

Tildy Zoltán köztársasági elnök az AUTO-MOTOR Sport című folyóiratban így nyilatkozott: „Mindenekelőtt köztudatba kell vinni, hogy az autó nem luxus. Ez nem úgy értelmezendő, hogy akinek autója van az szálljon le róla, hanem akinek nincs, de a munkájához szükséges, annak ne legyen elérhetetlen az autó megvétele és tartása...”¹³

Az Állami Gépjárművezető-képző Tanfolyam 1947-ben új műszaki vizsgaanyagot adott ki, melyet Rédly Pál műszaki főtanácsos és Csajághy Antal miniszteri tanácsos, előadó tanár állítottak össze.

1947. augusztusában az Autóklub feladataként jelölték meg az alapfokú és továbbképző-tanfolyamok szervezését. Gerő Ernő a Köztársasági Magyar Autóklub díszelnöke feladatként határozta meg a szakmai továbbképzések tartását és véleményező, tanácsadó szerep vállalását.

13 / Tildy Zoltán: AUTO-MOTOR Sport című folyóirat 1946. év december 01. száma /

13. Honvédségi képzés

A Magyar Honvédség gépjárművezetői állományának kiképzése a háború után is Mátyásföldön folytatódott, de néhány hadtestnél az Állami Sofőriskola, majd az Autóműszaki Intézet is részt vállalt ebben. Az 50-es évek elejétől a Budapest Zách utcai laktanyában Gépkocsizó Tiszti Iskola működött. Itt képezték ki azokat a gépkocsizó tiszteket, tiszthelyetteseket, akik később a sorállományú gépjárművezetőket oktatták. A gépjárművezető képzés három hadtestnél zajlott, Budapesten, Székesfehérváron és Szegeden. A képzés magában foglalta a közlekedési ismereteket, a honvédségi igénybevétel szabályait, a technikai kiszolgálási feladatokat, és a vezetési gyakorlatokat.

Ezek a gépkocsizó iskolák 1956 után már nem alakultak újjá, az ún. összevont gépjárművezetői kiképzés megszűnt. A Zách utcai központ még egy ideig képzett vontató-, szerelő-, szállító rajparancsnokokat, de később az alakulat Szabadszállásra költözött.

14. A Magyar Honvédelmi Szövetség bekapcsolódása a képzésbe

A Magyar Szabadságharcos Szövetség, az MHSZ jogelődje, 1948. február 29.-én alakult Budapesten. Az MSZHSZ elsősorban a honvédelem ügyét kívánta szolgálni, népszerűsítette a technikai sportágakat, motorversenyeket szervezett. A szövetségen belül a motorozás volt a legnépszerűbb sportág. Ebben az időben a motorkerékpár nagyobb csoda volt, és jobban megnézték, mint ma bármelyik „csodaautót”. Az MSZHSZ területi szervezetei képezték a magját a későbbi motoros és technikai kluboknak, amelyeknek már feladatuk volt a honvédelemre való felkészítés és a gépjárművezető-képzés is. A Szövetség eleinte a motorsporthoz biztosított technikával vett részt az „A” kategóriás képzésben, évente kb. tízezer főt készítettek fel a hatósági vizsgára.

A motorozás iránti érdeklődés felkeltésével megkezdődhetett az oktatómunka a fiatalság körében. A lakosság részére végzett motoros oktatás és vizsga-előkészítés megteremtette a sorköteles oktatás végrehajtásának feltételeit is.

Tevékenységük fokozatosan kibővült a személygépjárművezető-képzéssel is, ami 1950-től már évi 2-3 ezer főre tehető. A képzéshez elsősorban a versenyeken használt járműveket vették igénybe, így Csepeleken és IZS-eken, a személygépjárművek közül pedig DKW-n, Audin, Mercedesen és Tatra B-57-esen oktattak.

1952-ben megkezdődik motoros szakemberek bevonásával a Magyar Néphadsereg számára a gépjárművezetők oktatása. A hadseregben oktatott gépkocsivezetők jogosítványa ekkor még nem volt használható a polgári életben.

Fontos dátum volt a Szövetség életében 1954, amikor 3 ezer sorköteles tehergépjárművezető kiképzésére kapott megbízást. Az első kiképzésre szolgáló jármű Dodge Weapon volt, ez egyben személy és tehergépkocsit is jelentett. Később Rába tehergépkocsik és Skoda személygépkocsik képezték a járműparkot. A motorkerékpáros-képzést lemezvillás 100-as Csepeleken végezték, melyeket 125-ös teleszkópos Csepel, majd a Pannónia és a Danuvia motorok váltották fel.

A Magyar Honvédelmi Sportszövetség 1957. június 14.-én jött létre. A szövetség tevékenységében szervesen összekapcsolódott a kiképzési és a sportmunka, újra megindult a sorköteles képzés is. Az oktatók nehéz körülmények között végezték munkájukat. Oktatási segédeszközök hiányában gyakran hangzott el a: „...képzeljék el bajtársak...”

kifejezés, de a kiképzésben résztvevők határtalan lelkesedése, tenni akarása enyhítette a körülményeket. Az 1957-től szerzett jogosítvány már általános értékű volt, ami jelentősen fokozta az oktatás népszerűségét.

A feladat a hadsereg igényei szerint változott: 1956-ban 6500 főt, 1957-ben 4000 főt, 1966-ban már 7100 főt képeztek ki. Ekkor az MHSZ gépjárművezető-képző iskolákban részben főállású, de zömmel tiszteletdíjas oktatók már szakképesítés birtokában dolgoztak, főleg a Néphadsereg leselejtezett gépkocsijain, Csepel 350-es és GAZ 69-es gépjárművekkel.

A képzés két részre tagolódott: a jelentkező először 40 órás ún. alapismereti tanfolyamon vett részt, és csak az itt megfelelték jutottak be a 240 órás tehergépjármű-vezetői tanfolyamra. A képzés során nagy hangsúlyt fektettek az államilag előírt követelményeken túl a műhelygyakorlat oktatására. Ennek keretében a járműveken előforduló műszaki hibák felismerését, elhárítását és karbantartását tanították. A sorkötelesek kiképzése minden tekintetben a hadsereg igényeihez igazodott. A képzés speciális táborszerű formában került végrehajtásra. Rendszeressé vált, hogy az ország több pontján a tanfolyamot végzett sorkötelesek részére 10 napos turnusokban táborokat szerveztek, a katonaélet körülményei között éltek, oszlop-kötélékben távvezetést hajtottak végre, bonyolult körülmények között gyakorolták a terep-vezetést és a csörlővel való vontatást.

Az MHSZ tevékenységi körét bővítette a lakosság igényeit kielégítő különböző kiképzési ágazatok bevezetésével. Ekkor kezdik meg a traktorvezetői, háztartási gépkezelői, valamint az egyre népszerűbbé váló személygépkocsi-vezetői KRESZ-tanfolyamok szervezését. Maguk az oktatók készítették el a KRESZ táblákat, a szemléltetőeszközöket, hogy eredményesebbé, sikeresebbé tegyék a hallgatók felkészítését és vizsgáit. A személygépkocsi-képzést Skoda Popular, Skoda Colonial, majd később Moszkvics autókkal végezték.

15. Az Állami Autóműszaki Intézet létrejötte

Az Állami Autóműszaki Intézet (ezt az elnevezést később a 71/10-13/1953.VI. KPM sz. miniszteri leirat Gépjárművezető-képző Iskolára, a 3/1956. KPM utasítás KPM Autóközlekedési Tanintézetre, a 19/1969. KPM sz. utasítás pedig Autóközlekedési Tanintézetre változtatta.) az 13450/1948. sz. Kormányrendelettel 1949. január 31.-én az Állami Sofőriskola jogutódjaként jött létre azzal a feladattal, hogy a gépjárművezető-jelölteket kiképezze és vizsgáztassa, gondoskodjon a szakmai továbbképzésükről, a hivatásszerűen oktatással foglalkozóknak a vizsgáztatását végezze, és a garázmestereket kiképezze és képesítse.

Már a megnyitásra megkapta a volt MATEOSZ székházat (VIII. ker. Baross u. 76.), a VIII. ker. Dankó u. 15-ben a céljaira átalakított tangarázst, és a XI. ker. Bicskei u. 3. sz. alatti műhelyt.

Az oktatási segédanyagok egy része a régi Állami Gépjárművezető-képző Iskolától, másrészt a beolvadt magániskoláktól kerültek át. A képzésre jelentkezők létszámának növekedése szükségessé tette a kihelyezett tanfolyamok szervezését, új kirendeltségek, iskolák létesítését, amelyek szemléltetőanyagait az MHSZ oktatóihoz hasonlóan az itt dolgozó oktatók készítették el, sokszor társadalmi munkában. Az egyik legjelentősebb tansegédlet a Bálint Jenő szerkesztette tanpad volt, ami 1956-1970 között segítette az oktatást, egészen az NDK-ból hozott ELAN tanpad megjelenéséig.

Az induláskor a gépkocsipark nem volt egységes, a jogelődötől örökölt és a beolvadó magániskoláktól átvett tanulóautók nagyon sokféle típushoz tartoztak, ami sok nehézséget okozott, ezért törekedtek az egységesítésre. Az első év végére az Intézetnek 98 személy-, 57 tehergépkocsija és 21 motorkerékpárja volt. A személygépkocsik között 12 típust találhattunk: pl. Jeep, Mercedes, Opel, Renault, Skoda, Ford. A teherautóknál 15 féléle típust: pl. Dodge, Ford, GMC, Opel, Rába, Skoda.

1951-re sikerült elérni, hogy 84 db Renault tanulóautó dolgozott a fővárosban. Ebben az időben nem volt szabad új autót oktatásba bevonni, általában a már két évet forgalomban levő és felújított taxikat használták. Ez szintén hátrányosan érintette az oktatás fejlődését. Az első két új autót - Moszkvics 407-est – 1960-ban kapta az Intézet, de a járműpark fejlesztése igazán csak a reform idején valósult meg.

Az Intézet a kezdés évében rendelkezett olyan teherautóval, és csehszlovák gyártmányú motorkerékpárokkal, amelyek kettős kormányval voltak felszerelve, de ez nagyon megnehezítette és meghosszabbította a tanulási időt. Az oktató önkéntelenül is kormányzott, ezért nem terjedtek el.

Az indulás utáni első években csak az Intézet foglalkozhatott gépjárművezető-képzéssel az egész országban, így sok volt a kihelyezett tanfolyam, és sorra alakultak a vidéki ATI iskolák:

- 1949-ben: Debrecen, Győr, Kecskemét,
- 1950-ben: Pécs,
- 1951-ben: Miskolc, Szeged
- 1958-ban: Székesfehérvár, Szolnok, Tata,
- 1960-ban: Szombathely, Veszprém,
- 1961-ben: Eger, Kaposvár, Zalaegerszeg,
- 1962-ben: Békéscsaba, Salgótarján,
- 1968-ban: Szekszárd,
- 1969-ben: Nyíregyháza következett.

Az Intézet a rá bízott feladatok ellátása érdekében köteles volt gondoskodni alap-, közép- és felsőfokú, illetve különleges tanfolyamok tartásáról, megfelelő vizsgabizottságok megszervezéséről nemcsak székhelyén, hanem szükség szerint vidéken is. Az Intézet a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium fennhatósága alá tartozott, annak költségvetéséből biztosították a működéshez szükséges pénzügyi alapot. 1949. március 3.-án a közlekedési- és postaügyi miniszter kiadta az Intézet szervezeti szabályzatát és tantervét. A szabályzat szerint az Intézetet ügyvezető igazgató vezette a műszaki igazgató segítségével. Az oktatási feladatokat az előadók, a művezető és az oktató gépjárművezetők látták el.

A kormányrendelet a korábbi egyfokú képzés helyett háromfokú képzést vezetett be:

- alapfokú tanfolyam, melynek elvégzése és sikeres vizsga letétele után a vezetői engedély csak magánhasználatú gépjármű vezetésére jogosított, azzal munkát vállalni nem lehetett.
- középfokú tanfolyam, melynek elvégzése és a sikeres vizsga után ún. képesített gépkocsiveetői igazolványt kaptak a jelöltek, ami egyenértékű volt a segédlevéllel. Ennek birtokában lehetett munkakönyvet kiváltani, és alkalmazást nyerni.
- a felsőfokú tanfolyamot végzett és sikeres vizsgát tett gépjárművezető részére kiállított bizonyítvány egyenértékű volt a mesterlevéllel, ez a bizonyítvány volt szükséges a garázmesterek munkavállalásához.

Tantárgy	Alapfokú tanfolyam	Középfokú tanfolyam
Műszaki elmélet és bemutatás	46 óra	30 óra
Közlekedésrendészeti elmélet és bemutatás	12 óra	12 óra
Gépjármű közigazgatási ismeretek	-	5 óra
Műhelygyakorlat	24 óra	60 óra
Gyakorlati gépjárművezetés	15 óra	-
Elsősegélynyújtás	6 óra	3 óra
Tűzrendészeti ismeretek	2 óra	-
Világnézeti ismeretek	10 óra	10 óra
Filmbemutató	3 óra	3 óra ¹⁴

Mint az a fenti táblázatból látható, új tantárgyak bevezetésére került sor, a kor szellemének megfelelően világnézeti ismeretek oktatását is fontosnak tartották, és kiegészült a képzés filmbemutatóval.

14/ Forrás: Márkos Jenő és Dömény István: A képesített gépkocsiveető tankönyve V. kiadás, Közlekedési Kiadó, Budapest, 1953 /

A középfokú tanfolyamon a műhelygyakorlat óraszámait jelentősen megnövelték, de nem tartalmazott vezetési gyakorlati órákat, a világnézeti nevelés viszont itt is megtalálható.

A felsőfokú tanfolyam tantárgyai és óraszámainak meghatározása a mesterfokú követelményeket tartotta szem előtt.

Motor- és gépkocsi ismeret	30 óra
Kenő- és üzemanyag ismeret	18 óra
Autóelektromosság	25 óra
Szervizgyakorlat	30 óra
Garázsgyakorlat	20 óra
Garázsvezetés és ügykezelés	30 óra
Tűzrendészeti ismeretek	6 óra
Világnézeti ismeretek	10 óra
Filmbemutató	3 óra ¹⁵

A felsőfokú tanfolyamon vezetési gyakorlat oktatása nem történt, elszakadt a járművezető-képzéstől a tanfolyam anyaga. Igazából már nem beszélhetünk járművezető-képzésről, az itt tanítottak már egy másik szakma, a garázmester felkészítését alapozta meg.

Különleges tanfolyamokat szerveztek azon hallgatók részére, akik probán-bután gáz, illetve generátorgáz-üzemű gépjárművet kívántak vezetni.

Gépjárművezetőként csak hivatásos gépjárművezetői igazolvánnyal rendelkező személy volt alkalmazható. Autóbusz, csoportos személyszállításra használt teherautó és csuklós gépkocsi vezetésére legalább 2 éves teherautó-vezetői gyakorlat, pótkocsit vontató teherautó, illetőleg nyerges vontató vezetésére legalább egy éves teherautó-vezetői gyakorlat megléte volt szükséges.

15/ Forrás: Márkos Jenő és Dömény István: A képesített gépkocsivezető tankönyve V. kiadás, Közlekedési Kiadó, Budapest, 1953 /

A hivatásos gépjárművezetői tanfolyamra jelentkezők előzetes, kötelező pályaalkalmassági vizsgálatát 1954-ben rendelték el.

Közlekedési vállalatok 1969-ig egyáltalán nem foglalkozhattak a gépjárművezetők alap- és középfokú képzésével. 1952-56-ig a hivatásos vezetőket az egész ország területéről folyamatosan hívták be 6 hetes – vidékieknek bentlakásos - középfokú tanfolyamra. A tanfolyam és a vizsga díját, a képzés időtartamára a behívottak alapfizetését – a vidékieknek a napidíjat és a szállásköltséget is – a vállalatok fizették. A traktorosok és a mezőgazdasági vontatók vezetőit előbb a Szabadság-hegyen és Bián képezték, majd a csömöri traktoros iskolában építették ki az ország első tanudvarát.

A szakmai igényességre utal, hogy két tanulóautót külön éjszakai oktatásra állítottak be, este 8 órától éjjel 2 óráig, de mivel gondot okozott a tanulók és az oktatók késői hazajutása, ezért ez a kezdeményezés elhalt. Ebben az időben szorgalmazták a hegymenet oktatását is, a gyakorlás helyszínéhez a Marczibányi tér környékének meredek lejtőit használták. Az akkori járművek tengelykapcsolói nehezen viselték ezt a megpróbáltatást.

16. Vizsgák

A tanfolyamot végzett hallgatók az Intézet által szervezett vizsgabizottság előtt bizonyíthatták felkészültségüket. A vizsgán nem kellett minden tantárgyból vizsgázni.

Az alapfokú vizsga elméleti és gyakorlati részből tevődött össze, az elméleti résznél a műszaki és a közlekedésrendészeti ismeretekből vizsgáztak, míg a gyakorlatin a gépjárművezetésben való jártasságukról adtak tanúbizonyságot.

A középfokú vizsgán nem volt gyakorlati vezetés, helyette hiba-megállapításból és hibaelhárításból kellett vizsgázni.

A felsőfokú vizsgán ez még kiegészült írásbeli vizsgával, mely költségmegállapítást, számlázást és könyvelést foglalt magába.

Az a hallgató, aki a tanfolyam előadásairól illetve gyakorlatairól tantárgyanként három órát, összesen pedig tíz órát mulasztott, csak újabb tanfolyam elvégzése után volt vizsgára bocsátható. Amennyiben a vizsgázó egy vagy két tantárgyból sikertelen vizsgát tett, újabb vizsgát csak két hét eltelte után tehetett, aki pedig minden tantárgyból sikertelen vizsgát tett, az négy hét eltelte után mehetett új vizsgára. Háromszori sikertelen vizsga után pedig új tanfolyamot kellett elvégezni. Az oktatás és a vizsgáztatás során az oktatót, illetőleg a vizsgabiztost kellett a tényleges vezetőnek tekinteni.

17. A reform szükségessége

Az elméleti képzés a műszaki és a közlekedési ismeretek terén is tételes tudást nyújtott és követelt, és így egyre távolabb került a gyakorlati élettől. Míg a jelölt kiválóan el tudta mondani az autó szerkezeti részeinek pontos működését, addig az üzem közben bármikor előadódható műszaki hibát nem ismerte fel, még kevésbé tudta megjavítani; a közlekedési szabályok pontos ismerete ellenére is tehetetlenül állt más vezetők által okozott baleseti veszélyhelyzetekkel szemben.

A gyakorlati oktatás kezdetben személykocsira 16, tehergépkocsira 9 óra volt, ami a forgalom növekedésével kevésnek bizonyult, így a hatvanas évek elejére a fokozottabb követelményekhez igazodva a személygépkocsin 20, a tehergépkocsin 25 órára emelkedett a vezetési órák száma.

Az Intézet az oktatók munkájának megkönnyítésére, és a járművek rongálódásának csökkentésére felépített egy oktatótermet. A hallgatók ezeken a padokon tanulták meg a vezetés különböző alapmozdulatait, ismerkedtek meg a vezetőfülke szerkezeteivel, így tehát a gépkocsira már bizonyos alapfokú tudással kerültek.

Mind az elméleti, mind a gyakorlati oktatókkal szemben megszűnt az egyetemi végzettség, mint követelmény, szakoktatói vizsgát kellett tenniük, egy külön erre a célra alakult vizsgabizottság előtt. A sikeres vizsgát tett oktatók bizonyítványt kaptak, ami alapján bérkategóriába sorolták őket, és magánoktatást is végezhettek.

A gyakorlati oktatók kezdetben megfelelő tankönyvek híján teljesen egyéni elgondolásaik alapján oktattak, ezért az igazgatóság már 1952-től rendszeres továbbképzést szervezett, és az újonnan felvettek betanítását „módszertani oktató” végezte, így igyekeztek valamilyen egységet teremteni az oktatás kérdésében. 1966-ban a KÖZDOK kiadásában megjelent Boda Tibornak, az akkori tangarázs vezetőjének „A gépjárművezetés oktatásának módszertana” című könyve, amely módszertan kötelezővé vált minden gyakorlati oktató számára, új felvételtkor pedig a gyakorlati szakoktatói vizsga egyik tárgya volt.

Az első években nem volt tematika, ezért 1954-ben Fehér János az akkori igazgató bevezette a gépkocsivezető-képzés moszkvai tantervét és tematikáját. 1965-ben Dániel Mihály, az oktatási osztály vezetője összeállította, a „Kiképzési terv és módszertani utasítás a gépkocsivezetés gyakorlati oktatásához” című rendkívül jelentős, általánosan

kötelezővé tett tansegédletét, majd sorra az alap- közép-, felsőfokú és a különleges tanfolyamok tematikáját. Ezt a sorozatot zárta be az 1965-ben megjelentetett: az ATI alapfokú, hivatásos gépkocsivezetői tanfolyamainak tematikája.

A gyakorlati oktatás fegyelmének megszilárdítása érdekében Budapesten pontosan megjelölt körzethatáron belülre szorították a tanulóautók mozgását, amit csak a garázmestertől kapott külön engedéllyel szabadott átlépni. Sokáig – a reggeli és a délutáni csúcsforgalomban – tiltották a főútvonalon oktatást (megfontolandó lenne ma is), ennek feloldására a rendőrség 1966-tól adott ki engedélyeket, amit a tanulóautók a szélvédőre helyeztek.

A vizsgák a reformig eltelt két évtized alatt egyre korszerűtlenebbé váltak. Az elméleti szóbeli vizsgákon a pontos műszaki meghatározásokra, a tételes KRESZ felsorolásokra helyezték a hangsúlyt; a közúti jelzőtáblákat nem csak felismerni kellett, hanem élőszóban elmondani formájukat, színüket, felsorolni pontos jelentésüket. A kérdések kiválasztásánál, értékelésénél teljes szubjektivitás uralkodott. Ennek csökkentésére két főből álló vizsgabizottság váltotta fel az egyszemélyi elbírálást. Az ötletszerű kérdezgetések kiküszöbölésére az igazgatóság kidolgozta, és 1957-ben bevezette a tételhúzásos rendszert.

A gyakorlati vizsgára kevés időt, 8-10 percet fordítottak, az elméleti vizsgákhoz hasonlóan az egyszemélyes vizsgáztatást itt is 2 tagú vizsgabizottság váltotta fel. A vizsgák és a vizsgázók számának nagyarányú gyors növekedése azonban ezt az időt 4-6, sőt 3-4 percre szorította le. A vizsgahely változó volt, kihelyezett tanfolyamokon, falusi forgalmi viszonyok között is tartottak vizsgát, nagy teret engedve a szubjektivitásnak. A gépjárműforgalom rohamos emelkedése, a balesetek számának növekedése az ATI munkájára is hatott. Dr. Máté Mátyás igazgató részletesen elemezte az ATI munkáját, és célkitűzéseit, melyben leírta, hogy a gépjárművezető még alaposabb kiképzésére kell törekedni, mert egy felületesen vagy rosszul képzett ember súlyos szerencsétlenségbe sodorhatja a legjobban képzett és legelővigyázatosabb járművezetői társait is, de beláthatatlan, sokszor jóvátehetetlen személyi és anyagi károkat is okozhat. Ezért egyre sürgetőbb követelmény a gépjárművezetők kiképzésének napirenden tartása, a gépjárművezetők kiválasztása. A gépkocsivezetői tanfolyamra jelentkezők körében, különösen a hivatásos kategóriában fontosnak tartotta megkövetelni a 8 általános iskolai végzettséget. Indítványozta, hogy a hivatásos gépjárművezetők oktatási idejét 10 hétről 5 hónapra emeljék fel, és a szaktanfolyamoknál is követeljék meg a 8 általános iskolai

végzettséget, hogy minél jobban felkészített szakembereket bocsáthassanak a vállalatok rendelkezésére. A KRESZ-oktatás óraszámát 40 órára növelték, és az elméleti oktatás korszerűsítésére elrendelték a mágnes tábla használatát. A gyakorlati oktatásnál bevezették a mobil-oktatást, amikor a hallgatókat autóbuszra ültették, és az oktató mikrofon és hangszórók segítségével magyarázta az autóközlekedés jellemzőit csúcsforgalomban, bemutatta a veszélyforrásokat, a tipikus közlekedési szituációkat, a szabályok helyes alkalmazását. A gyakorlati vizsgák idejét felemelték, 20-25 percen keresztül vezettek a jelöltek. A motorkerékpárvezető-jelöltek vizsgáit is megszigorították, felkészítő előadásokat szerveztek részükre, 30 közlekedésrendészeti és 20 műszaki elméleti órán készítették fel őket. Ezzel jelentősen emelkedett a megfelelési arány, az előadáson részt vettek között 5-10 százalékra csökkent a bukási arány az addigi 45-50 százalékról.

A 10.— Ft illeték okirattal bélyegben a jelentkezési lapon leróva.

KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTERIUM
AUTÓKÖZLEKEDÉSI TANINTÉZETE
BUDAPEST

Ugyiratszám: K.196/1962.

BIZONYÍTVÁNY

száma: Mkp. 119210

Krízsn Sándor aki

1916. évben, Kistelek (városban, községben)

született, anyja neve: Csukonyi Mária
tsz. tsg

felkészítése:

a KPM Autóközlekedési Tanintézete mellett szervezett vizsgabizottság előtti

1962. év május hó 13. napján

motorkerékpárvezetésből sikerrel vizsgát tett.

Az 1/1953. BM számú rendelet és az azt kiegészítő jogszabályok értelmében nevezett részre motorkerékpárvezetői igazolvány kiállítható.

Budapest, 1962. év május hó 14. nap.

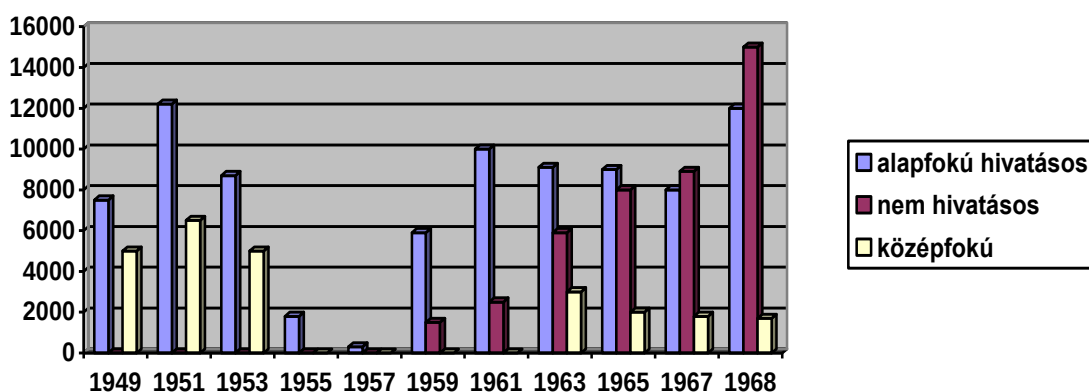
..... előadó

..... igazgató

7431. r. sz. KK. 3292. — 1960. II. — 60.53056. Állami Nyomda.

KPM bizonyítvány 1962-ből¹⁶

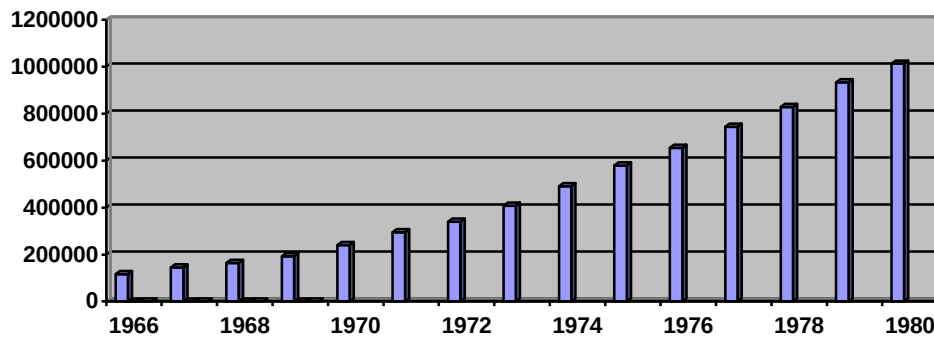
A KPM Autóközlekedési az ATUKI (Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet) főmérnöke Moharos Kálmán vette át. Ez az időszak a motorizációs robbanás kezdete, ami a járművek számának növekedésének és a képzési számok alakulásában is tükröződik.



A tanintézeti képzés alakulása 1949-től 1968-ig¹⁷

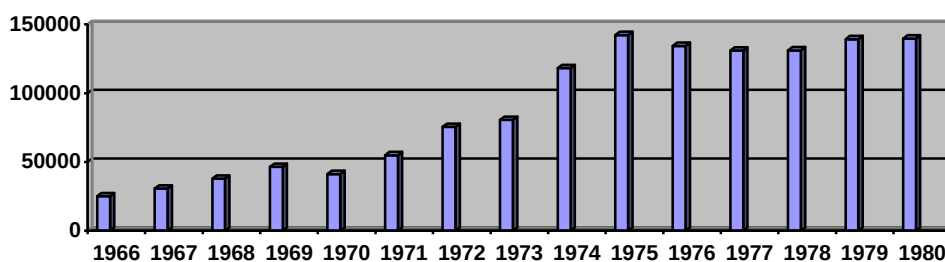
A javuló életszínvonal a gazdasági reformintézkedések eredményeként lehetővé tette a lakossági fogyasztás növekedését. A reáljövedelem emelkedése 1966-70 között évi átlagban meghaladta a 6%-ot. A hatvanas évek végén meginduló új gazdasági mechanizmus hatására az életkörülmények kedvezően változtak, rohamosan megnövekedett a magánautózás iránti igény. Nemcsak az autóvásárlás, az autójavítás, hanem a vezetői engedély megszerzése, a járművezetői tanfolyamra jelentkezés is hosszú sorbaállásokat, óriási társadalmi feszültséget okozott. Az akkori korszerűtlen képzési rendszer már nem volt képes megoldani a gondokat. Változtatni kellett, és az új közlekedéskonceptió lehetőségei alapján a járművezető-képzés és vizsgáztatás magyar reformelképzeléseinek megvalósítására új igazgató kapott megbízást.

17 / Forrás: Autóvezető folyóirat 1996/4. szám 39. oldal /



A személygépkocsik számának alakulása 1966-tól 1980-ig¹⁸

Az ábrán megfigyelhető a járművek számának ugrásszerű növekedése, amely változatlan ütemben folytatódik tovább, ami nyilvánvalóan maga után vonja a képzésre jelentkezők létszámának nagyarányú emelkedését, ami a következő ábrán látható.



A „B” kategóriás képzés alakulása – országos összevont adat¹⁹

18/ Forrás: Autóközlekedési Tanintézet Igazgatósága: A magyarországi gépjárművezető-képzés országos és megyénkénti adatai, 1983 június /

19 / Forrás: Autóközlekedési Tanintézet Igazgatósága: A magyarországi gépjárművezető-képzés országos és megyénkénti adatai, 1983 június/

18. A T-reform

A gépjármű közlekedés fejlődése, a közúti forgalom mennyiségi és szerkezeti változása a közlekedés mindhárom tényezőjével, az emberrel, a járművel és a pályával szemben támasztott igényeket jelentősen megnövelte.

A gépjárművezető-képzéssel szemben támasztott követelmények nemcsak minőségi vonatkozásban fokozódtak jelentősen, hanem a mennyiségi követelmények is ugrásszerűen emelkedtek. Mindezek elkerülhetetlenné tették a képzés módszereinek megváltoztatását, a képzés teljes reformját.

Az 1969-es Oktatási Reform a nemzetközi szakirodalom alapos feltárásával kezdődött, melyhez az ATUKI szakkönyvtárán kívül a fejlett országok képzési és vizsgáztatási tapasztalatait, tanterveit használták fel. A több mint egy évig tartó elemző-feltáró munka és kutatási eredmények összegzése alapján elkészült szakanyagot a KPM szakmai kollégiuma elé terjesztették és ebből készült az oktatásról és a vizsgáztatásról szóló 11/1969. (II. 27.) Korm. rendelet, majd az ennek végrehajtására kiadott 2/1969. (II. 27.) KPM rendelet, valamint a 35/1969-es KPM utasítás, azaz a magyar járművezető-képzés és vizsgáztatás reformja, a T-reform.

A 2/1969. (II. 27.) KPM rendelet fontos intézkedése volt, hogy megszüntette a hivatásos és nem hivatásos gépjárművezető közötti különbséget, mivel a közúti forgalomban minden egyes gépjárművezetőnek azonosak a köteleességei; a közlekedési szabályok maradéktalan betartása, az óvatos, előzékeny, a forgalom többi résztvevőinek az érdekeit is szem előtt tartó vezetés, az emberi élet és testi épség, valamint a társadalmi és a személyi tulajdon megóvása.

A rendelet lényeges megoldása, hogy teljesen összhangba hozza a gépjárművezető-képzést a vezetői engedélyben feltüntetett járműkategóriákkal, s ezzel a vezetési jogosultság elvi alapjait is tisztázta.

A gépjárművezetői munkakörben foglalkoztatottak továbbképzése érdekében gépjárműkezelő-továbbképző tanfolyam és vizsga szervezését rendelték el, mivel gépjárművezetői munkakört csak az tölthetett be, illetve állást az vállalhatott, akinek a vezetni kívánt járműkategóriára érvényes vezetői engedélyén felül gépjárműkezelői vizsgával rendelkezett.

A rendelet annak érdekében, hogy a gépjárművezetői vizsgára csak kellő ismeretekkel és gyakorlattal rendelkező személy jelentkezessen, a vizsgára bocsátás előfeltételeként szabta meg a képzés igazolását.

Gépjárművezető-képző tanfolyamot a közlekedés- és postaügyi miniszter engedélye alapján bármely állami szerv, társadalmi szervezet, egyesület indíthatott, amely a kellő színvonalú képzés biztosításához szükséges előfeltételekkel rendelkezett.

A rendelet a képzés színvonalának biztosítása érdekében rendelkezéseket tartalmazott a tanfolyamok tanterve, az alkalmazható tankönyvek, a foglalkoztatott oktatók képzettsége, illetve képesítése tárgyában.

A gépjárművezető-képző tanfolyamra való felvétel, illetve a gépjárművezetői vizsgára bocsátás előfeltételeként a rendelet előírta a 8 általános, illetve 1930. január 1. előtt születettek esetén a 4 általános iskolai végzettséget. A tapasztalatok szerint ugyanis az ilyen minimális iskolai végzettséggel sem rendelkező személyek tanulmányi eredményei olyan rossznak bizonyultak, amivel az akkori forgalomba ezeket a személyeket a közösség és a saját testi épségük védelmében nem tartották indokoltnak beengedni.

A jogosítvány megszerzésével kapcsolatban a rendelet a jelentkezéshez szükséges életkort általában 18 évben szabta meg, de a „D” járműkategóriába tartozó járművek vezetőinek 21 év, az „E” kategóriájú, és a különleges gépjárművezetői vizsgához 20 életév volt a követelmény.

Jelentős újítása volt a rendeletnek, hogy a „C” járműkategóriára vizsgázni csak a „B” kategória megszerzése után, vagy azzal egyidejűleg lehetett.

19. Elméleti képzés – elméleti vizsga

A reform megvalósításához az első lépésként az elméleti oktatás tananyagának a gyakorlati követelményekhez való igazítása volt. Minden tanfolyamtípusnak összeállították és kiadták a részletes tantervét és tematikáját. Fokozatosan áttértek a programozott audiovizuális elméleti oktatás rendszerére, elérték azt, hogy ugyanazt a témát országszerte ugyanazzal a szöveggel és segédeszközökkel dolgozták fel. Ehhez az oktatáshoz megfelelő programokat dolgoztak ki, és minden iskolát felszereltek a szükséges gépi berendezésekkel. A Budapesti Elektroakusztikai Gyárban készített, és az ATI oktatásfejlesztési osztálya által továbbfejlesztett csoportos oktató és vizsgáztató gépekkel elkezdődtek a kísérletek.

A tanításközpontú oktatás helyére a tanulásközpontú oktatást állították, melynek lényege, hogy a tömör ismeretanyagot egyszerű, világos, érthető fogalmazásban vagy képben kapta meg a hallgató. Előadás helyett tanítottak, magyarázat helyett szemléltettek és gyakoroltattak az oktatók. Megemelték az elméleti óraszámokat, viszont csökkentették a műszaki ismeretek óraszámait.

Az elméleti vizsgákon új rendszert vezettek be. A meglehetősen lassú, szubjektivitástól sem mentes szóbeli kérdés helyett az elméleti vizsgákon az amerikai szakirodalomból átvett, tesztlapos, feleletválasztós (multiple-choice) rendszer bevezetése garantálta a tárgyilagosságot, és alkalmas volt a jelöltek egyidejű, tömeges és gyors vizsgáztatására. A tesztlapos elméleti vizsgáztatás bevezetése soha nem tapasztalt ellenállást váltott ki a szakmán belül, ami elsősorban a régi vizsgabiztosok presztízsféltése volt. A bevezetés előtt az egész országban tájékoztatást, továbbképzést kaptak a vizsgabiztosok és rendezők, az ATI legjobb KRESZ-előadói fél évig járták a vidéki iskolákat. A tesztvizsgákat elsőként a motorkerékpáros és a személygépkocsik közlekedési ismeretek vizsgáin alkalmazták. A „B” kategóriában az elérhető 35 pont mellett 30 pontnál volt a megfelelési határ, de a féléves kísérleti szakaszban azt is megengedték, hogy a 25-29 pontot elérők azonnal szóbeli utóvizsgát tegyenek. Az ilyen utóvizsgázók nagy része sikeresre javította az eredményét.

Annak érdekében, hogy a vizsgázókat ne érje meglepetés az elméleti vizsgán, a tesztlapokon található kérdéseket és válaszokat mindenki számára hozzáférhetővé tették, a Műszaki Könyvkiadó által kiadott „Ezt kell tudni az autóvezetői vizsgán” című 1971-ben

megjelent könyvben. Ez a lehetőség, hogy a vizsgakérdések és megoldásuk elérhetővé váltak, teljesen szokatlan volt, de ez nem jelentette azt, hogy a közúti közlekedési szabályok összefüggő ismerete nélkül sikeres vizsgát tehettek volna a jelöltek.

20. Gyakorlati oktatás

Teljesen új szemléletű gyakorlati képzést vezettek be, melyet ötvöztek a vezetéstechnika, a közlekedési etika és a defenzív vezetés tanításaival. Középpontba a gépjármű feletti uralom mielőbbi elérését állították, minden iskola mellett berendezték a forgalom elől elzárt tanpályát. Óriási lépésnek számított a gyakorlati képzés vezetéstechnikai részének ingerszegény környezetbe való helyezése, a tanpályás képzés elrendelése. Követelménnyé vált a KRESZ gyakorlati alkalmazása és a forgalomba való beilleszkedés képessége. A gyakorlati óraszámokat jelentősen megnövelték („B” kategóriában 30 óra). Országosan kötelezővé tették a szakmai és pedagógiai, didaktikai szempontból egyaránt gondosan összeállított ABC tematikát, kiegészítve a korszerű 1+1 tematikával. Egységesen azonos típusú, vadonatúj tanulóautókat szereztek be, ezeknek saját műhelyben végezték a karbantartását, pótfékkal szerelték fel az autókat.

Az ABC tematika a reform megindulását jelző, elsőként kiadott segédkönyv volt, melyben kötelező érvényűen szabályozták, hogy mit és milyen felépítésben kell tanítani, a technikai manőverektől kezdve a bejárandó útvonalakig. Az „1+1-es” oktatás rendszere pedig azért vált fontossá, mert bebizonyosodott, hogy a 2 órás gyakorlás fárasztja a tanulókat, a második óra szinte már csak haszontalan időfecsérlés. A gyakorlati oktatás első húsz órájában minden tanulóautóban két jelölt ült, egy-egy órát vezettek, illetve szakszerűen irányított megfigyelést végeztek.

A szakoktatók alaposabb elméleti és gyakorlati felkészülését a legújabb szakkönyvek kiadásával segítették. Megreformálták a szakoktató-képzést is. Ezután szakoktató csak az lehetett, aki az új rendszerű, szigorú pedagógiai szakmai vizsgát sikerrel letette. A vizsgára bocsátás feltételei: betöltött 24 életév, büntetlen előélet, legalább középiskolai végzettség, az oktatni kívánt járműkategóriára érvényes, állás vállalására jogosító vizsgabizonyítvány, legalább 5 éves gépjárművezetői gyakorlat.

21. A gyakorlati vizsgák

A gyakorlati vizsgáztatás terén a legfontosabb változást a tudás felmérésének alapossága hozta. Óriási lépésnek számított, hogy csak a forgalom elől elzárt területen végrehajtott sikeres rutinvizsga után jöhetett a forgalmi vizsga, a forgalomban csak olyan jelölt próbálkozhatott, aki már bebizonyította, hogy a gépjárművet veszéllyel fenyegető hiba nélkül kezeli. A korábban 4-5 perces gyakorlati vizsgák ideje 30-40 percre növekedett. Fontossá vált a jármű feletti uralom, a közlekedési szabályok gyakorlati alkalmazása és a forgalomba való beilleszkedés képessége. A sikertelen rutin- vagy forgalmi vizsga után az egész gyakorlati vizsgát meg kellett ismételni. Az új vizsgáztatási rendszer egyrészt megfelelt a gyakorlati élet által támasztott követelményeknek, másrészt alkalmas volt a vezetői készség felmérésére, tárgyilagos megítélésére.

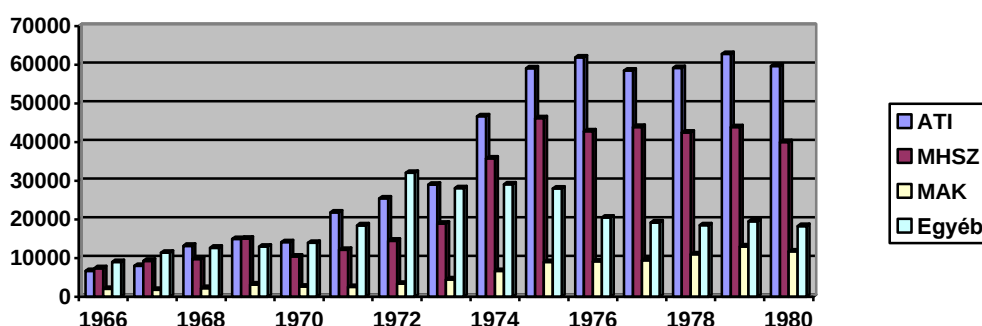
A rutinvizsga két részre tagolódott, technikai és manőverezési részre. A forgalmi vezetéshez új minősítési szempontokat adtak, útvonalakat jelöltek ki. A pontozásos értékeléshez osztályozó lapokat szerkesztettek a kötelező legkisebb és az elérhető legmagasabb pontszámmal. A gépjárművezetői vizsgát általános forgalmi viszonyok között kellett megtartani, hogy a közúti közlekedésben részt vevő jelöltek tudása sokkal pontosabban megítélhető legyen. A vezetői engedély elnyeréséhez, a forgalomban való önálló vezetéshez már nem elegendő ha a jelölt a gépjármű kezelőberendezéseit kifogástalanul tudja kezelni. Megkövetelték a leendő gépjárművezetőtől, hogy a forgalmi és az útviszonyokhoz, a közlekedési helyzetekhez alkalmazkodva, a forgalom más résztvevőinek indokolatlan akadályozása nélkül, biztonságosan tudjon a forgalomban vezetni, hiszen a sikeres vizsga után már másnap önállóan vezethetett.

Igen jelentős lépése volt a reformnak, hogy először a szakma történetében képzett, főállású vizsgabiztosokat is alkalmaztak, akiknek ugyancsak szigorú képesítő vizsgán kellett számot adniuk tudásukról, és alkalmasságukat bizonyítaniuk.

22. A gépjárművezető-képző munkaközösségek megjelenése

A Magyar Autóklub elnöksége létrehozta Oktatási Osztályát és a gépjárművezető-képzés saját központját, országos iskolahálózatot szervezett. Az MHSZ a sorkötelesek képzése mellett egyre nagyobb részt vállalt a hivatásos és úrvezetői tanfolyamok szervezésében. Néhány nagyobb közlekedési vállalat képzési engedélyt kapott a minisztériumtól, valamint megvolt a lehetőség arra, hogy a tanulók a saját kocsijukon tanulhassanak. A képzés iránti igények rohamos növekedése változatlanul folytatódott, sokszor egy évet is várni kellett a személygépkocsi tanfolyamra. Bár a T-reform korszerűbbé és hatékonyabbá tette a képzést, a sorbaállást így sem sikerült megszüntetni. Ezért az ATI vezetőinek javaslatára a 7/1971. (VIII.27.) KPM sz. rendelettel létrehozták a Gépjárművezető-képző Munkaközösségek intézményét. A cél az volt, hogy új iskolákat kapcsoljanak be a képzésbe, fontos társadalmi igényt kielégítve, de állami beruházás nélkül. A Munkaközösségek a KPM felügyelete alatt működtek, ellenőrizhető keretek között folyt az oktatás, az első években „A” és „B” kategóriákban.

A hetvenes évek eleje a nagy motorizációs felfutás időszaka volt. Ez kedvezett az oktatói munkaközösségek megalakulásának, létszámuk gyorsan nőtt. 1973-ban már 86 ilyen képzőszerv működött az országban. Ez a nagy képzési kapacitás, ami az akkori országos igény 20-22%-át jelentette, már érezhetően csökkentette a nagy iskolákra nehezedő nyomást.



A „B” kategóriás képzés alakulása, képzőszervenkénti megoszlása²⁰

20 / Forrás: Autóközlekedési Tanintézet Igazgatósága: A magyarországi gépjárművezető-képzés országos és megyénkénti adatai, 1983, június /

A „B” kategóriás képzéssel az ATI egyre fokozottabban ráépült a középiskolákra. A KPM kezdeményezésére a középfokú intézményekben olyan képzést indítottak, hogy a végzős tanulók az érettségi vagy a szakmunkás bizonyítvánnyal együtt kapják a „B” járműkategóriára szóló vezetői engedélyt.

23. A Közlekedési Főfelügyelet létrejötte

A '80-as évek elején megtorpant, kicsit visszaesett a képzés iránti igény is. A fokozódó államadósság gondjainak orvoslásaként a szűkebb szakmában is többször napirendre kerültek az átszervezési, takarékosági, létszámcsökkentési elképzelések. Az oktató autók kicserélése anyagi nehézségekbe ütközött, ezért gazdaságossági megfontolásból a KPM engedélyével lehetővé tették, hogy az oktató saját autóval folytathassa a képzést.

Az 1983. évi 7. sz. Törvényerejű Rendelet a KPM helyett létrehozta a Közlekedési Minisztériumot (KM). Megszűnt az Autóközlekedési Tanintézet Igazgatósága és az Autófelügyelet szervezete. Jogutódokká váltak a fővárosi és megyei tanácsok alá került ATI-iskolák, Vizsgabizottságok, és az Autófelügyelet Igazgatóságából alakult Közlekedési Felügyelet, illetve a Közlekedési Főfelügyelet.

A Közlekedési Főfelügyelet országos hatáskörű államigazgatási szerv volt, amely a Közlekedési Minisztérium felügyelete alá tartozott. Szakmailag irányította és felügyelte a közúti járművezetők képzését és vizsgáztatását.

A közúti közlekedési szakemberek képzéséről és vizsgáztatásáról szóló 1/1983. (VII. 6.) KM számú rendelet alapján a Közlekedési Főfelügyelet Képzés- és Vizsgafelügyeleti Főosztályán átdolgozták a kategóriás tanfolyamok tanterveit, elindult az emelt szintű szakoktatói képzés, a vizsgabiztosok minősítő vizsgát tettek. A vizsgabizottságok vezetőinek és tagjainak kinevezését a rendőrkapitányságok véleményének figyelembevételével a helyi tanácsok végezték. Kiadták a különböző szaktanfolyamok tanterveit, megkezdődött a megyei szakfelügyeleti rendszer kiépítése.

Jelentős újítása volt a rendeletnek, hogy a „D” járműkategóriás tanfolyamon az vehetett részt, akinek „C” járműkategóriára érvényes vezetői engedélye és ilyen járművön vagy trolibuszon legalább két éves (igazolt) gyakorlata volt, illetve elindították a „D intenzív” képzést azok számára, akik nem rendelkeztek „C” kategóriával. Az előképzettséget, a fokozatosságot figyelembe véve a gyakorlati oktatás a „C” kategóriás képzéssel kezdődött (30 óra) és az itt megszerzett ismeretekre épült a „D” képzés, 70 óra vezetéssel.

A rendelet meghatározta a különleges gépjárművek csoportjait, a jelentkezés feltételeit. Meghatározta az elméleti tanfolyam látogatása alól adható felmentéseket, és előírta, hogy a

vezetési gyakorlat közúton történő tanulása csak a „Közlekedési ismeretek” tantárgyból tett sikeres vizsga után kezdhető el.

Lehetőség volt a családi oktatásra „B” járműkategória esetén, illetve olyan más személy is végezhet az oktatást, aki legalább három éves gépjárművezetői engedéllyel rendelkezett.

Motorkerékpár vezetését közúton tanulóvezetői engedéllyel az oktató felügyelete nélkül gyakorolhatta az a tanuló, aki a „Közlekedési ismeretek” tantárgyból és a „Vezetési gyakorlat” járműkezelési részéből sikeres vizsgát tett. A közúti forgalomban való részvételkor a tanuló elöl-hátul „T” betűvel megjelölt tanulómellényt volt köteles viselni.

Ha a tanuló bármelyik elméleti tantárgyból öt alkalommal sikertelenül vizsgázott, további javító-vizsgát csak az adott tárgyból elvégzett újabb tanfolyam után tehetett. Szigorú rendelkezést vezettek be: amennyiben más járműkategóriában vezetői engedéllyel rendelkező személy sikertelen KRESZ vizsgát tett, arról a Vizsgabizottság az illetékes rendőrhatalóságot 60 napon belül értesítette, a vezetői engedély bevonásra került.

1989-ben megjelentették a csökkentett óraszámú kategóriás tanterveket. Ennek következtében pl. a „B” kategóriában a műszaki tantárgyak kötelező és minimális óraszám a korábbi 24-ről 12-re, a KRESZ 28-ról 20-ra, a vezetéselmélet 28-ról 12-re csökkent. A vezetési gyakorlat esetében maradt a harminc óra, de ha az oktató úgy ítélte meg, már a 20. vezetési óra után vizsgára bocsáthatta tanulóját.

24. A járművezető-képzés és vizsgáztatás korszerűsítése a rendszerváltástól napjainkig

Az Autóközlekedési Tanintézetek 1983-tól a megyei és a fővárosi tanácsok közlekedési osztályainak felügyelete alatt csak részben voltak önállóak. A növekvő fenntartási költségek és az alacsony tandíjak – rögzített hatósági árakon dolgoztak – miatt többnyire ráfizetéssel dolgoztak, megkezdődött a leépülésük. A fővárosban és néhány megyében a Közlekedési Felügyeletet és az Autóközlekedési Tanintézetet egy intézménnyé vonták össze, de az összevonás nem volt eredményes, nem szolgálta a hatósági és a gazdasági szféra különválasztását. Egyes megyékben pedig különálló intézményekként működtek a felügyelet és a tanintézetek, de a feladat- és hatáskörük nem volt egységes, sok volt az átfedés és a párhuzamos feladat. A rendszerváltás után 1990-től az ATI iskolák társasági, magánvállalkozási formában működtek tovább.

A Gépjárművezető-képző Munkaközösségek 1989-ben hozták létre a Munkaközösségek Egyesülését. A magániskolák számának növekedésével nemcsak a munkaközösségek, hanem az Autóklub iskolái is nehéz helyzetbe kerültek. Sok megszűnt közülük, illetve átalakultak, a kilépő oktatók új magánvállalkozást alapítottak.

Az MHSZ iskolák Kft. társasági formában működtek tovább. Az 1990 őszén megalakult Kulturált Közlekedésért Alapítvány tömörítette egy szervezetbe őket, ami ezzel az ország legnagyobb járművezető-képző szervezetévé vált.

Az autósiskolák száma 1991-ben már meghaladta az ötszázat, 1992 nyarán pedig közel ezer engedéllyel rendelkező képzőszerv működött.

A 20/1992. (VII. 21.) KHVM rendelet ebből az új helyzetből kiindulva, a képzés és vizsgáztatás korszerű szabályozására jelent meg.

A közúti járművezetők képzésének és vizsgáztatásának 1993. január elsejétől életbelépő rendje újra reformot jelentett a szakmában. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény és annak végrehajtására kiadott 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet keretszabályozásainak megfelelően kidolgozott 20/1992. (VII. 21.) KHVM rendelet megteremtette a rendszer szabályozott működésének a lehetőségét.

A Rendelet és az ebben kapott felhatalmazás alapján a Közlekedési Főfelügyelet által készített szabályzatok és tantervek a korábbinál részletesebb, és tartalmában is új szabályozást jelentettek. A kiadható képzési engedélyek számát nem korlátozták, de a korábbinál szigorúbb feltételekhez kötötték. A tanulói érdekvédelem érvényesülése érdekében az autósiskoláknak a vállalkozási feltételeiket ki kellett függeszteni és a tanulókkal írásban szerződést kötni. Az iskoláknak tájékoztatási kötelezettséget írtak elő amely kiterjedt a tanfolyamra beiskolázási, vizsgázási, a vezetői engedélyekkel, a pályaalkalmassági vizsgálatokkal és az egészségügyi alkalmassággal kapcsolatos kérdésekre.

Fontos változás, hogy a képzés csak iskolavezető felügyelete mellett végezhető, aki felelős a teljes képzési folyamatban az előírások betartásáért.

A képzésben résztvevő személyekkel kapcsolatban bevezetésre került a szakoktatói, iskolavezetői névjegyzék, a tevékenység megkezdésének feltétele a névjegyzékbe vétel. A Rendeletben szabályozták a tevékenység gyakorlásának feltételeit és a névjegyzékből való törlés eseteit.

A vizsgabiztosok és a gyakorlati szakoktatók számára kötelezővé tették a PÁV II. alkalmassági minősítés megszerzését. A szakoktatói és vizsgabiztosi tanfolyam előtt felvételi vizsgát kellett tenni. A képzést elsősorban a megyei közlekedési felügyelet, a vizsgát kizárólagosan a Közlekedési Főfelügyelet ellenőrizte. A képzés-, és vizsgáztatás szakmai feltételeinek pontos meghatározása megtörtént. Bevezették az oktatásra használt járművek évenkénti – oktatási célú alkalmasságának – vizsgálatát.

Megszigorították a járművezetők képzését, ezentúl minden járműkategóriában és minden tantárgyból a képzés csak tanfolyami keretekben történhet.

Megváltoztak a járműkategóriák megszerzéséhez előírt feltételek:

- korlátozás nélküli motorkerékpár („A” kategória) vezetésére csak akkor szerezhethet jogosultságot a vizsgázó, ha egy éve érvényes „A/1” (150 cm³-ig) kategóriás vezetői engedélye van,
- az autóbusz vezetési jogosultságának nem feltétele a 2 éves „C” kategóriás engedély,

- a gyakorlati vizsgát külön járműkezelési (rutin), és külön forgalmi vizsgára osztották, mely időben nem egyszerre történt,
- az „A/1”, és a „B” kategóriákban megszűnt a szerkezeti és üzemeltetési vizsgakötelezettség, helyette a biztonságos közlekedéshez nélkülözhetetlen gyakorlati ismeretekről kellett számot adni,
- az elsősegélynyújtás és közlekedési egészségtan ismeretek oktatása kikerült a járművezetői tanfolyam keretéből, helyette a vezetői engedély megszerzésének feltétele a Magyar Vöröskeresztnél tett sikeres vizsga igazolása,
- az előírt iskolai végzettség követelménye csökkent, a segédmotoros kerékpár, lassú jármű, állati erővel vont jármű, kerti traktor kategóriákhoz, elegendő, ha a jelölt írni és olvasni tud,
- a járművezetés gyakorlatának oktatását csak az összes elméleti sikeres vizsga letétele után lehet megkezdeni, stb.

A vizsgáztatás tartalmi változásai azonnal éreztették hatásukat. Az elméleti vizsgáztatásban a megnövekedett kérdésszámú tesztlapok (50 kérdés), valamint a közlekedési ismereti kérdések mellett a vezetéstechnikai témájú kérdések megjelenése sok fejtörést okoztak a vizsgázóknak. A járműkezelési (rutin) vizsgák leválasztása a forgalmi vizsgáról az oktatási folyamatban bizonyos tartalmi változtatásokat követelt, egyúttal pedig új követelményekhez igazodó oktatási gyakorlatot a szakoktatóktól. A forgalmi vizsgák eredményességében az első hónapokban visszaesés volt tapasztalható, ez a megnövekedett vizsgaidő miatt következett be, mivel a vizsgázók jelentős része nem volt felkészítve a 40 perces folyamatos vezetésre, a vizsga végére elfáradtak és sikertelenséget okozó hibát vétettek. Az oktatás azonban gyorsan reagált erre, és alaposabb felkészítéssel javítani tudtak az eredményességen.

A motorosok vizsgáztatásában a vizsgázók irányítása rádióval történt, amelynek elrendelése komoly előrelépést jelentett a megfigyelőpontos vizsgákhoz képest. Így a vizsgabiztos az egész vizsga ideje alatt figyelemmel tudta követni a motorosokat, nemcsak a kijelölt csomópontokban, így pontosabb képet kapott a felkészültségükről. A 20/1992. (VII. 21.) KHVM rendelet bevezetése után a gyakorlati tapasztalatok alapján többször pontosításra, módosításra került, összességében azonban megállapítható, hogy a járművezető-képzés, és vizsgáztatás bevezetett magyarországi rendszere megfelelt az európai színvonalnak és a hosszú távú elvárásoknak.

25. Új kategóriák, és a kezdő vezetői engedély bevezetése

A legjelentősebb változást a képzésben a közúti közlekedés rendőrhatalósági igazgatásáról szóló 48/1997. (VIII. 26.) BM rendelet hozta, amely új kategóriákat vezetett be, valamint a kezdő vezetői engedélyt. A közúti járművezetők képzésének és vizsgáztatásának rendszerét szabályozó változások, a 8/1998. (III. 31.) KHVM rendelet hatályba lépése, továbbá a megváltozott társadalmi elvárások szükségessé tették a segédmotoros kerékpár- és motoros-képzés és vizsgáztatás megújítását. A rendelet az EU-irányelvekhez igazodva módosította az egyes járműkategóriákat és a járművezetésre jogosító okmányok kiadásának feltételeit.

Kategória változások:

- kategóriák: „A”, „B”, „C”, „D”
- alkategóriák: „A1”, „C1”, „D1”
- kombinált kategóriák: „B+E”, „C+E”, „D+E”, „C1+E”, „D1+E”

Az „A1” alkategóriát illesztették az európai előírásokhoz, ezért az 1998. január 1-jétől kiadott „A1” kategória nem 150 cm³-es hengerűrtartalmú korlátozást, hanem 125 cm³-es hengerűrtartalom és 11 kW-os teljesítménykorlátozást tartalmazott.

Az Európai Közösség tagországaiban a vezetői engedélyek elfogadásának feltétele az Európa Tanács 91/439/EGK számú irányelvének teljesítése.

Az EU-direktíva részletesen felsorolja azokat az ismereteket, jártasságokat, magatartásformákat, amelyekkel minden járművezetőnek rendelkeznie kell ahhoz, hogy sikeres járművezetői vizsgát tegyenek. Ezek az ismeretek megtalálhatóak a hazai jogszabályokban, tantervekben, szabályzatokban. Az elméleti vizsgák rendszere megfelel az EU előírásainak, a kategóriák egymásra épülésének megfelelően felépítő jellegű vizsgáztatás zajlik. A gyakorlati vizsgákon használható járművek minimális követelményeit az előírásokhoz kellett igazítanunk, de ehhez az autósiskoláknak két év felkészülési időt biztosítottak.

A gyakorlati vizsgák hazai rendszere megfelelt az EU-direktíváknak, de a vizsgafeladatok közé a hátramenet végzése saroktolatással feladat beillesztése szükségszerűvé vált.

A vizsgákon a vizsga követelményszintjére vonatkozó hazai szabályozás megfelelő volt. A vizsgaidők tekintetében a „B+E”, „C+E”, „D+E” kombinált kategóriás vizsgaidőket meg kellett emelni.

Számos európai országhoz hasonlóan Magyarországon is bevezetésre került a kezdő vezetői engedély és a pontrendszer.

26. Oktató járművekkel szembeni elvárások

A képzési rendeletben a 10/1999. (III. 8.) KHVM rendeletben az európai előírások honosításával kapcsolatosan történtek változások.

A motoroknál a fokozatosság érdekében megjelent az „A korl.” kategória, amelyre 18. életév betöltése után lehet jelentkezni. A motort 25 kW teljesítményt és 0,16 kW/kg teljesítmény/sajáttömeg arányt meg nem haladó műszaki értékek jellemzik. A kétkerekű járművek vezetésének oktatásakor az alapoktatásnál egyidejűleg maximum 3 főt, a főoktatásnál egyidejűleg maximum 2 főt oktathat az oktató.

A legjelentősebb változások az oktató járművekkel szembeni követelményekben történtek 2000. január 1-jétől:

- B kategóriánál: kettős pedálrendszer, 3 db tükör a vezetőnek, 2 db az oktatónak, 4 db fejtámla, oldalhelyes irányjelző. A két- és háromajtós személygépkocsik helyett négy- illetve ötajtós, minimum 5 fős személygépkocsi használható.
- C kategória: a teherautónak minimum 7 m hosszúnak kell lennie, legalább 10000 kg megengedett legnagyobb össztömegűnek, és a terhelhetősége feléig meg kell terhelni mind oktatásban, mind a vizsgák során.
- D kategória: legalább 9 m hosszú legyen, és rendelkeznie kell visszatartó fékkel.

27. Az új vizsgarend

Átalakult a vizsgák rendje. Megszűnt a Biztonsági ellenőrzés, üzemeltetés tantárgy. Az ebben szereplő ismeretek részben az elméleti teszt során, részben pedig a járműkezelési vizsgán kerültek számonkérésre, a modern gépkocsik technikai jellemzőihez igazított tartalommal. Ebből adódóan a korábbi 50 kérdés helyett 55 szerepelt a tesztlapon, a maximálisan elérhető pontszám 70-ről 75-re nőtt, a megfeleléshez szükséges minimális pontszám 60-ról 65-re változott.

28. Az Európai Unióhoz történő csatlakozásunkkal kapcsolatos változások

Az Európai Unióhoz történő csatlakozás időpontjától az eddigi szabályozási joggyakorlat már nem volt fenntartható, ezért döntés született arról, hogy a képzéssel és vizsgáztatással kapcsolatos szabályokat kormányrendeleti formában kell megjelentetni és közzétenni. Erre a kormányzati döntésre alapozottan megkezdődött a szabályok kormányrendeleti formában történő megjelentetése, melyhez kötődően a nemzeti jogba be kellett építeni az Európa Tanács 91/439/EGK irányelvét módosító, a bizottság 2000/56/EK irányelvét, amely lényegében a járművezető-képzésben használt tehergépkocsik és autóbuszok esetében tartalmazott változásokat. Elrendelték az oktatásra használt tehergépkocsik és autóbuszok esetében a menetíró készülékek kötelező felszerelését, ezáltal biztosítható a tanulók felkészítése során – a 3821/85/EGK rendelet által meghatározott - menetíró készülék helyes használatának elsajátítása. Az oktatásra használt járművekre felszerelt menetíró készülékek alkalmazása alapvetően oktatási célú, azonban a menetíró készülékeknek és az alkalmazott adatrögzítő lapoknak meg kell felelniük az erre vonatkozó nemzeti előírásoknak.

A Bizottság 2056/EK irányelvében megfogalmazottak szerint 2003. szeptember elejétől az oktatásba bevonni kívánt autóbuszok és tehergépkocsik esetében követelményként kell érvényesíteni a különleges biztonsági berendezésekkel történő felszereltséget, az ebben az időben már használatban lévő tehergépkocsik és autóbuszok oktatásban történő használatát pedig 2009-ig kellett lehetővé tenni.

A képzési és vizsgáztatási területen kiemelt feladatok voltak az EU direktíva előírásainak megfelelő gyakorlati vizsgák fejlesztései és ezek bevezetése a nagyjárműves („C”, „D”, „E” kategóriás) rutin és forgalmi vizsgákon. A kombinált járműkategóriákban új rutin feladatokat kellett bevezetni, melyek az íven tolatás és a rámpához tolatás, illetve a szerelvény szét- és összekapcsolás feladatrészekből tevődtek össze. Ennek bevezetése elsősorban azoknak az iskoláknak okozott gondot, amelyek szerelvényei a vonó és a pótkocsi nem megfelelő illeszkedése, illetve elhanyagolt műszaki állapota miatt nem voltak alkalmasak e feladatok végrehajtására.

Az „A” kategóriás képzésben, amikor nincsen motoros előképzettsége („A1”, „A2” kategória) a vizsgázónak, a motorosokra vonatkozó pályaaalkalmassági vizsgálat eltörlésére

került, helyette a járműkezelési vizsgán kell egy meghatározott nyomvonalon tolni a motort. Szintén az EU előírásainak megfelelően egy új feladat, az „intenzív fékezés” került a vizsga követelmények közé, amelynek lényege egy legalább 50 km/óra sebességnél elvégzett vészfékezés.

29. A számítógépes elméleti vizsga bevezetése

A járművezetők felkészülésében a gyakorlati képzést megelőzi az elméleti tanfolyam és az azt követő elméleti vizsga. A tesztlapos vizsgáztatás a T-reformmal került bevezetésre, és abban az időben forradalmi változásnak számított, de az idő múlásával új tényezők merültek fel, melyek szükségessé tették a változtatást. Korunkban a dinamikus igények előtérbe kerültek. A kérdéseket, forgalmi helyzeteket a vizsgán és az oktatásba egyaránt mozgásukban kell vizsgálni, életszerű helyzetekkel modellezve a valóságot. A Nemzeti Közlekedési Program előírta, hogy a vizsgakövetelmények között szerepeljen a forgalmi helyzetek gyors értékelése. A tesztlap ennek az igénynek már nem tudott megfelelni. A korszerű módszerrel feltett kérdések, és az új eszközök bevezetése javítja a vizsgáztatás színvonalát, és korszerűbb eszközök, módszerek alkalmazását igénylik az oktatás során.

A tesztlapos vizsgáztatás további hátránya, hogy egy-egy forgalmi helyzet akár hosszú percek alatt elemezhető, a nehéz kérdéseken sokáig lehet gondolkodni. Ezzel szemben a forgalomban a helyzetek értékelésére és a döntés meghozatalára néha csak másodpercek (vagy még annyi sem) állnak rendelkezésre.

A számítógépes vizsgáztatás 2004. szeptember 6.-án indult el, először csak néhány megyében, majd szeptember végéig az ország valamennyi megyéjében áttértek erre a vizsgáztatási formára.

A számítógépes elméleti vizsga előnyeihez sorolható, hogy a vizsgakérdések a jogszabály-változásoknak megfelelően azonnal módosíthatóak, naprakészen alkalmazkodnak az élethez. A számítógép által a vizsgahelyen kevert kérdések nem kiismerhetők, a lehetséges variációk száma végtelen. Ennek az a jelentősége, hogy eddig a tesztlapos vizsgáknál egy időben (pl. B kategóriánál) összesen hat változat volt használatban, és az elméleti oktatók az új tesztlap bevezetése után hamarosan összeállították a vizsgázók által megjegyzett kérdések alapján a „gyakorló” tesztlapot. A szakfelügyelet tapasztalatai szerint is teszt-centrikus a KRESZ oktatás, ha pedig a vizsgakérdések is ismertek, akkor az megkérdőjelezi az oktatás és a vizsga létjogosultságát, eredményét. Az új vizsgarend szerint minden vizsgázónak külön állítja össze a számítógép a kérdéseket, az egymás mellett ülők teljesen különböző tesztkérdéseket kapnak.

Az ügyfelek részére kedvező változás volt, hogy a vizsga eredményére nem kellett várni, azt az utolsó kérdésre adott válasz után azonnal kiírta a számítógép a monitorra.

A kezdeti félelem, hogy a számítógéphez nem értők hátrányban lesznek a vizsgán hamar eloszlott, mivel a hatóság által készített program használata egyszerű, a helyesnek vélt válasz előtti négyzetet csak meg kell érinteni a monitoron, nem kell számítógép-kezelői ismeret a vizsgához. A vizsgázók döntő többsége fiatal, nem a hatóságnál találkozik először számítógéppel, de akik nem szoktak hozzá a gép használatához, azok is kedvezően értékelték a programot.

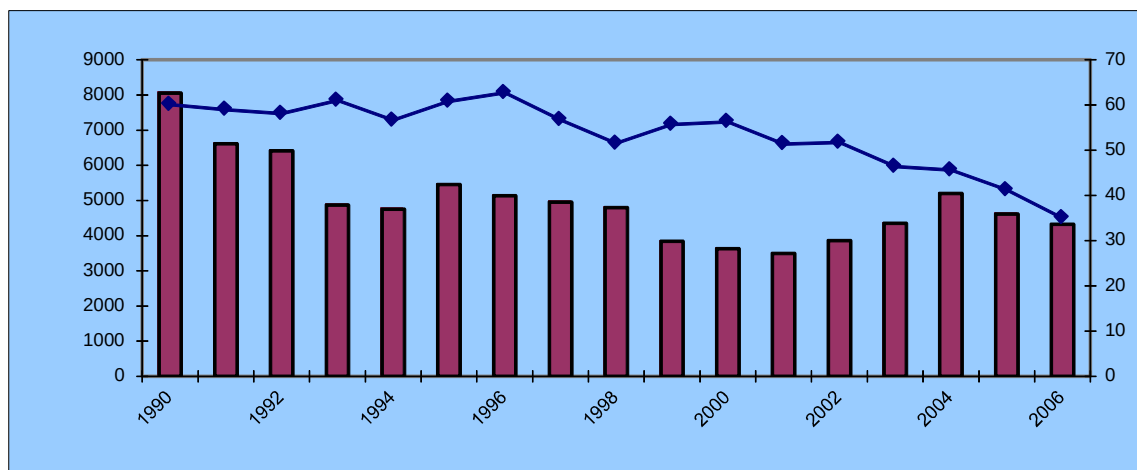
A számítógépes vizsgáztatás bevezetésével a vizsgabiztos munkája az elméleti vizsgán nagymértékben leegyszerűsödött; adategyeztetés, jogszabályi feltételeknek való megfelelés vizsgálata, tájékoztatás a vizsga menetéről és a vizsga utáni teendőkről, felmerülő kérdésekre válaszadás, a számítógép kezelése, az eredmények rögzítése a jegyzőkönyvön, és a vizsgalapon. A munkájából kimaradt a vizsgabiztosi munka lényege; az értékelés és a vizsgázók kérdéseire adott magyarázatok, amelyek a további felkészülést segítették a válaszok helyes értelmezésével. A számítógép nemcsak az eredményt jelzi, hanem visszajelzést ad a tanuló számára az elkövetett hibákról, megmutatja és megmagyarázza mi lett volna a helyes válasz.

A vizsgabiztosi szerep megváltozása arra a felismerésre vezette a hatóság vezetőit, hogy erre a munkára „luxus” olyan vizsgabiztosokat vezényelni, akik rendelkeznek „A”, „B”, „C”, „D”, „E” kategóriás vezetői engedéllyel és sok éves szakoktatói, vizsgabiztosi tapasztalattal, mivel bár továbbra is hatósági és felelősségteljes a munka, de döntően adminisztrációs jellegű. Ezért a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet lehetőséget adott az elméleti vizsgabiztosi képesítés megszerzésére is.

A vizsgázók szempontjából sok tekintetben kedvezően változtak a szabályok:

- Az iskolai végzettség tekintetében megszűnt az előírás, ha a tanuló bármely kategóriára jelentkezik, elegendő, ha írni, olvasni tud.
- Az 5. sikertelen elméleti vizsga után már nem kötelező az elméleti tanfolyam megismétlése, a vizsgadíj befizetése után jelentkezhet a jelölt a következő elméleti vizsgára.

- A sikeres közlekedési alapismeretek vizsga két évig érvényes, és az érvényességi idő egy alkalommal újabb két évre meghosszabbítható tanfolyammentesen tett sikeres közlekedési alapismeretek vizsgával.
- Megszűnt az a kötelezettség is, hogy az elméleti vizsgákat az első vizsgától számított egy éven belül le kell tenni.
- A külföldi vezetői engedély honosításakor nem kell az elsősegélynyújtó tanfolyam elvégzését igazolni.
- A vizsgázók a rendeletről megismerhetik azokat az okokat, amelyek sikertelenséget okoznak a vizsgákon, ez segíthet abban, hogy felmérjék eleget tudnak-e tenni a követelményeknek.
- Azokban a kategóriákban, amelyeknél a vizsgára jelentkezés feltétele valamely kategória megléte, az előírt kategória igazolására a vizsgaigazolás is elfogadható (a szerzéstől számított egy évig). Ez minden kategóriára érvényes.
- A forgalmi vizsga előtt a vizsgázóknak nyilatkozniuk kell arra vonatkozóan, hogy vezetésre alkalmas állapotban vannak-e.



1990-2006 közötti „B” kategóriás gyakorlati vizsga létszám alakulása és eredményessége Csongrád megyében.²¹

21/ Forrás: Csongrád Megyei Közlekedési Felügyelet adatbázisa /

A fenti ábrán látható, hogy Csongrád megyében az 1990-es évtől fokozatosan csökken a tanulói létszám, enyhe emelkedés a 2004-es évben tapasztalható, amikor az autósiskolák a számítógépes vizsgával „riogatták” a tanulókat, így sokan előrehozták a jelentkezésüket, hogy még a hagyományos tesztlapos vizsgán vehessenek részt. A bázisév 8054 fő tanulói létszámhoz képest 2006-ban már csak 4324 fő kezdte meg tanulmányait Csongrád megyében. Ez a tendencia érvényes volt az egész országra nézve.

Az eredményességi mutató folyamatos csökkenést jelez. A kezdeti 60,1%-ról 2006-ra 35%-ra zuhant a forgalmi vizsga eredményessége.

A vizsgakövetelmények évek óta ismertek és lényegében változatlanok voltak. Ezzel szemben az első forgalmi vizsga megfelelési arányok évről-évre romló mutatókkal jelzik a gyakorlati felkészítés egyre gyöngülő színvonalát, miközben az elméleti vizsgák megfelelési aránya az új módszerű számítógépes vizsgáztatás bevezetésétől függetlenül gyakorlatilag egyenletes. Az eredményesség csökkenésének oka lehet a költségtakarékos oktatás, (álló autóban feleslegesen hosszasan magyaráz az oktató minden egyes forgalmi helyzetet), az oktatói létszám nagyarányú növekedése, a kezdő oktatók tapasztalatlansága, valamint a hosszú évek óta hiányzó módszertani továbbképzés hiánya.

Az elméleti képzésre jellemző a teszt-központúság, a gyakorlati képzés alatt pedig csak azokra a helyzetekre készítik fel a tanulót, amelyekkel a vizsga során várhatóan találkozni fog. Az oktatás színvonalcsökkenésének további oka, hogy a képzés tartalmát a vizsgakövetelmények a szükségesnél nagyobb mértékben határozzák meg. Ennek következtében az autósiskolák megelégszenek a vizsgára való felkészítéssel, nem céljuk, hogy a tanfolyamra jelentkezőket olyan járművezetőkké képezzék, akik képesek a képzési célnak megfelelően önállóan, biztonságosan és balesetmentesen közlekedni.

A következő lényeges változásig egészen 2011-ig várnunk kellett. A 326/2011 (XII.28) Kormányrendelet a lehető legaprólékosabban tartalmazza a kategória-változásokat, a vezetői engedély megszerzéséhez szükséges minimális életkorokat. Nemzetközi és nemzeti kategóriákat fogalmazott meg, részletesen szabályozta a vezetői engedélyek megszerzésének életkorhoz kötött feltételeit és jártassági feltételeket határozott meg.

2012 végén ezt a rendeletet módosította a Kormány és hozzáigazította a 2006/126/EK európai irányelvhez. A változások 2013. január 19-én léptek hatályba.

A 24/2005. (IV. 21.) GKM rendeletnek sokkal hányatottabb lett a sorsa. 2007 óta nem volt olyan év, hogy valamit ne módosítottak volna rajta. Jelenleg a 15. módosításnál tartunk, mely 2013. október 1.-én lépett hatályba.

Érdekességként felsorolom a módosítások időpontjait:

2007. IV. 05.

2008. V. 16.

2009. I. 01.

2009. V. 29.

2010. I. 07.

2011. I. 01.

2011. XII. 01.

2012. I. 01.

2012. I. 02.

2012. VIII. 24.

2013. I. 01.

2013. I. 19.

2013. VIII. 15.

2013. X. 01.

Megdöbbenve tapasztalta a szakma, hogy a módosítások néhány havonta követték egymást. A 2011. december 1.-i módosítást 1 hónap múlva követte a 2012. január 1.-i, majd egy nap múlva a január 2.-i módosítás. Felmerül bennem a nagy kérdés: biztos, hogy hozzáértő szakemberek végzik e témában a jogszabályalkotást?! Hogyan lehet ezt képző szervként, vagy vizsgáztató, ellenőrző hatóságként követni?

A jelenleg hatályos „24-es” rendelet értelmében képzés és vizsgáztatás „A”, „B”, „C”, „D”, „AM”, „T”, „K”, „Trolibusz” kategóriákban, valamint az „A1”, „A2”, „B1”, „C1”, „D1” alkategóriákban, továbbá a „BE”, „CE”, „C1E”, „DE”, „D1E” kombinált kategóriákban tartható. Nekem túlságosan bonyolultnak tűnik.

A rendelet képzési feladatként határozza meg a képző szerv részére:

„a) a közlekedés zavartalanságának elősegítése érdekében a jogszabályok megtartásának elsajátítását,

b) a közúti közlekedésben rejlő veszélyek felismerését és helyes megítélését,

c) a jármű feletti uralom birtokában a folyamatos és biztonságos közúti közlekedést, és az esetlegesen kialakuló veszélyhelyzetre a megfelelő módon való reagálást,

d) a közlekedési partnerek – különösen a fokozottan veszélyeztetettek – biztonságának szem előtt tartását,

e) a jármű - külön jogszabályban előírt- ellenőrzését, a közlekedésbiztonságot veszélyeztető műszaki hiba felismerését és a továbbhaladás lehetőségéről való helyes döntést.”

Meghatározza az iskolavezetők pontos feladatait, rendelkezik a fogyatékos tanulók képzésének és vizsgáztatásának rendjéről, meghatározza a vezetési karton pontos tartalmát, annak vezetési módját, az elméleti és gyakorlati vizsgára bocsájtás pontos és részletes feltételeit. Leírja továbbá az életkori határokat, az azoktól való eltérés eseteit, lehetőségeit.

Egy bonyolult táblázatban meghatározza kategóriánként a képzés minimális óraszámait és a kötelezően levezetendő távolságokat.

Ennek alapján néhány alapkategóriára tekintettel:

kategória	elméleti óraszám	gyakorlati óraszám	levezetett km.
A	22	16	240
B	28	29	580
C	80	29	348

Leírja továbbá, hogy a fenti gyakorlati órák számában mennyi kell legyen a városi, az éjszakai, az országúti, a könnyű terepen és a hegyes területen levezetett időtartam (utolsó kettő a C és D kategóriákban).

Pontosan meghatározza hónapokra lebontva az éjszakai vezetés igazolására alkalmas időintervallumot.

Leírja az egyes kategóriák, alkategóriák és kombinált kategóriákhoz tartozó járművek tulajdonságait, azok menetteljesítményét, meghatározott sebességhatárait. Rendelkezik az oktatójárművek műszaki és esztétikai megfeleléséről, vizsgáztatásuk rendjéről, az azokon elhelyezendő jelzésekről.

Átfogóan leírja a közlekedési szakemberek, iskolavezetők, oktatók, elméleti és gyakorlati vizsgabiztosok képzésének és vizsgáztatásának rendjét, feltételeit.

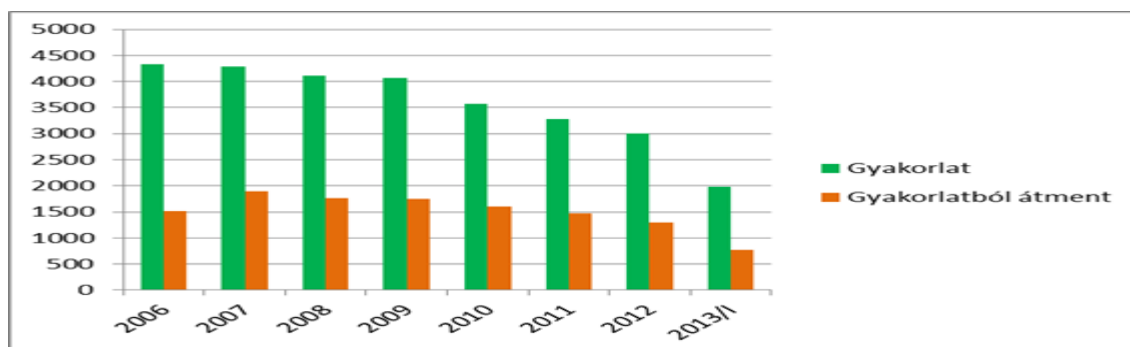
Rendelkezik továbbá az e-learning rendszerű képzés feltételeiről, annak szervezési módjáról, tananyagáról, követelményének rendszeréről, vizsgáztatásáról.

Ez a rendelet, bár egységesnek és mindenre kiterjedőnek tűnik, biztos, hogy nem lesz hosszú életű. Vannak hiányosságai (pl: a nem nagy számban előforduló, de egyre népszerűbb három kerekű, nagyobb teljesítményű és sebességű motorkerékpár, a trike vezetésére jogosító vezetői engedély megszerzése problémát okozhat, mivel egyetlen kategóriába sem sorolható az 5-ös számú melléklet szerint), és a változó politikai környezet újra a maga elképzelése szerint fogja alakítani. De hát ilyen világot élünk.

A cél ma már az, hogy a tanuló éles vizsgahelyzetben, valós forgalmi körülmények között mutassa meg a jármű kezelésének készségét, az elsajátított manővereket és tegyen tanúbizonyságot a jármű fölötti uralmáról.



Elméleti vizsgára jelentkező és sikeres vizsgát tett tanulók száma Csongrád megyében 2006-2013 első félév között ²²



Gyakorlati vizsgára jelentkező és sikeres vizsgát tett tanulók száma Csongrád megyében 2006-2013 első félév között ²³

22-23 /Forrás: Csongrád megyei Kormányhivatal Közlekedési felügyelőség adataira/

30. Közúti közlekedési előéleti pontrendszer, utánpépzés

A közúti közlekedési előéleti pontrendszerről és az utánpépzésről először a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény tesz említést.

”

Utánpépzésen kell részt vennie annak a járművezetőnek

- a) akit a bíróság vagy a szabálysértési hatóság közlekedési szabálysértés miatt legalább 6 hónapra, illetve
- b) akit a bíróság közlekedési bűncselekmény elkövetése miatt a járművezetéstől eltiltott, továbbá
- c) akinek vezetői engedélyét a közúti közlekedési előéleti pontrendszer alapján az eljáró hatóság visszavonta.

A vezetői engedély csak abban az esetben adható vissza, ha az érintett személy igazolja, hogy az utánpépzésen részt vett.

Az utánpépzésen nem kell részt vennie a járművezetőnek, ha az eltiltás csak járműkategóriára vagy járműfajtára terjed ki, és az a vezetői engedély visszavonásával nem jár.”

A szabályozás részletei a mai hatályos, a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló 2000. évi CXXVIII. törvényben találhatók.

„2. § A közúti közlekedési előéleti pontrendszer olyan rendszer, amely jogszabályban meghatározott szabályszegés elkövetése esetén kiszabható pontok e törvényben meghatározott számának elérése esetén a vezetői engedély ideiglenes visszavonását teszi lehetővé.”

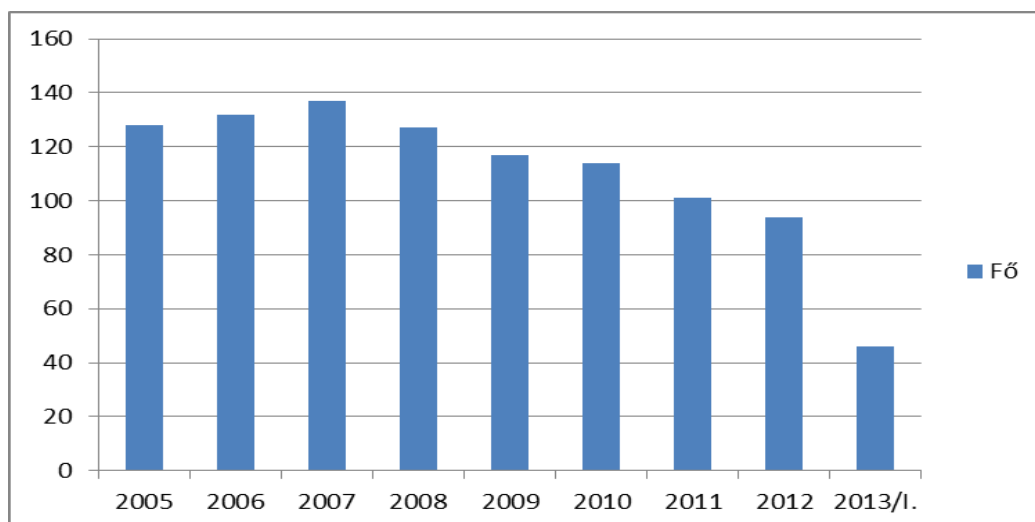
A jogszabály különválasztja a közlekedési bűncselekmények, szabálysértések és a közigazgatási bírsággal súlytható közlekedési szabálysértések esetében adható büntetőpontok rendszerét. Természetesen minél súlyosabb az elkövetett cselekmény, annál magasabb a kiszabni rendelt büntetőpont:

- gondatlan bűncselekmény elkövetése esetén	9	
- szándékos bűncselekmény elkövetése esetén	11	
- szabálysértés elkövetése esetén	1-8	
- a közigazgatási bírsággal sújtandó szabályszegés esetén	1-8	pont.

A részletes szabályozás minden tényálláshoz rendel konkrét büntetőpontot. A közlekedési előéleti pontrendszer nyilvántartó hivatal értesíti a járművezetőt, ha pontjainak száma a 13-at elérte, tájékoztatja a pontok csökkentését eredményező önkéntes utánpézés lehetőségéről, továbbá figyelmezteti a felső pontérték elérésének következményeire. Ha a járművezető nyilvántartott pontjainak száma 3 év alatt elérte vagy meghaladta a 18-at, a nyilvántartó három napon belül értesíti az illetékes fővárosi vagy megyei kormányhivatal közlekedési hatóságát, amely ennek alapján a járművezető vezetői engedélyét határozattal, nyolc napon belül visszavonja. A vezetői engedélyt csak akkor kaphatja vissza a járművezető, ha igazolja az utánpézésen való részvételét. Az egyes cselekményekért kapott pontokat a rendszer 3 évig nyilvántartja, majd ha a járművezető nem érte el a 18 pontot, automatikusan törli.

Az utánpézés több részből áll. Először is egy pszichológus segítségével próbálják megállapítani, hogy a résztvevő személyiségében milyen problémák vezettek a pontszámok összegyűjtéséhez. Ennek megállapításával jelölik ki a képzés irányát, fajtáját, mely egy meghatározott mélységű elterelést és KRESZ tanfolyamot foglal magába. Az elméleti képzést követően vizsgázik a kötelezett és ha sikeres a vizsgája, akkor kezdődik a gyakorlati oktatás. Ezt szintén vizsga követi. Ha ez a gyakorlati vizsgája is sikerül, akkor kaphatja vissza a vezetői engedélyét és törlik a pontjait, újra nulla pontról indulhat. Amennyiben valakit utánpézésre köteleznek, de annak nem tesz eleget, nem kaphatja vissza a vezetői engedélyét. A begyűjtött pontok nem évülnek el, hanem élete végéig elkíséri a járművezetőt, amennyiben nem vesz részt az utánpézésen. A hatóság a bevont jogosítványt 10 évig megőrzi, aztán megsemmisíti.

A járművezető nyilvántartott pontjainak számát utánpézésen való önkéntes részvétellel évente egy alkalommal csökkentheti. Az utánpézés igazolásakor nyilvántartott pontok számát 13 pontig 9 ponttal, 14-17 pont között 6 ponttal csökkenti a hatóság. Láthatjuk, hogy nem egy komolytalan rendszerről van szó. A jogkövető magatartás kialakításában jelentős szerepe van, lehet.



Utánképzésre jelentkezők számának alakulása Csongrád megyében 2005 és 2013 első félév ²⁴

24 /Forrás: Csongrád megyei Kormányhivatal Közlekedési felügyelőség adataira/

31. Rövid nemzetközi kitekintés

Angliában, ha egy állampolgár jogosítványt kíván szerezni, azt a következő módon teheti meg: az elméleti képzés nincs intézményesítve. Mindenki magánúton tanulja az ottani KRESZ-t. Ehhez különböző kiadványok, DVD-k, számítógépes programok állnak a rendelkezésére. Ha a tanuló úgy érzi, hogy kellőképp felkészült a vizsgára, akkor a helyi DSA-nál (vizsgahivatal) kérhet vizsgaidőpontot. Sikeres elméleti vizsga esetén akár online is megigényelhető a provisional driving licence (gyakorló jogosítvány) a DVLA-tól (Vezető-és Jármű Engedélyezési Hivatal). Ekkor két lehetősége van a tanulónak: a gyakorlati oktatást egy erre szakosodott iskolánál folytatja, ahol órákat vehet, vagy saját illetve családi autójukra „L” betűt ragasztva olyan személlyel gyakorol, aki elmúlt 21 éves és már legalább három éve van jogosítványa az adott kategóriában. Feltétel mindkét

esetben, hogy legyen a jelölt nevén biztosítás, ott ugyanis nem az autót biztosítják, hanem a személyt. Kikötés még, hogy ezzel a gyakorló jogosítvánnyal autópályán nem lehet vezetni. Megfelelő gyakorlati tudás megszerzése után, mely nincs sem levezetett óraszámhoz, sem levezetett távolsághoz kötve, újabb vizsgaidőpont kérése a DSA-tól és kezdődik a vizsga. Csak forgalmi vizsga van, ennek során kell a vizsgabiztos által meghatározott feladatokat végrehajtani. Sikeres vizsga esetén a kapott jogosítvány (full licence) eltérő színű a normáltól, ezzel jelezve, hogy még rutintalan vezetővel állunk szemben. Két év eltelte után kapja meg a végleges jogosítványát a vezető.

Az Amerikai Egyesült Államokban elég kaotikus a helyzet ezen a téren is, mivel minden tagállamban más és más a jogosítvány megszerzésének a rendje. Lényegében a rendszer alapja ugyanaz, mint az angoloknál. Jellemzően itt sincs szervezett képzés, az elméleti és gyakorlati tudást mindenki magán úton, vagy hivatásos oktató segítségével szerzi meg. A vizsgáztatás a szövetségi vizsgaközpontokban történik. A tagállamok által kiállított jogosítványok is eltérőek egymástól, de természetesen elfogadják egymás igazolványait.

Feltétlenül szót kell ejtenem az ausztrál módszerről is. Számunkra szinte elképzelhetetlen lenne, amit az Ausztrál közlekedési hatóságok bevezettek: központjaikban hozzá lehet jutni a kb. 200 oldalas felkészülési tansegédlethez, amelyből a tanuló otthon, különösebb segítség nélkül fel tud készülni az elméleti vizsgára. Gyakorlás képpen a saját otthoni számítógépéről, vagy akár séta közben a telefonjáról is kapcsolatba tud lépni a hatóság központi gépével és próbateszteket tud megoldani. A kérdéssort a központi gép állítja

össze a mintegy 1000 db. kérdésből, ami a valós vizsga kérdései is egyben. A központi gép azonnal értékeli is a válaszokat. Amikor a tanuló úgy érzi, hogy kellőképpen felkészült a vizsgára, egyszerűen minden előzetes bejelentkezés nélkül bemegy a közlekedési hatóság valamely irodájába, tép egy sorszámot, az ablaknál az ügyintézőtől kap egy formanyomtatványt, melyen arról nyilatkozik, hogy mindennemű külső segítség nélkül fogja kitölteni a tesztlapot. Ekkor az ügyintéző kinyomtatja neki a központi gép által a már említett 1000 kérdésből véletlenszerűen összeállított tesztlapot, amit a tanuló a váróteremben kitölt és leadás után az ügyintéző azonnal kiértékel. A feladatlap harminc kérdésből áll. Tíz kérdés foglalkozik az elsőbbségadással; ebből kilencet kell helyesen megválaszolni. A következő húsz kérdés egyéb közlekedési szituációkkal, közlekedési táblákkal, jelekkel, általános szabályokkal, sebességhatárokkal stb. foglalkozik, és itt mindössze két kérdést lehet eltéveszteni. A vizsga sikeres teljesítését követően az ügyintéző azonnal kiállítja a tanulóvezetői engedélyt (learning licence). Ekkor kezdődik a bonyodalom. Ezzel a tanulóvezetői engedéllyel egy éven át vezethet a tanuló, de csak úgy, ha ül mellette egy olyan személy, akinek nyílt vezetői engedélye (végleges jogosítvány) van. Ez a rendszer a világ más országaiban (Anglia, USA, Kanada) is bevett szokás, de Ausztráliában, az említett országokkal ellentétben, csak az egy év letelte után tehet gyakorlati vizsgát a tanuló. Mivel Ausztráliában nagyon elterjedtek az automata váltós gépkocsik, ezért a tanulónak választania kell, hogy manuális vagy automata váltós kocsival tanul és vizsgázik. Ennek azért van jelentősége, mert ha automata váltóst választ, - azon túl, hogy azt majd a végleges jogosítványába is beleírják és ettől kezdve csak ilyen gépkocsik vezetésére jogosult - akkor a felügyeletét teljesítő személynek is ilyen jogosítvánnyal kell rendelkeznie. Sőt vizsgáztatót is ilyen jelöl ki a hatóság. Ez alatt az egy év alatt az előmenetelét nem vizsgálják, de szigorúan ellenőrzik a jogkövető magatartását a rendőri intézkedések, a büntető pontrendszer alapján. Az autó első és hátsó szélvédőjén el kell helyezni a „L” betűt (learner, azaz tanuló). A vizsgát a saját autójával teljesíti minden tanuló. A vizsgára való jogosultság feltétele életkor szerint változik. A 25 év alattiaknak be kell mutatniuk az úgynevezett leckeönyvüket, amely azt tanúsítja, hogy a tanuló legalább száz órát töltött vezetéssel (ebből tíz órának éjszakai vezetésnek kell lennie). A levezetett órák számát a vezetést felügyelő személy, általában családtag igazolja. Persze ezt az egy évet eltöltheti a tanuló egy hivatásos gépjárműoktató mellett is (nem csekély összegért). Ekkor minden levezetett óra 3 órának felel meg, tehát az egy év alatt csak 33 órát kell vezetnie. 25 éves kor felett a leckeönyv vezetése nem kötelező, de ajánlott. A 25 év alattiak ez alatt az egy év alatt vezetés közben nem

fogyaszthatnak alkoholt, egyáltalán nem használhatják mobiltelefonjaikat és azok kiegészítőit. Ezek a szabályok a 25 év felettiekre nem vonatkoznak. Ők telefonálhatnak (Ausztráliában sem tiltott a vezetés közbeni mobiltelefon használat kihangosítóval), fogyaszthatnak alkoholt, természetesen a megengedett 0,05 ezrelékig.

A vizsga rutinpályán és forgalomban zajlik. Sikeres vizsga esetén a hatóság kiállítja az ideiglenes vezetői engedélyt (provisional licence).

Ettől kezdve vezethet egyedül az ausztrál, és veheti le a kocsijáról „L” betűt. De hogy ne legyen egyszerű az élete, helyébe „P” betűt kell ragasztania. Az életkor szerinti megkülönböztetés ezután is megmarad. 25 éves kor alattiak a P1 kategóriába (piros „P” betű), a fölött P2 (zöld „P” betű) kategóriába tartoznak. A P1 kategóriába soroltak ezután sem telefonálhatnak és nem fogyaszthatnak alkoholt vezetés közben. 21 óra és 05 óra közötti időtartamban maximum 1 fő 21 év alatti személy tartózkodhat a kocsijukban. Nem vezethetnek 200 kW teljesítmény feletti gépkocsit, és a vezetett autó nem lehet 6 hengeresnél nagyobb motorral szerelt. Ezek a rendelkezések persze nem vonatkoznak a P2 kategóriába soroltakra. Ha valaki az említett egy év alatt betölti a 25. életévét, akkor kategóriát válthat, átkerülhet a P1-ből a P2-be, de ennek feltétele egy úgynevezett kockázat-felismerési teszt. Ezen a teszten kell bizonyítania a tanulónak, hogy pszichológiailag érett a lazább feltételekre.

A 25 év felettiek az egy év letelte után megkapják a végleges, nyílt jogosítványukat (open licence). A P1-es kategóriában lévők pedig addig maradnak P1-esek, amíg el nem érik a 25 éves életkorukat és csak akkor kapják meg a nyílt jogosítványukat. Megjegyzendő, hogy ennek a folyamatnak már 17 évesen nekikezhetnek.²⁵

Azért írtam le ilyen részletességgel az Ausztrál példát, mert úgy gondolom, el lehetne gondolkodni azon, hogy néhány elemét, például a világon egyedülálló három szintű vezetői engedélyt és annak életkorhoz kötését, meghonosítsunk hazánkban.

25 /Forrás: Váczi Vincent: Jogosítvány Queensland-ben KTI Közlekedésbiztonsági cikkek. 2010. május 2. /

Franciaországban az elméleti képzésre nincs meghatározott idő. A tanuló választhat: vagy megveszi az ottani KRESZ könyvet, a „code Rousseau”-t és otthon megtanulja azt, vagy valamely autósiskolában teszi ugyanezt. Az elméleti vizsga az autósiskolában történik. Sikertelen vizsga esetén, ha magánúton tanult a tanuló, kötelező az iskolában konzultációkra járni. A gyakorlati képzés szintén az autósiskolában történik. Kötelező húsz órát vezetni és ezután lehet vizsgázni menni. A francia tapasztalat szerint 30-33 óra vezetés után szoktak sikeres vizsgát tenni a tanulók. A vizsga időtartama 35 perc. Érdekesség, hogy a vizsga egy látásellenőrzéssel kezdődik: előre fele nézve ismeretlen szöveget kell felolvasni, evvel bizonyítva, hogy a tanuló látása megfelelő. Ezt követően néhány műszaki kérdésre kell válaszolni és ha a vizsga ezen részét is sikeresen teljesíti a tanuló, akkor kezdődik a forgalmi vizsga. A vizsga 10 - 15 percig tart. A sikeres vizsga után négy hónapig érvényes ideiglenes jogosítványt kap a jelölt, mellyel nem lehet külföldön vezetni. Ezt követően állítja ki a prefektúra a végleges jogosítványt, ami egy életre szól, nincs érvényességi ideje. Evvel a jogosítvánnyal két évig csak úgy lehet vezetni, hogy az autón el kell helyezni egy piros „A” betűt.

Ausztriában az elméleti felkészülés szintén magánúton történik. Az ottani KRESZ-ből vizsgázni a tartományi vizsgaközpontban lehet. A gyakorlati képzés jelentős része szintén magánúton történik, egy jogosítvánnyal rendelkező családtag felügyelete mellett, de kötelező egy magániskolában órákat venni a következő felosztásban:

- alapképzés	3 óra
- általános (városi) vezetés	5 óra
- városban, speciális utakon történő vezetés	3 óra
- éjszakai vezetés	1 óra
- országúti vezetés	1 óra
- havas úton történő vezetés	1 óra
- vizsgára való felkészítés	1 óra

A vizsgán a fenti feladatok mindegyikén bizonyítania kell a tanulónak a felkészültségét.

Németországban a képzés és vizsgáztatás nagyon hasonló az osztrák rendszerhez, annyi különbséggel, hogy a németeknél az oktatásban és a vizsgában a havas úton történő vezetés nem kötelező elem.

A volt szocialista blokk területén az elv mindenütt ugyan az, mely nagyon hasonló a magyar szabályozáshoz. Iskolai kereteken belül folyik mind az elméleti, mind a gyakorlati oktatás. A vizsgáztatás pedig a közlekedési hatóság feladata.

Romániában az elméleti képzés a „B” kategóriában 24 óra, melyet öt hét alatt teljesítenek a tanulók. A vizsgán tesztlapot töltenek ki és 26 pontból minimum 22 pontot kell teljesíteni a sikeres vizsgához. Gyakorlati felkészülés autósiskolában történik, a kötelezően levezetendő óraszám 25 óra. A vizsgáztatás a lakhelyhez legközelebb eső nagyobb városban zajlik, ahol a hibákat pontozzák a 25 perces vizsga alatt. Aki 20 hibapont alatt teljesít, annak a vizsgája sikeres. E felett megbukott és legközelebb 15 nap múlva jelentkezhethet vizsgára.

32. Javaslatok a járművezető-képzés korszerűsítésére

Közlekedésre nevelés:

A közlekedésre nevelés hosszú folyamat, ahhoz, hogy a kívánt célt elérjük, a közlekedésre nevelést minél fiatalabb korban el kell kezdeni, folyamatosságát biztosítani. A nevelés eredménye lehet a közlekedésben való tudatosabb részvétel, a közlekedési logika kialakulása.

A Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program tartalmazza a közlekedésre nevelés egymásra épülő és életkor-specifikus, a közlekedésbiztonság igényeinek megfelelő rendszerét.

A 3-24 éves korosztály egészére vonatkozó program az óvodásokat, az általános- és középiskolában tanuló fiatalokat és nem utolsó sorban a pedagógus felsőoktatásban résztvevő hallgatókat érinti.

Mindig az életkornak megfelelő közlekedési magatartás elsajátítása a kívánatos. Óvodás korban a gyalogosként, utasként való közlekedés alapjaival kell megismertetni a gyerekeket.

Ma, amikor a gyerekek nagy részét autóval viszik az iskolába, nincs mellette a felnőtt a gyalogosként való közlekedésnél, ezek alapjaival sincsenek tisztában. Fontos volna a kerékpározás szabályaival való ismerkedés az alsó tagozatban és az általános iskola elvégzésének idejére kellene időzíteni a segédmotoros közlekedés alapjainak megtanulását. Aki gyakorlati vizsgát nem szeretne tenni, annak is szükséges lenne az elméleti ismeretek elsajátítása, ezért kötelező tantárgyként kellene oktatni a KRESZ-t, számonkéréssel, bukás esetén a pótvizsga lehetőségét megadva a tanulónak. A mai tendencia alapján szerintem lenne olyan fontos, mint a hittan és az etika.

A középiskolai években az iskolai keretek között zajló közlekedési ismeretek kötelező oktatása és számonkérése tartósabb, biztosabb elméleti tudást adhatna, mint a nyaranként az iskolásoknak meghirdetett „gyorsított” tanfolyamok. A középiskolában szerzett tudás alapján elméleti vizsgát tehetnének, bármikor – természetesen az egyéb jogszabályok feltételeit teljesítve – hozzá lehetne fogni a gyakorlati képzéshez az A és B kategóriákban.

Az autósiskolák többségében nem foglalkoznak a közlekedésre neveléssel, a hangsúlyt a gyakorlati képzésre helyezik – minél több gyakorlati óra megfizettségével – minimális energia-befektetéssel.

Gyermekkorban kell elkezdni a közlekedésre nevelést, hiszen a gyermekek legtöbbször pár év múlva, már 14 évesen az életveszélyes forgalomban vezetik segédmotoros kerékpárjukat. A mai kötelező óraszám nem elegendő a megfelelő felelősségérzet, közlekedni tudás kifejlesztésére, ha ennek a gyökerei nincsenek meg. Ezért önálló tantárgyként kellene oktatni a KRESZ-t.

A közúti forgalom sűrűsödése, növekedése fokozottabb figyelmet, a közlekedési szabályok betartását igényli minden közlekedőtől. A közlekedési kultúra és a baleseti helyzet szoros kapcsolatban van a közlekedési nevelés színvonalával. A balesetek 90%-a valamilyen emberi hiba következtében jön létre. A balesetek csökkentésére irányuló intézményi erőfeszítés hiábavalónak bizonyul, ha nem párosul a közlekedésben részt vevők felelősségérzetével, fegyelmezettségével.

Gyakorlati oktatás:

Az Oktatási Reform idején a gyakorlati oktatásban bevezették az „Ellenőrző könyvet”, amely lényegében egy rövid tanmenet volt, fontos emlékeztető az oktatónak, a tanulónak, a szakfelügyelőnek is, de ez az idők folyamán feledésbe merült. A tanuló felkészülését, és az oktató ellenőrzését is segítené az oktatási napló kitöltése, mert az előre nyomtatott formátum alapján a tanuló is nyomon követhetné, hogy az előírt feladatok végrehajtásra kerültek-e, melyik óra milyen új, illetve régi feladat gyakorlásával telt, így a céltalan autózgatás csökkenhetne. Javaslom, hogy a szakoktatók vezessenek naplót a tanulók fejlődésének alakulásáról. A szakoktatónak mindig meg kell tudnia mutatni, hogy hol áll a tanuló a fejlődésben. Ha a tanuló oktatót, vagy iskolát vált, akkor ezt az új oktató részére át kelljen adni, hogy ő is pontosan tájékozódhasson, pontosan felmérhesse a fejlődés mely fokán áll a tanulója.

Ez az „Ellenőrző könyv” igazodva a modern technikai szinthez, megjelenhetne az oktatásban elektronikus formában, nem csak papír alapon. A tanuló valamilyen adathordozón magával vihetné óra után az aznapi oktatás minden mozzanatát. Rögzíteni lehetne benne a megtett távolságot, a menetidőt, az elvégzett feladatokat. Így azt a tanuló

és a szülők otthon bármikor megtekinthetnék. Az esetleges elégedetlenség esetén könnyebb lenne a reklamálás, a bizonyítás.

Tachográf használata

A vezetéssel eltöltött idő nagy hatékonyságú kihasználását segítené, ha a nagy kategóriáknál („C”, „D”, kombinált) bevezetett tachográf nemcsak oktatási célt szolgálna, - hogyan kell kitölteni a korongot, és értékelni az adatokat - hanem a ténylegesen levezetett időt ezzel igazolnia kelljen a tanulónak. Ezt a módszert a „B” kategóriás képzésben is használhatnák olyan módon, mely lehetővé tenné az oktatók oktatással eltöltött idejének, és az órák kihasználtságának az ellenőrzését. Olyan rendszer kidolgozása lenne szükséges, amelyből az adatok visszamenőleg is egyszerű módon kiolvashatók, kinyomtathatók és értékelhetőek lennének. Erre alkalmas lenne a tachográf elhelyezése a „B” kategóriás tanulóautókban is. A kinyomtatott adatokkal a tanuló igazolhatná a ténylegesen vezetéssel töltött órák számát, a megtett távolságot.



Tachográf²⁶

26 / Forrás: www.wikipedia.org. Tachográf /

Vezetéstechnikai pálya

Célszerűnek tartanám bevezetni és kötelezővé tenni legalább egy alkalommal mindenki számára, a gyakorlati vizsga előtt, vezetéstechnikai pályán való gyakorlást, mely során a mindennapi életben előforduló, de váratlan vezetési helyzeteket tudnák gyakoroltatni a tanulókkal. A mesterségesen előidézett csúszós, nedves útfelületek, váratlan helyzetek, a hirtelen felbukkanó akadályok esetére nyújtana némi képzést az ilyen pályákon való gyakorlás. A tanuló megismerkedhetne az érzéssel, a fellépő fizikai behatásokkal, ami egy-egy ilyen esemény bekövetkezésekor fellép, továbbá megfigyelheti saját ösztönös reakcióját az ilyen helyzetekben, melyen aztán változtatni tud az oktatója segítségével.



Vezetéstechnikai pálya ²⁷

27 / Forrás: www.wikipédia.org. Vezetéstechnikai pálya /

Szimulátorok használata

A szimulátorok olyan technikai berendezések, amelyeket kutatási, fejlesztési, valamint járművezetői alap- és továbbképzési célokra lehet célszerűen felhasználni. A berendezés célja, hogy azzal a valóságnak kellő mértékig megfelelő közlekedési helyzeteket lehessen reprodukálni például a járművezetők képzési kurzusai számára. A szimulátorok azt az előnyt kínálják, hogy azokkal valós veszély nélkül, mégis a valóságak megfelelő veszélyhelyzeteket lehet produkálni, és azok elkerülését, illetve megoldását gyakoroltatni. A szimulátorok alkalmazásának akkor van létjogosultsága, ha azt módszertanilag pontosan kidolgozták. Szerepet kaphat az alapképzésben az „A”, és a „B” kategóriáknál, valamint a többi kategória esetén a továbbképzések során, amikor pl. a gazdaságos, környezetkímélő vezetést, az előzési útszakasz hosszának megbecsülését gyakorolják. A program-szoftver modulokból speciális képzési program állítható össze, amely a képzendőkhöz adott csoportjának igényeihez a leginkább megfelelő.

A szimulátor használatának bevezetését különösen hasznosnak tartanám a motoros képzésben, mivel a képzés sajátossága, hogy az oktató a forgalomban úgy oktatja a tanulókat, hogy ő az autóban ül, előtte motorozik a két tanuló, és rádió-irányítással tartják a kapcsolatot, amely egyirányú, tehát csak az oktató informálhatja a tanulókat. Veszély esetén közvetlen beavatkozási lehetősége nincs az oktátónak - mint más kategóriák esetén, a fékezés, illetve a korrigálás – ezért nagy fegyelmet és koncentrációt követel mind a tanuló, mind az oktató részéről az a tevékenység.

A moped kategóriára jelentkezők általában a 14-16 éves korosztályból kerülnek ki, akik közlekedési tapasztalatot szinte csak gyalogosként szereztek. A szimulátor használata lehetőséget adna arra, hogy veszély nélkül próbálhassák ki magukat a „forgalomban”. Az életkori sajátosságok miatt kedvező, hogy a gyakorlás játékosan történhet, biztonságos körülmények között. Az oktatóval közvetlenül meg lehet beszélni a hibákat, a szituációk elemzése során az esetleges elméleti hiányosságok kiderülhetnek, és korrigálhatóak. A szimulátor kiértékeli a teljesítményt, akár többször is visszanezézhetők az események. A szimulátorokkal létre lehet hozni olyan váratlan eseményeket, szituációkat, amelyeket a tanuló majd a mindennapi életben saját bőrén tapasztal, de ezek megoldása, a megoldások gyakorlása itt nem jár fizikai veszéllyel. Ugyanaz a helyzet többször megismételhető, abba újabb elem építhető, bármikor megváltoztatható, stb. Szerintem hasznos lehet a gyakorlati képzésben.



Vezetés egyszerű szimulátoron²⁸



A leedsi egyetem vezetési szimulátora

(University of Leeds Driving Simulator, UoLDS)²⁹

A szimulátoron, vagy a vezetéstechnikai pályán szerzett tapasztalat nem helyettesítheti a gyakorlati oktatást, azonban kiegészítheti azt. A jelenlegi képzési gyakorlatban az elméleti órák általában túlsúlyban vannak a gyakorlati órákhoz képest, ezért fontos lenne a képzés gyakorlatiasságát emelni. Ebben segíthetnek a szimulátorok, illetve vezetéstechnikai pályák.

28 / Forrás: www.wikipedia.org. Vezetéstechnikai szimulátor /

29 /Forrás: <http://www.its.leeds.ac.uk/facilities/uolds/index.php/>

33. Javaslatok a vizsgáztatás továbbfejlesztésére

A vizsgáztatás korszerűsítésére tett javaslataimat két részre kell bontanom.

Elméleti vizsga (KRESZ vizsga):

A számítógépes vizsgáztatás egy olyan lehetőséget nyitott meg a hatóság előtt, amit vétek nem kihasználni. A kérdéssorok szinte végtelen számú variációja mellett javaslom, hogy minden megyében vezessenek be olyan programot, amely a szituációs (képes) kérdések esetében a megye, megyeszékhely kereszteződéseiben készült valós képeket tartalmaz. Ezt továbbfejlesztve a képek helyett rövid videókat javaslok, melyek akár előre megtervezett, mesterséges szituációkat, akár véletlenszerű közlekedési helyzeteket tartalmaz.

Gyakorlati vizsga:

Javaslom, hogy a megszokott, előre leírt és minden oktató által ismert vizsgaútvonalak helyett szintén számítógép által véletlenszerűen összeállított vizsgaútvonalat kelljen a tanulónak a vizsgán bejárnia. Ezzel meg lehetne előzni azt a rossz szokást, hogy a tanuló a gyakorlati képzés utolsó harmadát a vizsgaútvonalakon történő autózgatással, az ott található közlekedési helyzetek begyakorlásával töltse. Ha viszont valami végett erről a már megismert útvonalról le kell térnie, sorban követ el olyan hibákat, amelyeket 20 óra vezetés után már nem illik elkövetni. Ezzel a módszerrel meg lehetne szüntetni az oktatók azon rossz szokását, hogy a tanulóikat nem közlekedni tanítják meg, hanem a vizsgára készítik fel.

34. Befejezés

A közlekedés fejlődésének hatására a közúti forgalom aránya megnőtt más alágazatokhoz képest, mennyiségi és szerkezeti változása a közlekedés mindhárom tényezőjével szemben (ember – jármű – pálya) támasztott igényeket jelentősen megnövelte. A közlekedő ember tulajdonságainak javítása, képességeinek fejlesztése a legnehezebb feladat, nagy erőfeszítést igényel, ezért szükséges a járművezetés és vizsgáztatás módszereinek állandó fejlesztése. A képzés és vizsgáztatás összefüggő pedagógiai folyamat, nem lehet szétválasztani, bármelyik változtatása hatással van a másikra.

A képzésnél rendelkezésre álló idő kevés a közlekedési tudat kialakításához, illetve tartós átformálásához, főleg, ha az oktatók az említett legkisebb erőfeszítéssel dolgoznak, csak vezetni tanítanak és nem közlekedni. Az oktatás során meg kell teremteni a közlekedési érzék kibontakozásának alapjait, és a biztonságos vezetés taktikai elemeinek, a defenzív vezetési tételek megismertetését a tanulókkal.

A vizsgáztatási színvonal emelése elősegíti a szakmai színvonal emelkedését, a járművezetők tudatának formálását, de ez hosszan tartó folyamat, az alapjait a családban, az iskolában kell megszerezni.

A Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program előírja, hogy a járművezető-képzést, vizsgáztatást tovább kell fejleszteni. A KRESZ és a jármű feletti uralom megtanításán túl, már az alapképzésben foglalkozni kell a járműhöz, a veszélyekhez, a szabályokhoz, a többi közlekedőhöz fűződő érzelmi viszonyulások befolyásolásával, az önkontroll fejlesztésével. A képzés keretében nagyobb hangsúlyt kell kapnia a közlekedési veszélyhelyzetek gyakorlásának, a gyorsajtás és az ittas vezetés veszélyességének ismertetésének, valamint a biztonsági védőeszközök hasznosságáról való meggyőzésnek. Az európai országokban változatlanul a fiatal, kezdő vezetők felé irányul a figyelem. Fontos a leggyakoribb balesetek elemzése a tanításban és a preventív, ill. a defenzív vezetési módszerek megismertetése.

A minőségi képzés során olyan témákkal is foglalkozni kellene, amelyeket a vizsgán nem lehet számon kérni, viszont fontosak a biztonság szempontjából. Kutatási eredmények bizonyítják, hogy a fiatalok fokozott baleseti veszélyeztetettségét elsősorban nem az ismereti hiányosságok és a járműkezelési problémák okozzák, hanem sokkal inkább a

képességek túlértékelése, az alacsony szintű önkontroll, a veszélyészlelés nem megfelelő színvonala, a szabályokhoz, a járműhöz, a közlekedési partnerekhez fűződő helytelen beállítódások, a nem megfelelő motivációk.

„Az Európai Közlekedéspolitikáról szóló Fehér Könyvben az Európai Unió Bizottsága célként tűzi ki, hogy a közúti közlekedési balesetben elhunytak számát 2010-re 2001-hez képest 50%-kal csökkenteni szükséges. A Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015 célkitűzése az EU Bizottság céljánál szerényebb, de a magyarországi viszonyokat figyelembe véve realisabb: a 2001. évi személysérüléses balesetszámot 2010-re 30%-kal, a balesetben elhunytak számát legalább 30%-kal kell csökkenteni. 2015-re pedig ugyanezen értékeket - az EU Fehér Könyvében 2010-ig előírt mértékben - 50%-kal kell mérsékelni. Az Akcióprogramban megfogalmazott stratégia is a Magyar Közlekedéspolitikában meghatározott célérték elérését tűzte ki.”³⁰

Dolgozatom témája a történeti bemutatás volt, de azért próbáltam a történeti áttekintésen túl rávilágítani a szerintem nem megfelelő szabályozásra, gyakorlatra. A Fehér Könyv-ben szereplő célkitűzések megvalósításához már rég kevés az akarat, az elhatározás. Cselekedni kell! Változtatni, modernizálni, haladni a korral, a technikai fejlődéssel. Szeretném, ha dolgozatommal, az abban tett javaslataimmal hozzá tudnék járulni a cselekvés mozgásban tartásához.

30 /Dr. Major Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. Ph.D értekezés Pécs 2009./

35. Felhasznált irodalom

1. Autós évkönyv – A Magyar Autóklub Évkönyve 1945-1988
MTI Kiadó, Budapest, 1988
2. Bálint Sándor: A KRESZ történetéhez
Autóvezető folyóirat, 1993. 3. szám 41. oldal
3. A Királyi Magyar Automobil Club Jubiláris Aranykönyve 1900-1930
Szerkesztették: Lindner Ernő és Illés István
KMAC, Budapest, 1930
4. Bálint Sándor: A KRESZ történetéhez
Autóvezető folyóirat, 1999. 5.szám 36. oldal
5. Engi József: Négy keréken
Belvedere Meridionale, Szeged, 2003
6. Balogh Zoltán: A gépjárművezető-képzés és vizsgáztatás magyarországi története
Autóvezető folyóirat, 1996. 2. szám 35. oldal
7. Balogh Zoltán: A gépjárművezető-képzés és vizsgáztatás magyarországi története
Autóvezető folyóirat, 1996. 2. szám 39. oldal
8. Bálint Sándor: A KRESZ történetéhez
Autóvezető folyóirat 2002. 4. szám 36. oldal
9. Dr. Katona András: 100 éves a Magyar Autóklub – jubileumi kiadvány
Magyar Autóklub, Offset és Játékkártya Nyomda Rt..2000
10. Balogh Zoltán: A magyar gépjárművezető-képzés és vizsgáztatás magyarországi története
Autóvezető folyóirat 1996. 3. szám 35. oldal
11. Orosz János: Az MHSZ Csongrád megyei gépjárművezető-képző iskola 40 éves története
Szakdolgozat, Szeged, 1987

12. Moharos Kálmán: Az Autóközlekedési Tanintézet 25 éve
Közlekedéstudományi szemle XXIV. Évfolyam 1974. 12. szám 554. oldal
13. Márkos Jenő és Dömény István: A képesített gépkocsivezető tankönyve V. kiadás
Közlekedési Kiadó, Budapest, 1953
14. Közlekedésrendészeti füzetek: Az Állami Autóműszaki Intézet középfokú tagozatának közlekedésrendészeti tananyaga
Népszava, A Szakszervezeti Tanács Könyvkiadóvállalata, 1950
15. Balogh Zoltán: A gépjárművezető-képzés és vizsgáztatás magyarországi története
Autóvezető folyóirat, 1996/4. szám 35. oldal
16. Bálint Sándor: A KRESZ történetéhez
Autóvezető folyóirat, 2004. 5. szám 35. oldal
17. Zsombory László: A gépjárművezető-képzésről
Közlekedési Közlöny, 1969. 18. szám 358. oldal
18. Balogh Zoltán: Harminc éve volt a T-reform
Autóvezető folyóirat 1999. 1. szám 7. oldal
19. Balogh Zoltán: Harminc éve volt a T-reform
Autóvezető folyóirat, 1999. 2. szám 7. oldal
20. Balogh Zoltán: Harminc éve volt a T-reform
Autóvezető folyóirat, 1999. 3. szám 11. oldal
21. Balogh Zoltán: Harminc éve volt a T-reform
Autóvezető folyóirat, 1999. 4. szám 29. oldal
22. Balogh Zoltán: Harminc éve volt a T-reform
Autóvezető folyóirat, 1999. 5. szám 11. oldal
23. Balogh Zoltán: Az autósoktatás történetéből 7.
Autóvezető folyóirat, 2006. 4. szám 37. oldal
24. Balogh Zoltán: Az autósoktatás történetéből 8.
Autóvezető folyóirat, 2006. 5. szám 36. oldal

25. Moharos Kálmán: A 25 éves Autóközlekedési Tanintézet helyzete és tervei
Közlekedési Közlöny, 1975. 38. szám. 763. oldal
26. 1/1983. (VII. 6.) KM sz. rendelet a közúti közlekedési szakemberek képzéséről és
vizsgáztatásáról
27. Dr. Horváth Ferenc – Csermendy László: 125 éves a Magyar Közlekedési Hatóság
(1868-1993)
Közlekedési Dokumentációs Rt., Budapest, 1993
28. 20/1992. (VII. 21.) KHVM rendelet a közúti járművezetők képzéséről,
vizsgáztatásáról és szakképesítéséről
29. Kopiás András - Szabényi Márta – Takács Ferenc: Változások a képzési
rendeletben
Autóvezető folyóirat, 1999. 3. szám 3. oldal
30. Szabényi Márta: Képzés – vizsgáztatás
Autóvezető folyóirat, 2000. 4. szám 4. oldal
31. Bíró Gyula: A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása
házánkban, különös tekintettel a megelőzésre Doktori (PhD) értekezés Debrecen
2011.
32. 38/2007. GKM rendelet a közúti járművezetők és a közúti közlekedési
szakemberek képzésének és részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21.) GKM
rendelet módosításáról
33. 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet a közúti járművezetők és a közúti közlekedési
szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól
34. Bugán Ildikó: Az ötször sikertelenül vizsgázók pályaalakmassági vizsgálatának
tapasztalatai
Autóvezető folyóirat, 2004. 4. szám 30. oldal

35. Ipolyi-Keller Imre: A járművezető-képzés piaci működésének zavarai hatósági szemmel
Autóvezető folyóirat, 2006. 2. szám 5. oldal
36. Frank György: Újabb szempontok „A legjobb fővárosi autósiskola” értékeléséhez
Autóvezető folyóirat, 2004. 3. szám 32. oldal
37. A szakoktatók EU-s képzése: a MERIT program minimum követelményei
Autóvezető folyóirat, 2006. 4. szám 15. oldal
38. Siska Tamás: A Nemzeti Közlekedésbiztonsági program értékelése a járművezetői képzés terén
Autóvezető folyóirat 2001. 3. szám 26. oldal
39. Balogh Zoltán: Az Autósiskolák Nemzetközi Kongresszusa Dubaiban
Autóvezető folyóirat 2006. 2. szám 3. oldal
40. Dr. Major Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. Ph.D értekezés Pécs 2009
41. www.wikipedia.org: Gőzmozdony
42. www.wikipedia.org: Richard Trevithick
43. www.wikipedia.org: Az autógyártás története
44. www.tortenelemportal.hu: A magyar autógyártás hőskora
45. 1848. évi XXX. törvénycikk
46. Autóanarchia.
Új idők, 36. évf. 45. sz.
47. Tildy Zoltán: Autó a családban
AUTO-MOTOR Sport című folyóirat 1946. év december 01. száma
48. www.wikipedia.org: Tachográf
49. www.wikipedia.org: Vezetéstechnikai pálya
50. www.wikipedia.org: Vezetéstechnikai szimulátor