

OTDK DOLGOZAT

2015

VEZETÉSI ÉS PIHENŐIDŐ HATÁSA A
LOGISZTIKAI LÁNCRA

THE EFFECT OF THE RULES OF DRIVING AND RESTING TIME ON
LOGISTIC CHAIN

Kézirat lezárása: 2014. április 9.

Tartalomjegyzék

Bevezetés	1
1. Témafelvetés.....	3
2. Szakirodalmi áttekintés.....	4
2.1 Az ágazatot befolyásoló gazdasági tényezők	4
2.2 A fuvarozási piacra lépés feltételei	10
3. Anyag és módszer.....	13
3.1 Az elemzés anyaga	13
3.2 Az elemzés módszerei	14
3.2.1 Az esettanulmány	14
3.2.2 Kérdőív	15
4. A kutatás eredményei	17
4.1 Vezetési és pihenőidő szabályozása és annak gyakorlati alkalmazhatósága a szállítási folyamat egyes fázisaiban-esettanulmány	17
4.1.1 Az AETR megállapodás	18
4.1.2 Szankciók	18
4.1.3 Közúti ellenőrzések	18
4.1.4 A menetíró készülék- a vezetési és pihenőidőt rögzítő eszköz.....	24
4.2. Vezetési és pihenőidő alapesetei	25
4.2.1 A vezetési idő.....	25
4.2.2 Napi pihenőidő	30
4.2.3 A heti pihenőidő	33
4.3 A gépjárművezetők foglalkoztatásával kapcsolatos szabályok	35
4.4 Műszaki ellenőrzés az NKH gyakorlatában	36
4.4.1 Vezetési- és pihenőidő ellenőrzés változásai	38
4.4.2 Igazolások, manipulációs lehetőség	39
4.5 Kutatás (kérdőív).....	41

4.5.1 A kérdőívek eredményének értékelése	42
5. Következtetések, javaslatok.....	49
Összefoglalás	51
Szakirodalmi jegyzék.....	53
Mellékletek.....	56

Táblázatok jegyzéke

1. táblázat Áruszállítás összesen 2001-2012.....	7
2. táblázat Áruszállítás teljesítménye (ezer tonna) az Európai Unió egyes tagállamaiban 2001-2012	9
3. táblázat Az összes közúti áruszállítás Magyarországon	12
4. táblázat NKH ellenőrzési darabszámok 2008-2013.....	37

Ábrajegyzék

1. ábra A teherszállítás várható növekedése szállítási módonként 2000-2020 között átkm-ben [%]	5
2. ábra Halálos balesetek száma 1990-2006	5
3. ábra Árufuvarozási vállalkozások száma	11
4. ábra Európai Unión belüli szállítás esete	20
5. ábra Európai Unión belüli szállítás esete	21
6. ábra AETR hatálya alá tartozó fuvarozás	22
7. ábra Analóg és digitális tachográf készülék, valamint a mozgásérzékelő	24
8. ábra Vezetési idő alapeset 1.	25
9. ábra Vezetési idő alapeset 2.	26
10. ábra Vezetési idő alapeset 3.	27
11. ábra Vezetési idő alapeset 4.	28
12. ábra Vezetési idő alapeset 5.	29
13. ábra Napi pihenőidő alapeset 1.	31
14. ábra Napi pihenőidő alapeset 2.	32
15. ábra Napi pihenőidő alapeset 3.	32
16. ábra Heti pihenőidő alapeset 1.	34
17. ábra Heti pihenőidő alapeset 2.	34
18. ábra Heti pihenőidő alapeset 3.	35
19. ábra A szabálytalanságok megoszlásának aránya	43
20. ábra A felelősség megoszlása	46
21. ábra A tehergépjármű vezetőkre vonatkozó szabályok ismeret mélységének aránya	47
22. ábra A szabálytalanságok okai a közúti ellenőrök szerint	48

Bevezetés

Az ellátási lánc hatékonyságát befolyásoló tényezők közül az egyik legjelentősebb a szállítás és közúti szállítás esetén az annak kereteit meghatározó „AETR” szabályozás, amely a közúti árufuvarozást végző tehergépjárművek személyzetének vezetési és pihenőidejét előíró jogszabály. Ennek betartásának ellenőrzésére kiemelt figyelmet fordít az Európai Unió minden tagállama. A fáradt, kialvatlan gépjárművezető a legnagyobb baleseti veszélyforrás, és mint tényező, döntően befolyásolja az un. elalvásos balesetek előfordulásának gyakoriságát, amely nagyarányban végződik halállal. A jogszabály alaptézise szerint egy gépjárművezető egy munkanap alatt legfeljebb 9 órát dolgozhat, 4 és fél óra vezetés után 45 perces pihenőt köteles tartani, ezután folytathatja a munkavégzést a következő vezetési ciklussal. Az AETR előírásai tehát meghosszabbítják a menetidőt, a két sofőrrel való fuvarozás pedig jelentős többletköltséggel jár a fuvarozóra nézve, ezért ezt a megoldást csak kivételes, ritka esetben alkalmazzák. Hátrányként tartjuk számon azt is, hogy olyan korlátozások is sújtják a közúti árufuvarozókat, mint a hétvégi forgalomkorlátozás, amely Európa országaiban összehangolatlan, ezért a járművek haladása sok esetben csak korlátozottan lehetséges. Ennek felülvizsgálata és egységesítése az Unión belüli érdekellentétek miatt egyelőre lekerült a napirendről. Ezek a tényezők mind nagymértékben növelik az ellátási lánc költségét és a járművek optimális kapacitáskihasználtságát, ezzel korlátozzák az iparág nyereségtermelő képességét. Miért elengedhetetlenül fontos mégis e szabályozórendszer betartása és ennek rendszeres, hatékony ellenőrzése?

Kutatásomban arra keresem a választ, hogy a közlekedésbiztonságot nagymértékben veszélyeztető – tehergépjárművek által okozott – közúti balesetek elsődleges kiváltó oka, a vezetési és pihenőidő be nem tartása milyen okokra vezethető vissza, milyen szerepet játszik benne az emberi tényező.

Kutatásom célja a közúti tehergépjárművek vezetőire vonatkozó vezetési és pihenőidő szabályainak elemzése a szállítás egyes fázisainak aspektusából és a szabály elégtelen betartásából eredő felelősség kérdésének értékelése. Bemutatom a közúti tehergépjármű ellenőrzés főbb területeit, legjelentősebb tényezőit, különös tekintettel a hazai közúti műszaki, valamint a közúti árufuvarozással kapcsolatos vezetési- és pihenőidő ellenőrzés technológiai sajátosságaira. Feltevésem szerint a tehergépjárművel történt balesetek oka elsősorban az emberi tényező, a megfelelő ismeretek hiányában lévő és fáradt gépkocsivezető, továbbá a munkaszervezési feladatokat ellátó fuvarszervezés vagy szakmai irányító. Célkitűzésem, hogy az esettanulmány és kérdőíves kutatás eredményeinek segítségével az ellenőrzéssel kapcsolatos összefüggéseket tárjak

fel, megoldási javaslatokat fogalmazzak meg hozzájárulva ezzel a közúti áru fuvarozás biztonságának javításához, csökkentve a költségeit és növelve az értékteremtés színvonalát.

1. Témafelvetés

Kutatásom a halálos közlekedési balesetekben meghatározó szerepet játszó tehergépjárművekre vonatkozó vezetési és pihenőidő szabályainak betartására, az elégtelen betartás okaira és a felelősség megoszlására keresi a választ esettanulmányok és kérdőíves feldolgozás segítségével. A téma mindig aktuális, hiszen mindennapi életünk során elkerülhetetlenül kapcsolatba kerülünk a közlekedés valamely ágával, legtöbbször a közúti közlekedéssel. Ebben a közlekedési ágban történik a legtöbb halálos kimenetelű közlekedési baleset, aminek 50%-kal történő csökkentését az Európai Unió végrehajtó szerve, az Európai Bizottság célkitűzésként deklarálta a 2001.évi Fehér Könyvben. A közlekedésbiztonságot befolyásoló tényezők között meghatározó a fáradt, kialvatlan járművezetők által vezetett tehergépjárművekkel okozott balesetek aránya. Ennek elsődleges oka a vezetési és pihenőidő szabályainak elégtelen betartása. Kutatásomban arra keresem a választ, hogy ez milyen okokra vezethető vissza, melyek azok a munkaszervezési kérdések, amelyeket e szabályozás tükrében figyelembe kell venni, továbbá mi a gépkocsivezető, mint munkavállaló és a szakmai irányító, mint vezető felelőssége ebben a kérdésben. Kutatásaim során az esettanulmány módszerével elemezem a fuvarszervezés által egy fuvarozási ciklus során figyelembe veendő lehetőségeket és szabályokat, feltárom a visszaélés, a jogszabály kikerülésének lehetséges módjait, kérdőíves felmérésemben pedig a közúti ellenőrök tapasztalatainak számszerűsítésével keresem a választ a különböző típusú elégtelenségek okaira és a felelősség kérdésére vonatkozóan. Vizsgálom a Nemzeti Közlekedési Hatóság ellenőrzési tevékenységét, kiemelt szempontjait és az ehhez kapcsolódó erőforrásokat.

Feltételezésem szerint a balesetek előidézésében meghatározó szerepe van az emberi tényezőnek, ezért javaslatokat fogalmazok meg arra, hogyan lehetne az ellenőrzés fokozása mellett biztosítani a járművezetők és a fuvarszervezők folyamatos fejlesztését, növelni a szabályismeretét, ami kulcstényező a közlekedésbiztonság fokozásában és a kitűzött cél, a halálos közúti közlekedési balesetek csökkentésének elérésében.

2. Szakirodalmi áttekintés

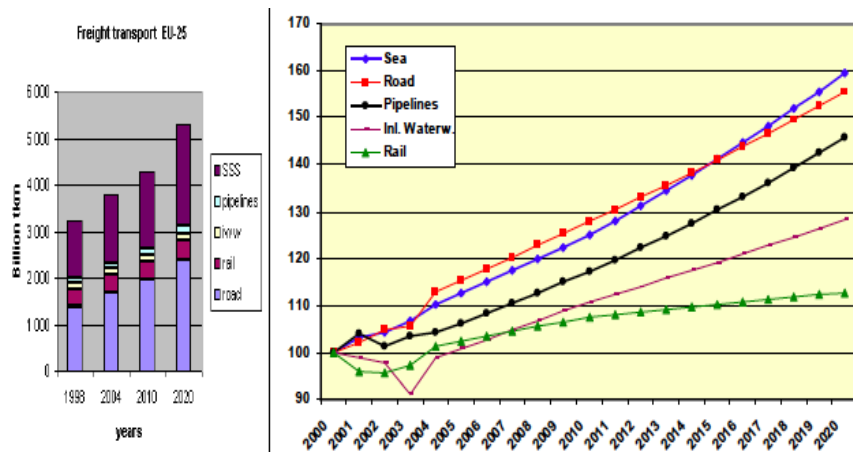
2.1 Az ágazatot befolyásoló gazdasági tényezők

A vezetési és pihenőidő szabályai meghatározzák a közúti áruforgalomban közlekedő 7,5 tonna össztömeget meghaladó tehergépjárművek vezetőinek tevékenységét.

A tehergépkocsi balesetek a gépjárművek nagy tömege és mérete miatt súlyos következményekkel járnak. Ennek ellenére az ilyen balesetek okainak megfelelő mélységű feldolgozása meglehetősen hiányos (Berta, 2009); nemcsak nálunk, hanem Európában is (Holló *et al.*, 2010a). Hazánkban a közlekedési balesetek következtében évente több százan veszítik életüket (Holló, 2008), emellett mintegy 120-150 milliárd forintos veszteséget okoznak.

Mindemellett a szállítási teljesítményeket figyelembe véve elmondható, hogy a közút egyre nagyobb szereppel bír hazánkban és Európában egyaránt. A teljes európai áruforgalom mintegy 70%-a tehergépjárműveken történik. 2001-ben a közúti közlekedés teljesítményének részaránya az áruszállítási piacon 44%-os a part menti tengerhajózás 41%-ával, a vasúti közlekedés 8%-ával és a belvízi hajózás 4%-ával szemben. A Fehér Könyv (EB 2001) szerint a növekvő közlekedési igényeknek köszönhetően torlódások figyelhetők meg a fő közutakon és vasútvonalakon, a városokban és a repülőterek környékén, amelyek csak tetézik az amúgy önállóan is meglévő problémákat, nevezetesen közúti közlekedés környezetszennyező és egészségkárosító hatásait és természetesen a közúti balesetek által okozott súlyos veszteségeket. A közlekedők állnak a közlekedéspolitika középpontjában, azaz kiemelkedik – és mára talán a legfontosabbá vált – a közlekedésbiztonság: a közúti közlekedési balesetben elhunytak számát 2010-re 50%-kal kell csökkenteni 2001-hez képest (Berta, 2010; Tóth, 2010). A közút a legkockázatosabb, ezért jelentős beavatkozásra van szükség. A balesetek közvetlen költsége évi 45 Mrd euró, a közvetett költségek ennek mintegy három-négyszeresét jelentik. A Fehér Könyv tehát az éves költséget így 160 Mrd euróra teszi, ami az EU GNP-jének 2%-a.

A 2006-ban kiadott félidei felülvizsgálat (EB 2006) összeveti az elért eredményeket és a tapasztalható tendenciákat a 2001-es Fehér Könyv vonatkozó részeivel. 1995 és 2004 között az áruszállítás volumene 28%-kal nőtt, ezen belül a közúti áruszállítás 35%-kal. Az EU-n belüli közúti forgalom részaránya az áruszállítás esetében 44%. A közlekedési módok részaránya hosszú távon várhatóan stabilizálódni fog.

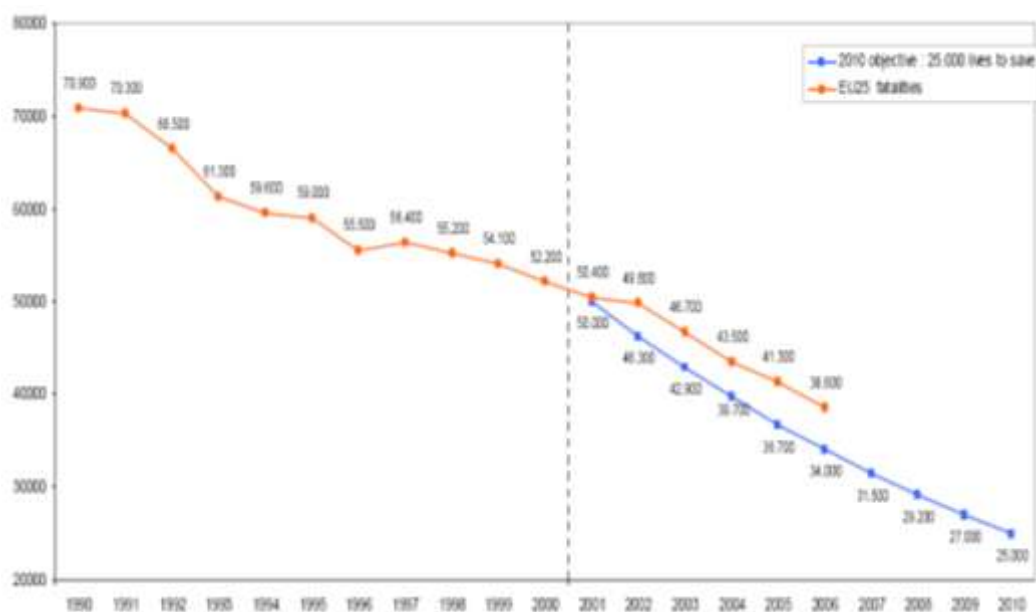


1. ábra A teherszállítás várható növekedése szállítási módonként 2000-2020 között átkm-ben [%]

Forrás: EB, 2006

A 2000 és 2020 közötti időszakra a félidei felülvizsgálat 52%-os GDP növekedést, a teherfuvarozás 50%-os teljesítmény-növekedését várta. Ezt szemlélteti az 1. ábra.

Ezzel összefüggésben a közlekedésbiztonság fő mérőszáma, a halálos közúti közlekedési balesetek számának alakulásának csökkenő tendenciáját a 2. ábra mutatja.



2. ábra Halálos balesetek száma 1990-2006

Forrás: Community Road Accident Database, 2007

A 2. ábra azt szemlélteti, hogy a Fehér Könyvben megfogalmazott közlekedésbiztonságra vonatkozó célkitűzés teljesülésének félidei felülvizsgálatakor a halálos baleset számát 24%-kal,

38.600 esetre sikerült lezorítani szemben az eredetileg megfogalmazott 34.000 darabbal, amely 33%-s csökkenést jelentene és 4.600 emberéletet mentene meg az Európai Unió területén.

Az EU 2007-es teherszállítási stratégiája (EB 2007) alapvetően a teherszállítás hatékonyságára, fenntarthatóságára, integrációjára helyezi a hangsúlyt, mert ezek jelentik a versenyképesség alapját. A dokumentum az EU eddigi eredményei közé sorolja többek között a közlekedés fejlesztését, de minőségi és mennyiségi bővítésükre továbbra is folyamatosan hangsúlyt kell fektetni.

A 2009-es fenntartható közlekedésről szóló dokumentum (amely „műfajilag” csak közlemény (EB 2009), ezért nem Fehér vagy Zöld Könyv szintű) a közlekedéspolitikában vitathatatlan jelentőséggel bír, ráadásul tanulmányunk szempontjából fontos célkitűzés a halálos balesetek számának csökkentése, ami – az akkori várakozásoknak megfelelően – nem teljesült.

A legfrissebb, 2011-es közlekedéspolitikai Fehér Könyvben (EB 2011) a régi kihívások listája nem csökkent jelentősen, hanem újakkal egészült ki. Témánk szempontjából kiemelendő az a célkitűzés, miszerint 2030-ra a 300 km-t meghaladó távolságú közúti áruszállítás 30, 2050-re 50%-át kell kiváltani más módokkal.

Hazánk Európai Unió csatlakozása magával hozta a közúti áru fuvarozási piac liberalizációját, szabad utat engedve az e területen működni kívánó vállalkozók és vállalkozások számára. Magyarország a nemzetközi áru fuvarozás témakörében a kabotázs fuvarozás¹ területén kért derogációt 2+3 évre, ami 2009-ben telt le. A piac attól kezdve tekinthető 100%-ban nyitottnak a külföldi fuvarozók számára is.

Az Európai Unió egyik alapelve, az áru szabad áramlása teljesen átalakította hazánkban is a fuvarozási szakmát. A schengeni határok megszűnésével a szállítmányok megállás nélkül, „ellenőrizetlenül” szelik át Európa útjait, az esetek döntő többségében túlmunkára kényszerítve a gépkocsivezetőket, ezzel jelentősen növelve a baleseti kockázatot. Ennek a helyzetnek a normalizálására született meg a 2006. március 15-i (2006/22/EK) európai parlamenti és tanácsi irányelv, amelynek célja, hogy a munkaidő szervezésével kapcsolatban minimumkövetelményeket állapítson meg a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek egészségének védelme és biztonságának javítása céljából, illetve, hogy fokozza a közúti közlekedés biztonságát és összehangolja a versenyfeltételeket (2006/22/EK).

Az állam két módon tudja elérni ennek a célrendszernek a megvalósulását, egyrészt a szakmához jutás feltételeinek szabályozásával (261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet), másrészt

¹ A kabotázs (cabotage), egy adott ország területének két pontja közötti szállítás vagy fuvarozás, amelyet az adott országban nem honos gazdasági szereplők végeznek.

hatáskörrel rendelkező állami szervek által elvégzett közúti és telephelyi ellenőrzések számának és hatékonyságának növelésével (66/2007. (IV. 4.) Korm. rendelet). Mindkét eszköz kiemelten szolgálja a versenysemlegességet, kivételeket nem alkalmaz, minden piaci szereplőre azonos feltételek alkalmazását írja elő.

A piacnyitást követően 2005-ben a közúti áru fuvarozási ágazat teljesítményének növekedése 20%-os, ami a gépjármű-kapacitás hasonló mértékű emelkedését is jelenti. Ez a tendencia 2008-ig tart és a visszaesés a 2008. évi gazdasági válság hatására a 2009. évi szállítási teljesítményben mutatkozik meg, azóta viszont folyamatos (1. táblázat). Elmozdulás a 2012. év második felében tapasztalható először és a hosszú távú előrejelzések pozitív tendenciákat mutatnak. Az 1. táblázat a hazai áruszállítás teljesítményét mutatja.

1. táblázat Áruszállítás összesen 2001-2012

Év	Szállított áruk tömege, ezer tonna	Ebből				Árutonna-kilométer, millió	Ebből			
		vasúti	közúti	vízi	csővezetéses		vasúti	közúti	vízi	csővezetéses
2001	207 043	50 117	129 935	2 903	24 064	26 241	7 731	12 500	1 055	4 904
2002	293 845	50 370	217 099	3 006	23 360	30 959	7 752	17 143	1 120	4 912
2003	291 227	50 612	214 390	2 105	24 107	32 614	8 109	18 199	1 117	5 149
2004	297 581	51 726	213 339	7 356	25 142	36 716	8 749	20 598	1 904	5 410
2005	314 032	50 850	228 935	8 413	25 818	41 993	9 090	25 138	2 110	5 591
2006	338 642	54 705	250 801	7 327	25 793	48 426	10 167	30 495	1 913	5 779
2007	331 518	53 983	243 299	8 410	25 809	53 912	10 137	35 804	2 212	5 723
2008	343 954	51 542	258 380	8 829	25 189	53 522	9 874	35 743	2 250	5 637
2009	303 079	42 277	229 809	7 744	23 232	50 154	7 673	35 373	1 831	5 262
2010	280 020	45 794	199 848	9 951	24 410	50 565	8 809	33 721	2 393	5 623
2011	268 501	47 424	182 840	7 175	31 050	51 091	9 118	34 528	1 840	5 581
2012	248 972	46 177	165 514	8 135	29 140	50 618	9 093	33 735	1 982	5 802

Forrás: KSH 2013

Az 1. táblázat adataiban is egyértelműen látható a közúti áruszállítás meghatározó aránya, továbbá a 2008. évi gazdasági válság hatásaként az áruszállítás minden fuvarozási ágra kiható globális visszaesése.

Az IRU (Közúti Fuvarozók Nemzetközi Egyesülete) 2014. évi sajtónyilatkozata szerint, amelyet „fuvarozási barométer”-ként ad közre minden év januárjában, az Európai Unió ténylegesen túllépett a 2009-2012 közötti recessziós hullámon. Ezt a megállapítást a 2013. év végi gazdasági adatok részletes elemzése mutatja, amely szerint a trendek növekvőben vannak az Unióban. Összehasonlítva a magyar és az Unió mutatóinak változásait kitűnik, hogy Magyarországon jóval nagyobb mértékben esett a fuvarozott árumennyiség, mint az EU-ban átlagosan. Ez a

teljesítményesés 2012 közepén érte el a mélypontját, amikor is hazánk a 2005-ös adatokhoz képest 25%-os, míg a 2008-as szinthez képest 40%-os visszaesést mutatott, szemben az Unióban mért 10 és 20%-kal.

Magyarországon az új jármű forgalomba-helyezés mértéke magasán felülmúlta az EU átlagát a 2005-2008 közötti időszakban, és ha idehaza még nem is sikerült a korábbi dinamikát elérni, az új járművek beszerzési ritmusa ismét magas szinten látszik stabilizálódni, szemben az EU szerényebb mértékével. Mindez a GDP alakulásának tükrében értékelendő, amelynek az EU-ban tapasztalt növekedési üteme a magyar GDP alakulásának kétszerese. A gazdaságfejlődés fajlagos fuvarozásigénye mind az EU-ban, mind hazánkban csökken, sőt Magyarországon az EU-s mértéket több mint 20%-kal meghaladó mértékben. Az új járművek beszerzésének növekedési üteme ugyanakkor hazánkban messze túllépi a GDP bővülésének mértékét, ami már a válság előtti időszakban is jellemző volt. Ez részben magyarázható a korábbi évtizedek, majd a válság alatt elmaradt beruházások elmaradásával, (a tehergépjárművek átlagéletkora a 2005-s 9,3 évről 2012-re 11,7 évre emelkedett) továbbá a járműpark teherbírás szerinti szerkezetének módosulásával is (Krausz, 2013). A 2. táblázat adatai az Európai Unió áru fuvarozási teljesítményét mutatják.

2. táblázat Áruszállítás teljesítménye (ezer tonna) az Európai Unió egyes tagállamaiban 2001-2012

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Belgium	386457	392248	378224	346746	337913	348527	352202	317637	297879	296189	289203	233169
Bulgaria						150672	134779	175484	146563	129922	135328	140274
Czech Republic	438725	474684	447955	466030	461162	444644	453533	431858	370115	355911	349278	339314
Denmark	205255	209384	205612	191533	206489	193021	197922	193559	149344	165708	178006	176354
Germany	2885023	2720698	2744351	2767666	2765459	2919819	3028466	3078347	2769201	2734605	2986736	2891837
Estonia			27972	26103	29880	33780	39988	42312	30088	27315	32913	31321
Ireland	200568	223305	251552	278037	297413	305916	310237	253115	142126	123116	109661	106465
Greece			225499	443941	432846	510741	484775	628560	644528	577442	505986	400124
Spain	1048280	1760521	1850093	2012563	2210372	2387159	2408762	2120241	1710946	1566270	1466146	1238703
France	1991474	2037082	1982363	2076659	2059715	2181675	2258028	2203204	1939431	2015493	2090616	2008370
Croatia								110833	92862	74980	74657	65453
Italy	1159938	1254398	1243073	1424490	1508701	1483800	1496878	1520415	1468954	1527763	1339672	1121313
Cyprus		52428	55413	43150	53726	43634	39945	41619	28523	32247	26050	22964
Latvia		38551	43802	46447	52169	54640	62152	54460	37819	46808	53936	52622
Lithuania			52189	51456	55333	56026	62156	59427	44697	44716	46019	48428
Luxembourg	45472	51473	51722	53001	49991	53016	57874	58529	52649	60725	60687	54482
Hungary	246165	227693	214235	213153	228891	250989	243299	258475	229808	199848	182839	165514
Netherland	593383	569825	571059	614485	613145	615304	636170	621287	616903	564841	561051	538475
Austria	283918	285596	297296	283382	288197	358843	354330	369454	336691	331034	344737	333963
Poland				732049	863395	897414	984237	1093406	1170478	1216083	1322237	1245053
Portugal	303615	282860	266346	325532	332854	321203	324019	294402	258968	222142	217186	154484
Romania						335578	356971	364952	293422	174124	183935	188611
Slovenia	57809	62957	68520	73577	82750	86896	89036	91239	75287	81025	75615	62759
Slovakia			174100	178130	195488	181521	179409	199429	163491	143244	132690	132270
Finland	379416	420267	400007	400191	399759	396800	422161	423613	350588	397813	317740	299397
Sweden	310800	326215	311983	325225	354982	342309	360151	366831	333837	322107	330992	294939
United Kingdom	1629566	1691418	1724390	1779742	1780839	1854275	1918963	1776203	1460797	1521135	1596318	
Liechtenstein					762	607	613	638	575	578	600	550
Norway	218877	215533	230076	244373	244740	250858	268613	288645	257629	266814	256418	251512

Forrás:Eurostat, 2014

Az egész világra kiterjedő 2008-as világválság erőteljes hatását a 2. táblázatban szereplő adatok is alátámasztják. A 2009. év adatai egy 20%-os teljesítménycsökkenést mutatnak az előző évihez képest és ez a tendencia a legfejlettebb gazdaságú országok tekintetében is megfigyelhető. Azonban ez a csökkenés Magyarországon 2012-ig folyamatos, szemben a fejlett gazdasággal rendelkező Németországgal, amely a 2009. évi visszaesést követően 2010-ben már stabilizálni tudta áruszállítási tevékenységét, a következő évben pedig már növekedés figyelhető meg. Ezzel is magyarázható, hogy a magyar szállítási piac szereplőinek egy része Magyarország területét nem érintve, az Európai Unió gazdaságilag fejlett régióiban dolgozik.

Az ITF (Nemzetközi Közlekedési Fórum) hosszútávú előrejelzése szerint világméretben a közlekedési rendszerek teljesítménye megkétszereződhet, de 2050-re akár négyszeres növekedés is elképzelhető. Az áruforgalom várható növekedése az OECD országokban 125 %-t is elérheti ezen időszak alatt. Az előretekintést a GDP várható növekedésén túl a gazdaság jövőbeni fajlagos fuvarszükségletére és a demográfiai trendekre alapozzák. Ugyanakkor várható, hogy a gazdaság- és közlekedéspolitikai döntések a közlekedés növekedésének ütemét jelentős mértékben befolyásolják. (Krausz 2013)

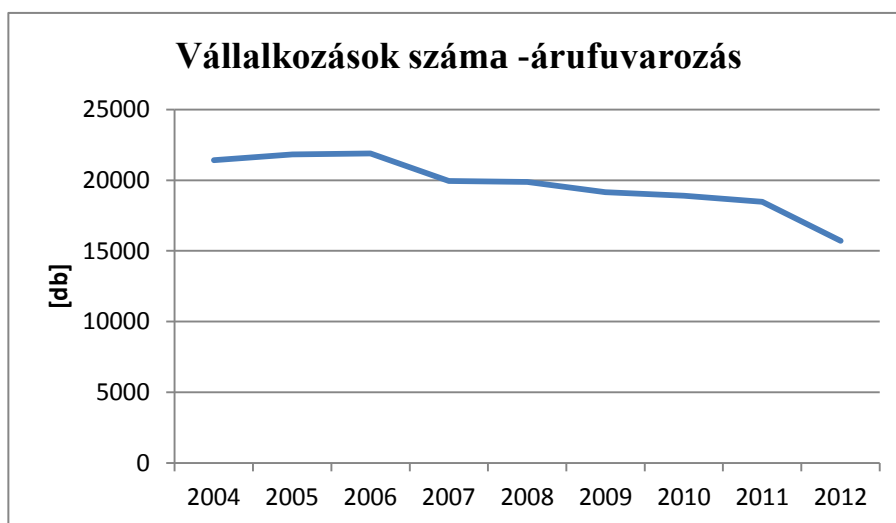
Ezért is stratégiai fontosságú, hogy az egyes tagállamok és az Európai Unió együttesen is milyen közlekedéspolitikai irányelvet fogalmaz meg és követ a jövőben.

2.2 A fuvarozási piacra lépés feltételei

Az Európai Unió hármas kritériumrendszerrel szabott a fuvarozási szakma számára a piacra lépés feltételeként, amit a magyar jogi szabályozás is kötelezően átvett (261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet). E feltételrendszer a jó hírnév, a megfelelő pénzügyi biztosíték és a szakmai alkalmasság, jártasság igazolása. Ennek együttes megléte esetén nincs akadálya a belföldi illetve a nemzetközi áru fuvarozói engedély megszerzésének. Megállapítható, hogy a fuvarozási tevékenység megkezdésének akadályai a csatlakozást követően elhárultak, megszűnt a „Tevékenységi engedély” számának korlátozása és az Unió tagországai között loco-tranzit forgalomban a továbbiakban nem volt szükség az áru fuvarozási engedélyekre (un. közlekedési engedély), amelyek eddig az időpontig nagymértékben korlátozták a piac szereplőit a szabad fuvarvállalásban.

A korlátok megszűnése azonban nem csak a hazai fuvarozói szakmát érintette, hanem az uniós tagállamok fuvarozóit is, ezért a piacnyitás pozitív tényezői mellett erőteljes negatív hatás is érezhető lett a csatlakozás pillanatában. Azok a piaci nyitásra felkészült külföldi fuvarozási vállalkozások, amelyek egy, a magyarnál biztosabb gazdasági és jogi környezetű hátszínre tudhattak maguk mögött, azonnal jelentős versenyelőnyre tettek szert a magyar piacon, alacsonyabb

fuvardíjért, fejlett technikai háttérrel, gyors, pontos és ügyfélorientált kiszolgálással letarolták a magyar piacot. Eközben a magyar fuvarozói társadalom egy jelentős része elmenekült a hazai piacról és az uniós belüli fuvarozásban látta fennmaradásának és jövedelmezőségének zálogát. Ez az időszak 2006 második felében ért véget, amikor megkezdődött a visszaszivárgás, de addigra már a magyar vállalkozásoknak hazájukban is harcolniuk kellett a piacaik meg- illetve visszaszerzéséért. Az áru fuvarozási engedélyek száma folyamatos emelkedést mutat egészen 2006 I. negyedévéig, azonban a szállítási teljesítmény csökkenése visszatükröződik az áru fuvarozási engedélyek számának alakulásában is, ami azért nem mutat oly mértékű csökkenést, mint a szállítási teljesítmény, mert a jogszabály nem írja elő a vállalkozás megszüntetésének bejelentési kötelezettségét az engedélyező hatóság felé, ezért az nem is rendelkezik naprakész, valós adatokkal az aktív fuvarozói létszám tekintetében. Magyarországon az áru fuvarozáson belül meghatározó arányt képviselő közúti áru fuvarozási ágazatban a gazdasági válság hatására tapasztalható jelentős volumencsökkenést támasztja alá az ennek ellenére is kimutatható nagymértékű visszaesés a vállalkozások számának tekintetében. A 3. ábra azt mutatja, hogy a vállalkozások száma 30%-kal zsugorodott a hazánkba irányuló, illetve innen induló fuvarozandó áru mennyiség csökkenésének hatása miatt.



3. ábra Áru fuvarozási vállalkozások száma

Forrás: NKH Statisztikai évkönyv, 2013

A recesszió hatására a magyar fuvarozók egy része ismét az Unió belüli, elsősorban a fejlett gazdasággal rendelkező országok közötti fuvarozásra tért át, ahol a válság nem olyan mértékben éreztette hatását, mint nálunk. Ez további jelentős gazdasági hátrányt jelent Magyarországnak, hiszen ezek a járművek nem tankolnak, javítanak itthon, nem fizetnek úthasználati díjat, a gépkocsivezetők nem az itthoni fogyasztást növelik, sok esetben nem magyar munkavállalót alkalmaznak, ezáltal jelentős költségvetési kiesést okoznak. A gazdasági válság hatására a belföldi kereslet visszaesését a termelés is visszatükrözte, így ez komoly negatív hatással volt a belföldi

áru fuvarozásra is. Az ITS által prognosztizált bővülés a vállalkozások számának növekedésében hazánkban még nem érezteti hatását.

3. táblázat Az összes közúti áruszállítás Magyarországon

Év	Fuvardíjas szállítás				Sajátszámlás szállítás		Összes szállítás	
	szállított áruk tömege, ezer tonna	ebből: szállítási szakágazaton belüli teljesítmény, ezer tonna	áru tonna-kilométer, millió	ebből: szállítási szakágazaton belüli teljesítmény, millió	szállított áruk tömege, ezer tonna	áru tonna-kilométer, millió	szállított áruk tömege, ezer tonna	áru tonna-kilométer, millió
2001	151 109	121 291	14 367	12 032	95 204	4 136	246 314	18 503
2002	140 600	110 514	14 142	11 604	76 499	3 001	217 099	17 143
2003	142 483	110 075	15 255	12 008	71 907	2 944	214 390	18 199
2004	142 391	108 648	17 461	13 858	70 948	3 137	213 339	20 598
2005	160 903	122 597	21 871	18 378	68 031	3 266	228 935	25 138
2006	179 344	129 827	26 632	21 320	71 456	3 863	250 801	30 495
2007	171 943	122 075	31 256	24 974	71 356	4 548	243 299	35 804
2008	182 907	139 620	31 388	27 155	75 473	4 355	258 380	35 743
2009	164 221	114 928	30 806	24 159	65 587	4 567	229 809	35 373
2010	142 602	98 978	29 479	22 787	57 246	4 241	199 848	33 721
2011	132 507	90 355	30 764	23 881	50 332	3 765	182 839	34 528
2012	122 512	82 580	30 476	23 464	43 003	3 259	165 514	33 735

Forrás: KSH, 2013

2008-ban a teljesítmény elérte a tízéves maximumát, majd 2009-ben az ismert okokból következett egy nagymértékű, 15-20% közötti visszaesés. A tendencia még 2012-ben sem változott jelentősen, a visszaesés elérte, sőt néhány területen meghaladta a 10 %-t. Ahhoz, hogy ez az ágazat visszanyerje korábbi teljesítményét, további gazdaságélénkülésre, a termelés erőteljes növekedésére, logisztikai központok Magyarországra településének ösztönzésére van szükség.

3. Anyag és módszer

3.1 Az elemzés anyaga

Dolgozatomban az **561/2006/EGK rendelet** egyes fejezeteiben (5,6,7) előírtak megvalósulását elemzem a szállítások szervezhetősége, a fuvarozási ágazatra és ez által a logisztikai láncra gyakorolt hatásának figyelembe vételével. A rendelet egyes részeinek részletes kifejtése a téma összetettsége és terjedelme miatt nem témája a kutatásomnak (például kétfős vezetés), a szállítási tevékenység során a gyakorlatban leggyakrabban előforduló eseményekre koncentrálok. A felvetett problémák megválaszolására az esettanulmány és a kérdőív módszerét alkalmazza. A kérdőívet a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakemberei töltötték ki.

A Nemzeti Közlekedési Hatóságot 2007-ben hívta életre a közlekedésért felelős miniszter a Közlekedési Főfelügyelet, a Központi Közlekedési Felügyelet, a megyei (fővárosi) közlekedési felügyelet és a Polgári Légiközlekedési Hatóság jogutódjaként. Később a Hatóságba integrálták a Katonai Légügyi Hivatalt majd a Magyar Vasúti Hivatalt is. A Hatóság a közlekedésért felelős miniszter irányítása alatt önállóan működő és gazdálkodó költségvetési szerv.

A Hatóság alaptevékenysége általános közigazgatás, ellátja a jogszabály által a feladat- és hatáskörébe utalt első- és másodfokú:

- közúti közlekedési hatósági feladatokat,
- légiközlekedési hatósági feladatokat,
- katonai légügyi hatósági feladatokat,
- vasúti közlekedési hatósági feladatokat,
- vasúti igazgatási feladatokat,
- hajózási hatósági feladatokat,
- egyéb feladatokat.

A Hatóság Magyarországon egyedüliként látja el a közlekedéshez kapcsolódó valamennyi hatósági, felügyeleti tevékenységet. Az NKH a közlekedés-igazgatás központi hatóságaként szabályozza, felügyeli és ellenőrzi a piaci szereplők tevékenységét és működését. (nkh.gov.hu) A Hatóság jelenlegi létszáma 480 fő.

A Hatóság feladata a megyei kormányhivatalok szervezetébe 2011-ben integrált korábbi NKH megyei kirendeltségek (jelenleg Közlekedési Felügyelőségek) szakmai irányítása. A közúti ellenőrzés a Közúti Jármű Főosztályok alaptevékenysége, ennek szakmai irányítását a Hatóságon belül a Jármű Módszertani Főosztály látja el.

3.2 Az elemzés módszerei

A hipotézis birtokában és a fogalmak pontos tisztázása után ki kell választani, hogy milyen módszerek alkalmasak a vizsgált jelenség lehető legpontosabb feltérképezéséhez. Számos módszer közül választhatunk. Kvantitatív (kérdőív) és kvalitatív (esettanulmány) módszerek egyaránt alkalmasak a téma mélyebb feltárására. Másfajta csoportosítás szerint használhatunk közvetlen vagy közvetett módszereket. Közvetlen adatgyűjtési módszereknek nevezzük azokat a módszereket, amelyekkel a vizsgálatba bevont személyek viselkedéséről közvetlenül, érzékszerveink útján szerzünk tapasztalatokat. Ezek a megfigyelés és a kísérlet.

A közvetett adatgyűjtési módszerek azok, amelyek során megkérdezzük a vizsgálatba bevont személyeket viselkedésükről, véleményükről. Ilyenek a kérdőíves vizsgálatok és az interjú. Dolgozatomban a kérdőív és az esettanulmány módszerét alkalmaztam. A kérdőíves módszer alkalmazása azért célszerű ebben a kutatásban, mert a közúti ellenőrök (ebben az esetben a célcsoport) tapasztalatainak felmérésére a földrajzi és időbeli korlátok miatt ez volt a legcélravezetőbb módszer. Az esettanulmányt azért választottam, mert ezt a módszert tartottam a legalkalmasabbnak arra, hogy a célcsoport, a tehergépjármű vezetők és a fuvaroztatók gondolkodásmódját és cselekedeteit mélyebben megismerjem.

3.2.1 Az esettanulmány

Az esettanulmány egy kvalitatív kutatási módszer, mélységi és hosszirányú elemzést tesz lehetővé, egy konkrét esettel kapcsolatban. Az eredmények tükrében visszajelzést kapunk arról, hogy mi, mikor és miért éppen úgy történt és ennek tudatában lehetőség van a meghatározó tények, esetek vizsgálatára. Az esettanulmány kétféle hipotézis lehet: általánosító vagy vizsgáló hipotézis (Flyvbjerg, 2006).

Előszeretettel használják ezt a módszert a kutatás, oktatás, tanulás területén. Nyelvezete egyszerű, nem alkalmaz különösebb szakkifejezéseket, azzal a céllal, hogy az információk így sokkal áthatóbban, szélesebb körben eljutnak a nagyobb tömegekhez. Specialitása, hogy a valós élethelyzetben készül a vizsgálat, így annak tárgyról széleskörű ismeretanyagot ad, ami a fejlesztéshez is segítséget nyújt.

Először 1934-ben, Angliában, az Oxfordi szótárban jelent meg a „case study” – esettanulmány – kifejezés. Később már a társadalomtudományok területén is teret nyert, Barney Glaser és Anselm

Strauss szociológusok által. Az elmúlt évtizedben vált népszerűvé. Az oktatásban, az osztályozásnál és értékelésnél is használják. Ehhez Robert Stake és Jon Nespore nevei fűződnek. Stake három típust különböztetett meg: eszközjellegű, kollektív és a lényegre koncentráló, belső esettanulmányt (Stake, 2003). Az esettanulmány típusait tekintve, Gonlhofer felosztása a következő: felderítő, leíró és értelmező esettanulmány. A felderítő esettanulmány egyfajta előkutatást jelent. A leíró részletekbe menően, mélységében vizsgálja a jelenséget. Az értelmező esettanulmány pedig szintén kitér minden részletre, annyi különbséggel az előzőtől, hogy a meglévő téziseket ellenőrzi, és újakat hoz létre.

Az esettanulmány menetére kitérve, első lépésként a vizsgálni kívánt eset meghatározása a cél. Ezt követően el kell döntenünk, hogy egy esetet, avagy többet vizsgálunk egyszerre, mert ezek eltérő módszereket igényelnek. Utolsó lépésben a módszerek kiválasztásánál mérlegelünk, hogy saját egyéni módszert alkalmazunk, vagy pedig a szakirodalomra hagyatkozunk.

Ezek után veszi kezdetét maga az esettanulmány elkészítése, először a megfigyelésekkel, az esetek feldolgozásával, és az értékeléssel, és végül levonjuk a következtetéseket (Gonlhofer, 2001).

Dolgozatomban az esettanulmány módszerét alkalmazva a vizsgált jogszabály egyes fejezeteit követve elemeztem az egyes események kimenetelét, az adott szituációban felmerülő megoldandó kérdéseket. Először a vezetési idő öt esetét vizsgáltam meg, ezt követően a napi pihenőidő három alapesetével foglalkoztam, majd ezt követte a heti pihenőidő kérdésének vizsgálata három szemszögből.

3.2.2. Kérdőív

A kérdőíves vizsgálat a leggyakoribb primer kutatási, információszerzési technika. Célja, információ gyűjtése az emberektől, illetve népességtől vagy egy meghatározott csoporttól. További célja, hogy a számunkra lényeges kérdésekre, releváns információkat nyerjünk. A kérdőíven belül különböző típusú kérdéseket lehet feltenni. Annál jobb egy kérdőív minél több fajtájú kérdés található benne. Ilyenek lehetnek:

- Nyitott és Zárt kérdések
- Memóriakérdések
- Ismereti, tudáskérdés
- Ellenőrző kérdés
- Értékelő kérdés
- Feltételes kérdés (Majoros, 2004).

Ismeretes a másodelemzés módszere is, ami a mások által gyűjtött kérdőíves vizsgálatok adatainak utólagos elemzését jelenti, amelyre gyakran az eredetitől eltérő céllal kerül sor. Az utóbbi időkben a kérdőíves vizsgálatok adatainak ilyenfajta használata a kérdőíves kutatások részévé vált (Babbie, 2001).

Kérdőívemben arra kerestem a választ, hogy a közúti ellenőrök tapasztalatai szerint a vezetési és pihenőidő szabályainak megsértése milyen mértékű, a szabálytalanságok okai mire vezethetők vissza és a felelősség kérdése hogyan vetődik fel egy ellenőrzés során.

A kérdőívet 20 megyei közlekedési felügyelőség közúti jármű szakterületére küldtem ki. Azt az országban dolgozó 70-75 ellenőri párosból 42 küldte vissza a kért határidőig kitöltve. Később érkezett 7 kérdőív adatait nem vettem figyelembe. A kérdőívben 8 kérdés szerepelt és a kérdések 3 speciális témára tagolódtak. A kérdőívek kiértékelésére statisztikai módszert alkalmaztam.

4. A kutatás eredményei

4.1 Vezetési és pihenőidő szabályozása és annak gyakorlati alkalmazhatósága a szállítási folyamat egyes fázisaiban-esettanulmány

A következő fejezetben részletesen elemzem a vezetési és pihenőidő alapvető szabályozásait, annak hatását a gépkocsivezető napi munkavégzésének szervezésére, továbbá a tachográf készülékre vonatkozó előírásokat, az ellenőrzés lehetőségeit és módszereit, továbbá a szankciókat.

A vezetési időre és a menetíró készülékre vonatkozó, a Közösség teljes területén érvényes szabályokat a Tanács 1969. március 25-i 543/69/EGK rendelete vezette be. A rendelet a következőket írta elő:

- a járművezetők, a kocsikísérők és a jegyvizsgálók alsó korhatára;
- folyamatos és a napi vezetési idő korlátozása;
- a szünetek, valamint a napi és a heti pihenőidő minimális időtartama és egyéb feltételei;
- a tevékenységek rögzítésére vonatkozó követelmény és az automatikus adatrögzítés alkalmazásának elősegítése.

A rendelet célja a közúti szállítási ágazatban érintettek szociális helyzetének javítása, a közúti közlekedés biztonságának fokozása, valamint a közúti, a vasúti és a belvízi szállítás terén felmerülő versenyproblémák kezelése volt.

Az 543/69/EGK rendeletet hatályon kívül helyező 3820/85/EGK rendeletet 1985. december 20-án vezették be, majd 2006. április 11-én hatályon kívül helyezték az **561/2006/EGK** rendelettel. A korábbi rendelet helyébe lépő és az abban foglalt célok továbbfejlesztésére törekvő újabb rendeletek javítják a szöveg pontatlanságaiból fakadóan időközben felmerült problémákat, valamint figyelembe vesznek más kapcsolódó rendeleteket is. Ennek során hangsúlyozni kell az egymást követő szabálycsomagok céljait, amelyek a következők:

- a közúti közlekedés javítása;
- a közúti szállításban érintett személyzet szociális helyzetének javítása;
- a közúti szállítási ágazaton belüli és a más szállítási módokkal folytatott tisztességes verseny előmozdítása.

A rendelet célja továbbá a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb gyakorlatok bevezetése a közúti szállítási ágazaton belül.

4.1.1 Az AETR megállapodás

A jármű/járművezető útjának jellegétől függően az AETR megállapodás (2001. évi IX. tv nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai Megállapodás) is alkalmazható. Az AETR megállapodás és az 561/2006/EK rendelet 2010. szeptember 26. óta szorosan igazodik egymáshoz, eltérések csak bizonyos megfogalmazásokban tapasztalhatók. Az alkalmazandó jogi eszközre vonatkozó döntés meghozatalához fontos a járműút vonal jellegének és egyéb tényezőknek a pontos előzetes meghatározása. A jogszabályi előírások teljesítése érdekében a jogsértések észlelésekor az ellenőrzést végző tisztviselőknek helyesen kell meghatározniuk az alkalmazandó rendeletet és a szabályszegés(ek)e)t, máskülönben alakítások alapján a közigazgatási eljárás során megfogalmazott vád sikeresen megtámadható.

4.1.2 Szankciók

Bár az e rendeletek megsértése esetén alkalmazott szankciókról a tagállamok maguk döntenek, minimális elvárásként olyan szankciót kell alkalmazni, amely orvosolja az elkövetett szabályszegést. Ha például kiderül, hogy a járművezető megsértette a napi pihenőidőre vonatkozó szabályokat, akkor az út folytatásának feltételeként e kötelezettség teljesítését kell előírni számára, (pihenőidő azonnali letöltése) függetlenül attól, hogy pénzbírságot is kirónak-e rá. Magyarországon az 5/2009/EK irányelv előírásai alapján megalkotott 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet (a közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról) határozza meg a bírság mértékét.

4.1.3 Közúti ellenőrzések

Az 561/2006/EK és a 3821/85/EGK rendeletnek, az AETR megállapodásnak és egyéb rendeleteknek való megfelelés ellenőrzését célzó közúti ellenőrzés kötelezettsége a 2006/22/EK irányelvből fakad. Az irányelv előírja, hogy „[a tagállamoknak [...] törekedniük kell] a közúti ellenőrzések hatékony és gyors elvégzésének biztosítására, az ellenőrzés lehető leghamarabbi, és a járművezető számára a lehető legkevesebb késedelemmel járó befejezése céljából”.

Továbbá az autóbuszvezetők ellenőrzését lehetőség szerint olyankor kell elvégezni, amikor járműveikben nem tartózkodnak utasok.

Az irányelv azt is mérlegeli, hogy általánosságban mely követelményeket kell nyomon követni.

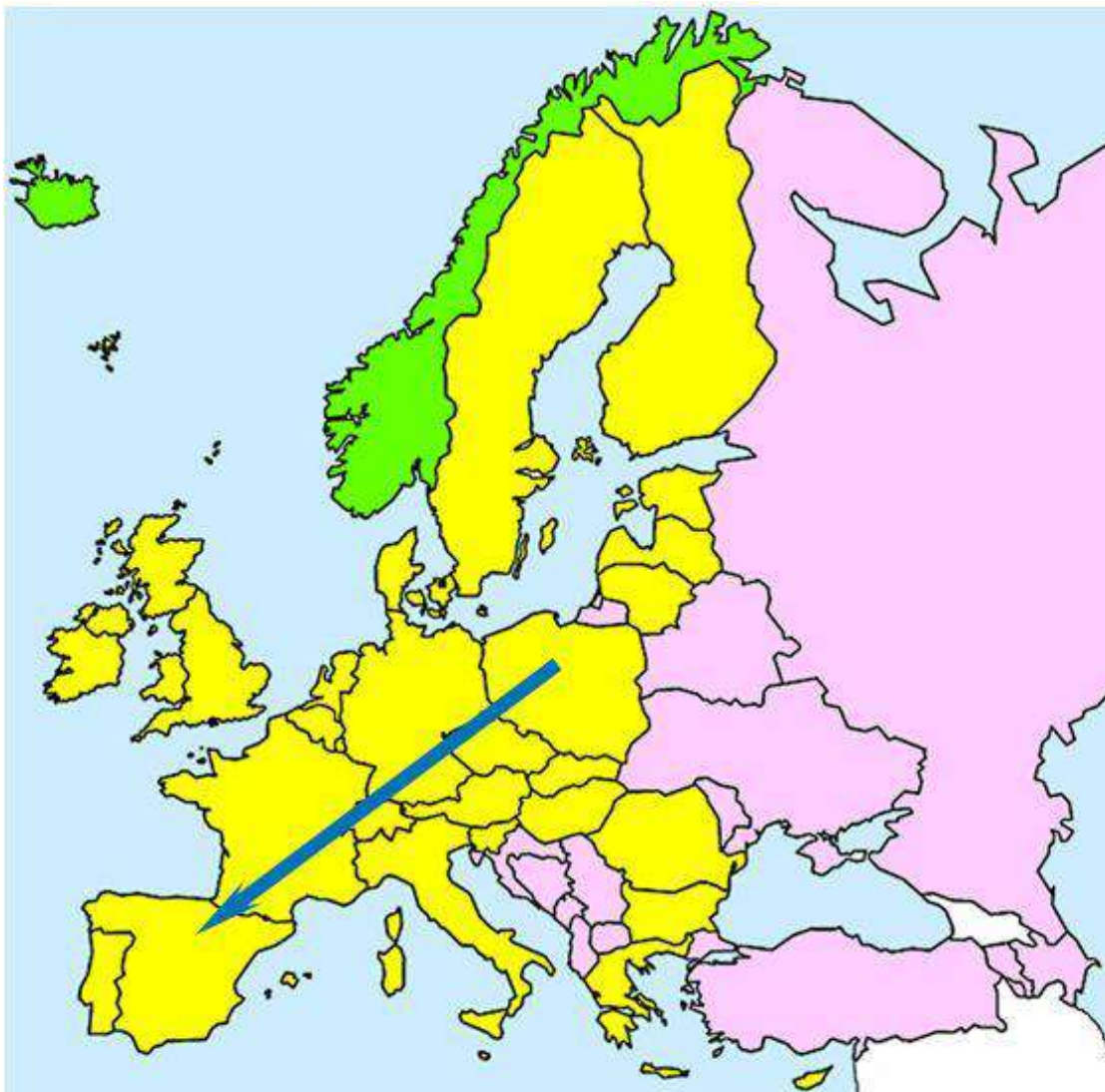
A végrehajtási ellenőrzések helyszínének meghatározásakor célszerű átgondolni a közúti ellenőrzés alá vont járművezetők jóléti szempontjait is, így például eltiltás esetén a megfelelő létesítmények közvetlen vagy útmutatás alapján való megközelíthetőségét; ebből következően az ellenőrzést végző munkatársaknak becsületesen és pártatlanul kell eljárniuk feladataik ellátása közben. Arra kell törekedniük, hogy úgy bánjanak másokkal, mint ahogyan azt saját magukkal szemben is elvárnák. Mindezeket a megfontolásokat az 561/2006/EK rendeletben meghatározott célkitűzésekkel kell összevetni.

Kire melyik szabályozás vonatkozik, milyen típusú utak tartoznak a szabályozás hatálya alá? Három eset lehetséges, és mindegyikben más szabályok szerint kell fuvarozónak/gépkocsivezetőnek, illetve az ellenőrző hatóságnak eljárnia.

Általánosan alkalmazandó, hogy a jármű nyilvántartásba vételének helyétől függetlenül a következő területeken végzett közúti fuvarozás esetén az 561/2006/EK rendelet szabályai alkalmazandóak:

- *kizárólag* a Közösségen belül; vagy
- a Közösség, Svájc és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodást aláíró országok között.

Példa: Egy Lengyelországban nyilvántartásba vett jármű a Lengyelországból Spanyolországba vezető útja során az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozik.



4. ábra Európai Unió belüli szállítás esete

Forrás: ECR, 2013

Minden olyan jármű, amelynek útvonala teljes egészében az említett területeken belül halad, az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozik függetlenül attól, hogy melyik országban vették nyilvántartásba. Ez az eset az, amely az Európai Unió belüli fuvarozókra irányadó a munkaszervezés, a szállítás tervezésének tekintetében.

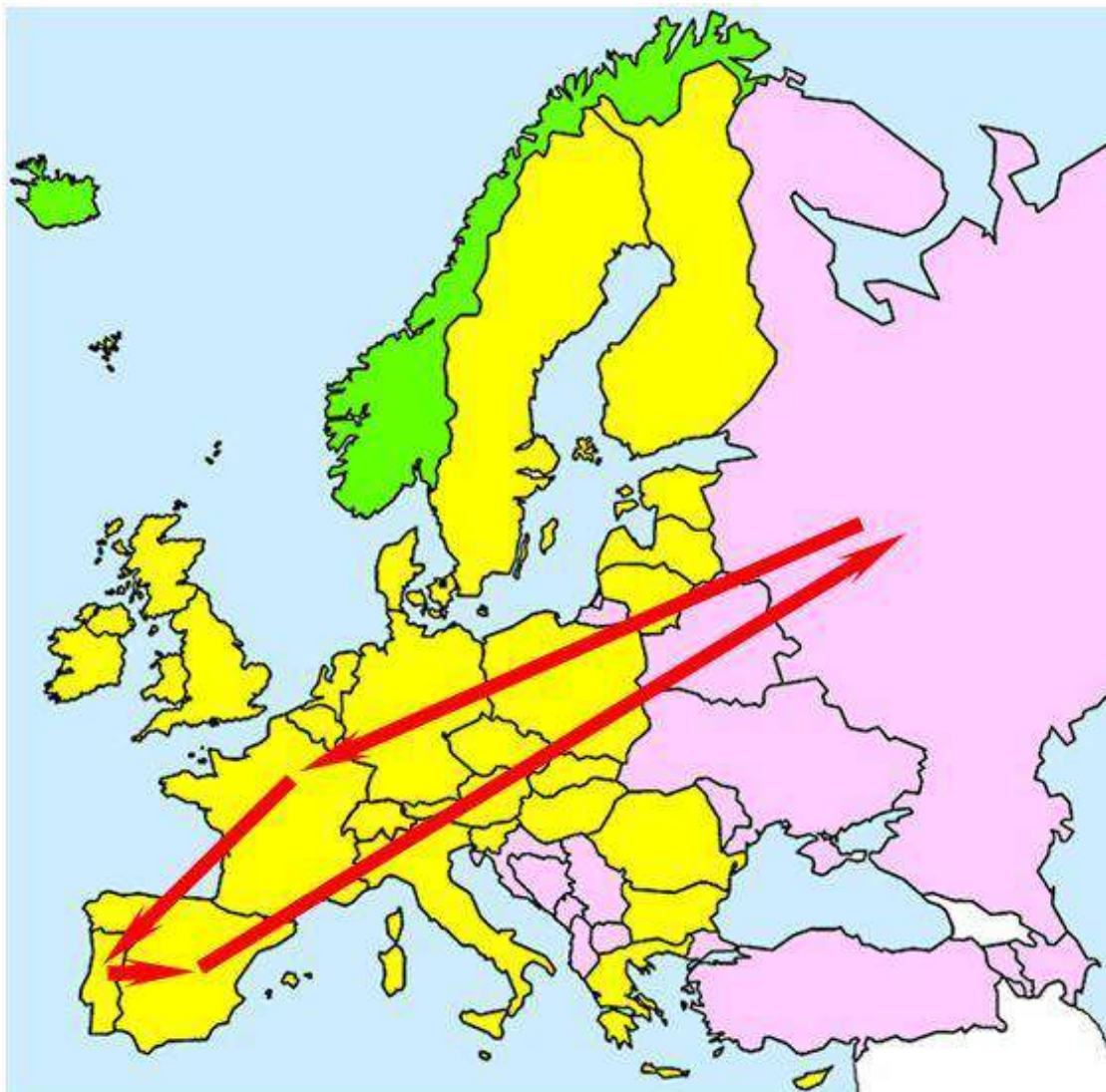
A következő előforduló eset, amikor az AETR szabályozás a meghatározó és követendő.

Ennek alkalmazásához meg kell állapítani a jármű aktuális útjának pontos jellegét.

- A kiindulási pont és az út részleteinek, egyebek mellett az áthaladási pontoknak a megállapítása a jármű fedélzetén rendelkezésre álló dokumentáció, illetve a járművezetővel folytatott megbeszélés alapján. Az út egészét kell mérlegelni, nem az országhatárok, illetve pihenőidők közé vett szakaszokat.

- Az AETR megállapodást aláíró harmadik országban nyilvántartásba vett és a Közösség területén közlekedő járművek AETR-úton járnak.
- A nem az Európai Unióból, AETR országból, EGT tagországból vagy Svájcban származó járművek AETR-úton vannak, amikor az Unió vagy AETR országok területén közlekednek.
- Az Európai Unióban, AETR országban, EGT tagországban vagy Svájcban nyilvántartásba vett járművek AETR-úton vannak, ha az útjuk AETR országba vagy azon keresztül vezet, illetve ilyen országból indult.

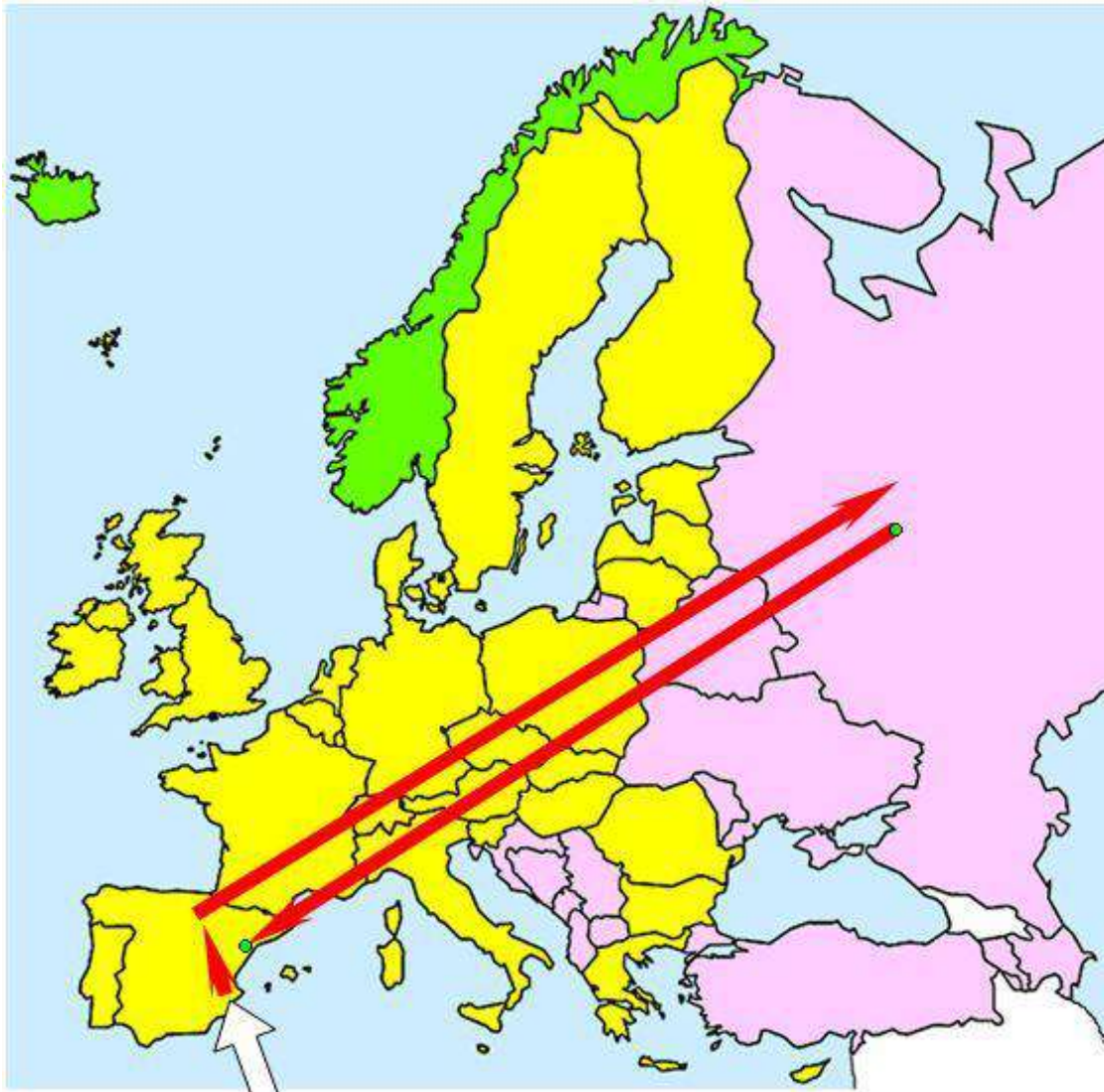
Példa: Egy Oroszországban nyilvántartásba vett (egyetlen járművezető által vezetett) járműnek az Európai Unióba vezető, több megállót is tartalmazó útja során az AETR megállapodás szabályait kell betartania. A képen ábrázolt út során a jármű Franciaországba, Portugáliába és Spanyolországba visz szállítmányokat, majd ezt követően egy Spanyolországból Oroszországba küldött szállítmányt vesz fel.



5. ábra Európai Unió belüli szállítás esete

Forrás: ECR, 2013

Példa: Egy Marokkóban (harmadik ország) nyilvántartásba vett járműnek az AETR szabályokat kell betartania az Európai Unióba tartó vagy azon áthaladó útja során.



6. ábra AETR hatálya alá tartozó fuvarozás

Forrás: ECR, 2013

Példa: Ha az Egyesült Királyságban nyilvántartásba vett (egyetlen járművezető által vezetett) teherautó a Cseh Köztársaságba szállít rakományt, az 561/2006/EK rendelet alkalmazandó. Ezt követően a teherautót Oroszországba irányítják, hogy ott az Egyesült Királyságba szállítandó rakományt vegyen fel. Ebben az esetben viszont az AETR szabályokat kell alkalmazni.

Azon tevékenységek körét is számba kell venni, amelyek a jogszabály adta lehetőségek miatt **mentesülnek** a szabályozás betartása alól.

Ez a rendelet **nem alkalmazandó** a következő járművekkel végzett közúti szállításra:

- menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző járművek, ha a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás 50 kilométert meg nem haladó útszakaszon történik (un. helyi tömegközlekedés);
- olyan járművek, amelyeknél a megengedett legnagyobb sebesség nem haladja meg a 40 km/óra sebességet (lassú járművek);
- a fegyveres szolgálatok, a polgári védelem, a tűzoltóság és a közrend fenntartásáért felelős erők tulajdonában lévő vagy általuk járművezető nélkül bérelt járművek, ha a fuvar e szolgálatok számára meghatározott feladat eredményeként és saját ellenőrzésük alatt valósul meg;
- járművek, amelyeket sürgőshelyzetben, vagy mentési műveletekben használnak, beleértve azokat is, amelyeket humanitárius segély nem kereskedelmi célú szállítására használnak;
- orvosi célra használt különleges járművek;
- különleges üzemzavar-elhárító járművek a telephelyüktől számított 100 km sugarú körben;
- műszaki fejlesztési, javítási vagy karbantartási célú közúti vizsgálatoknak alávetett járművek, továbbá forgalomba még nem helyezett új vagy felújított járművek;
- olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 7,5 tonnát és nem kereskedelmi áruszállítást végeznek;
- kereskedelmi járművek, amelyek a használat helye szerinti tagállam törvényei szerint veterán gépjárműnek minősülnek és azokat nem kereskedelmi személy- vagy áruszállításra használják.



Ezek a mentességet élvező járművek a mentességekhez a menetíró készülékeknek a 3821/85/EGK (menetíró berendezésekről szóló) rendelet szerinti beépítésére (és használatára) vonatkozó egyenértékű mentességek társulnak.

Ennek értelmében mentességet élvező járművek 561/2006/EK rendeletnek való megfelelését nem ellenőrzik, ez azonban más típusú ellenőrzések alól nem jelent mentességet. Az ellenőrzést végzőknek ellenőrizniük kell a mentességre vonatkozó állításokat, és amennyiben ezeket alaptalannak találják, az 561/2006/EK rendelet hatálya szerinti teljes körű ellenőrzést kell végezniük. Ajánlott a mentességet élvező vezetést adott ponton „hatályon kívülként” rögzíteni

annak jelzésként, hogy ezt a vezetési szakasz „egyéb feladatnak” minősüljön abban az esetben, ha az a hatály alá tartozó tevékenységekkel együtt fordul elő.

4.1.4 A menetíró készülék- a vezetési és pihenőidőt rögzítő eszköz

A menetíró készülék azokat a szükséges adatokat rögzíti, amelyek az ellenőrzést végző munkatársak által végzett megfelelőségi ellenőrzések során alapvető fontosságúak. Ezeket az automatikusan gyűjtött vagy kézzel (a járművezető által) bevitt adatokat a menetíró készülék adatrögzítő lapján (analóg tachográf) vagy digitális adatfájlokban (digitális tachográf) rögzítik. Az ellenőrzés során túlnyomórészt e bejegyzések vizsgálata alapján tudják megállapítani, hogy a járművezető betartotta-e a vezetési időkre és a pihenőidőkre vonatkozó szabályokat.



7. ábra Analóg és digitális tachográf készülék, valamint a mozgásérzékelő
Forrás: ECR, 2013

Az analóg tachográfok elektromechanikus működésű készülékek, a magyar gépjárműpark 70%-a ezzel van még felszerelve, az újabb típusú járművekben már digitális tachográfok rögzítik a vezetési és pihenőidőt. Európai szabályozás szerint új tehergépjárműveket 2006. május 1. óta csak ilyen készülékkel lehet felszerelni, tehát a cserélődés folyamatos és várhatóan 2020-ra a tehergépjárművek 90 %-a Magyarországon is digitális tachográfal felszerelt lesz. Európa fejlettebb tagállamaiban ez a folyamat gyorsabban zajlik, hiszen a járművek átlagéletkora alacsonyabb, az ottani becslések szerint a járműpark 45% már korszerű eszközzel felszerelt.

4.2. Vezetési és pihenőidő alapesetei

4.2.1 A vezetési idő

A területi hatály és tevékenység besorolása után vizsgáljuk meg meghatározott kereteken belül a vezetési és pihenőidő kihasználásának lehetőségét egyes fuvarozási szituációban, illetve a szervezéssel összefüggő feladatokat, amelyek az ellátási láncra közvetlenül vagy közvetve hatást gyakorolhatnak. Ehhez először is a keretek rögzítése szükséges. **(561/2006/EK rendelet)**

(1) A napi vezetési idő nem haladhatja meg a 9 órát.

A napi vezetési időt azonban meg lehet hosszabbítani legfeljebb 10 órára, legfeljebb hetente két alkalommal.

(2) A heti vezetési idő nem haladhatja meg az 56 órát, és nem vezethet a maximális heti munkaidő túllépéséhez.

(3) Az összeadódott összes vezetési idő bármely egymást követő két hét alatt nem lehet több 90 óránál.

(4) A napi és heti vezetési időknek tartalmazniuk kell az összes, a Közösség vagy egy harmadik ország területén töltött vezetési időt.

(5) Négy és fél óra vezetési időszak eltelte után a járművezetőnek legalább 45 perces megszakítás nélküli szünetet kell tartania, kivéve, ha pihenőidőt tart.

(6) Ez a szünet felcserélhető egy legalább 15 perces szünettel, amelyet egy legalább 30 perces szünetnek kell követnie.

Ezek alapján elemezzük a napon belüli vezetési idő szabályos megosztásának 5 alapesetét egy fuvarfeladat teljesíthetőségének tükrében, a szállítás bizonyos periódusainak figyelembevételével.

1.



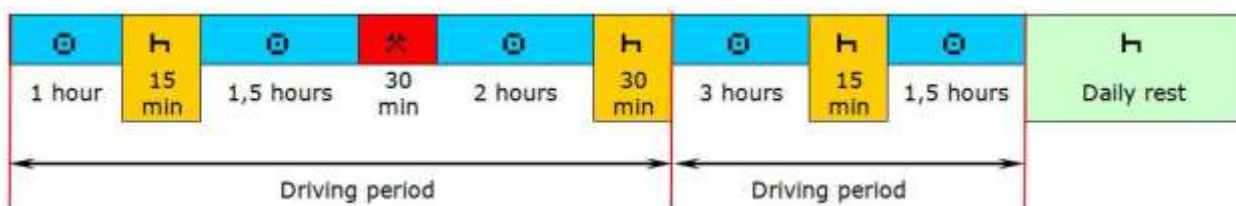
8. ábra Vezetési idő alapeset 1.

Forrás: ECR, 2013

Alapesetben a napi/heti pihenőidő letöltése után „un. tiszta lappal” indul a gépjárművezető. 4,5 óra vezetés után köteles 45 perces pihenőidőt (szünetet) tartani, ezt követően folytathatja az útját.

Ebben az esetben is lehetősége van a második (vagy akár az első) vezetési periódus megbontására, az előírt pihenési időszakok megtartásával. Tapasztalati értékkel (50 km/óra) számolva ez napi 450 km haladást tesz lehetővé. Ezt a ciklust abban az esetben érdemes alkalmazni, amikor a jármű rakottan tranzit forgalomban közlekedik és várhatóan abban a 24 órában nem ér el a rakodási ponthoz. Ezzel tudja a leghosszabb utat megtenni, így a legtöbb előrehaladást elérni és megtartani a napi munkaidőre vonatkozó korlátot a vezetési idő meghosszabbítása nélkül. A munkaszervezés tekintetében nem igényel külön feladatot, döntést, cél a napi 9 óra vezetési idő alatt megtehető legnagyobb távolság elérése.

2.



9. ábra Vezetési idő alapeset 2.

Forrás: ECR, 2013

A második esetben a napi munkaidő egy 1 órás vezetéssel kezdődik, majd ezt 15 perc szünet után egy újabb 1,5 órás vezetési időszak követi. Ezt megszakítja egy „egyéb munka” (az ábrán 30 perc pirossal jelölve), majd újabb 2 óra vezetéssel ér véget az első 4,5 órás vezetési időszak, amelyet egy 30 perces pihenőidővel zár le a gépkocsivezető. Ezután egy újabb 4,5 órás ciklus következik, amelyet 3 óra után egy 15 perces pihenés követ, majd a napi vezetési időszak egy 1,5 órás vezetéssel zárul, amit a napi pihenőidő követ. A napi munkaidő ebben az esetben 10,5 órára tolódik ki, ami egy 24 órás időszakot figyelembe véve 13,5 óra pihenőidőt feltételez szabályos esetben és a napi vezetési idő sem haladja meg a napi 9 órát. Mit tekintünk egyéb munkának? Ennek megítélése és alkalmazása nem egységes az Unión belül, az ellenőrzés gyakorlata tagállamonként eltérő. Leggyakoribb esete egy fuvarfeladat elvégzése közben maga a rakodási tevékenység. Hiába áll a gépjárművezető és várakozik az áru felvételére vagy leadására, ez az időszak nem tekinthető pihenőidőnek abban az esetben sem, ha a gyakorlatban valóban pihen, hiszen valójában egy készenléti állapotban van a sofőr, amit adott esetben azonnal meg kell szakítani és el kell kezdenie a munkavégzést. A rakodásban az esetek döntő többségében a gépkocsivezető is aktívan részt vesz, a rakodási terület (pótkocsi) előkészítésével és a kapcsolódó okmányok beszerzésével illetve leadásával kapcsolatos teendőket is ebben az időszakban végzi, néhány esetben pedig segédkezik az áru elhelyezésében. Ez a járművezető saját érdeke például abban az esetben, ha nem egy helyen vesz fel árut, akkor a második rakomány méretéről, rakodási módjáról ő rendelkezik releváns információval, amit az első felrakóhelyen már figyelembe vehet. Egyéb munkának tekintjük még a

közlekedési dugóban való hosszas várakozást, a szervizben töltött időszakot, tehát minden olyan időszakot, amelyben a gépjárművezető nem pihen, de nem is a vezetési tevékenységét végzi. Az „egyéb munka” fogalma a gyakorlatban összemosódik a „készletelési idő” fogalmával és az ellenőrzési gyakorlatban egyes tagállamok ellentétesen ítélik meg ezt a kérdést.

Mikor alkalmazzák a munkaidőnek ezt a fajta felosztását? Ez a leggyakrabban előforduló szabályos napi beosztás olyan esetben, amikor a jármű várhatóan aznap eléri a fel vagy a lerakóhelyet. Ebben az esetben a 30 perces egyéb munka csak példa, ami természetesen lehet hosszabb időszak is, hiszen a rakodás csak nagyon ritka esetben teljesül 30 perc alatt. Arra kell figyelni, hogy a 24 órás periódus alatt a minimum 9 óra napi pihenőidő letöltése megvalósuljon. Ez a beosztás tehát azt mutatja, hogy a jármű 100-150 km távolságra volt az előző napi pihenőidőt követően az elérendő céltól, amit 2,5 órás vezetéssel el is ért, ott egy rakodási fázis következett, majd továbbindult. A gyakorlatban ez inkább egy felrakodást feltételez, mert utána vezetési tevékenység látható, tehát nem zajlik le- és felrakodás egy 24 órás perióduson belül. Egy ütemezetten, időre történő rakodás esetén nagyban megkönnyíti a kiszolgálási színvonal emelését egy előrelátó tervezés, amely a rendkívüli eseményektől eltekintve pontosan kiszámolva szabja meg a gépjárművezetőnek az indulás-érkezés fázisát a szabályok betartása mellett.

3.



10. ábra Vezetési idő alapeset 3.

Forrás: ECR, 2013

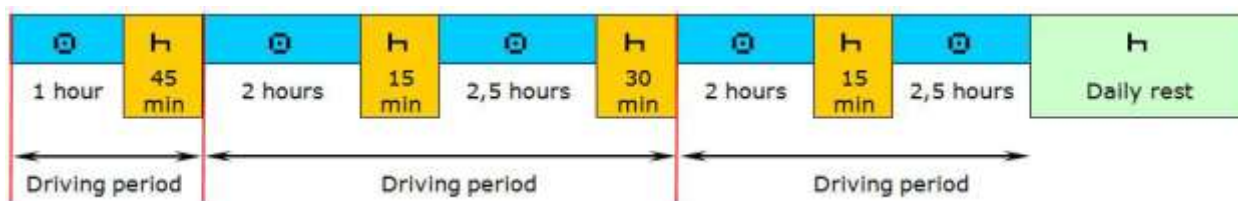
Ez a vezetési idő ciklus egy átlagos, rakodásmentes nap, amelyben a vezetési időt 1 órával, 9 órától 10 órára meghosszabbította a sofőr. Erre hetente 2 alkalommal lehetősége van, azonban az egy órát, amivel többet vezetett, 2 héten belül pihenőidőben köteles visszapótolni. Látható, hogy ezen a napon csak vezetéssel töltötte a napi munkaidejét. Mikor célszerű egy 9 órás periódust 1 órával meghosszabbítani? Milyen gyakorlati haszna származik ebből a vállalkozásnak és a sofőrnek? A vezetési idő megtoldására több, ésszerű magyarázat is van. Egy hosszabb fuvarozási útvonal esetében a napi megtett távolság növelése lehet az egyik ok. Amennyiben másnap le- és felrakási feladatai is vannak a gépjárművezetőnek, nagyban előremozdítja a következő napi feladat elláthatóságát az, ha a lerakóhelyhez a lehető legkisebb távolságra tudja befejezni az előző munkanapot mind időben, mind km-ben. Ezt szolgálhatja a vezetési idő 1 órával történő meghosszabbítása, amely adott esetben 50-60 km nyereséget jelent a másnapi cél eléréséhez.

Tervezve a következő napi munkaidőt feltételezhető, hogy a felrakodás és a lerakodás is ugyanazon a napon megvalósítható, ezért fontos, hogy a lerakodás helyszíne minél rövidebb idő alatt, a munkaidő kezdetekor elérhető legyen.

A másik ok, ami előidézi a hosszabbítás melletti döntést a hétvégi forgalomkorlátozás. Ez a szabályozás Európa egyes országaiban eltérő módon valósul meg és az év különböző időszakaiban országon belül is eltérő. A fuvarfeladatok és a heti pihenőidő tervezésekor erre fokozottan kell figyelni. Nem minden ország alkalmaz ún. éjszakai folyosót a hétvégi tilalom időszakában, ezért 1 óra többletvezetéssel adott esetben a jármű kikerülhet a tilalmi zónából és folytathatja az útját hétvégén is a napi és a heti pihenőidő betartása mellett.

A harmadik előforduló eset, ami nem ritka a gyakorlatban az autópályák mentén, a parkolási lehetőség elégtelensége miatti meghosszabbított műszak. A nap végén, a napi pihenőidő megkezdésének közeledtével a megfelelő parkolóhely megtalálása komoly nehézségekbe ütközik Európa útjain. Ezért gyakori, hogy a járművezető hely hiányában továbbhalad, keresi a parkolóhelyet, miközben a 9 órás vezetési ideje lejár. 1 óra további munkával azonban elérhet a cég telephelyére, ahol másnap rakodik, és ott vagy annak közelében több lehetősége van megállni és a napi pihenőidejét eltölteni vagy megtalálhatja az útjába eső parkolási lehetőséget. Ebben az esetben tehát kényszermegoldásként is felfogható az egy óras plusz vezetési időszak.

4.



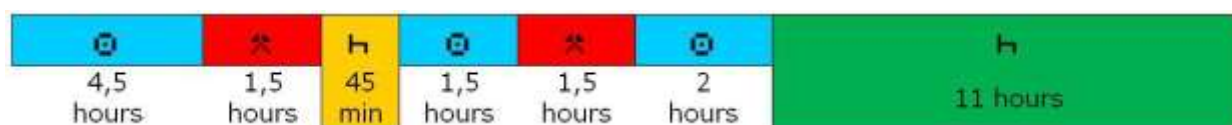
11. ábra Vezetési idő alapeset 4.

Forrás: ECR, 2013

Ebben az esetben a 9 órás vezetési idő meghosszabbítása a ciklus elején történik meg, tehát az első óra után tartott 45 perces pihenővel a gépkocsivezető „tisztá lappal” indítja a napi 9 órás vezetési idejét. Ez egy olyan hosszabbítás, amely egy tranzit napon belüli előre tervezett munkamegosztást mutat. A 10 órás vezetés egy nagyobb távolságra való eljutást eredményez, a vezetési tevékenység a pihenőidőt kivéve egyéb okból nem kerül megszakításra. A napi munkaidő hossza ez esetben 11 óra 45 perc, amely a megengedett határon belül van, tehát teljesen szabályos munkaidő beosztásról beszélünk. Amikor egy adott fuvar kapcsán a gépkocsivezető munkaidejének beosztását vizsgáljuk, mindenképpen fontos kiemelni, hogy a vezetési idő meghosszabbítását 9 órától 10 órára csak indokolt esetben érdemes elrendelni. Ez ugyanis egy olyan lehetőség, mellyel 2 héten belül 4 alkalommal lehet élni és a rendkívüli, előre nem látható esetekben szükségszerűvé válhat az

alkalmazása. A tervezésnél arra is figyelni kell, hogy a felhasznált többlet vezetési idő keretet 2 héten belül vissza is kell pótolni, tehát ha a 2 hetes időkeretet vesszük figyelembe, időbeli nyereség nem mutatható ki, csak a pihenőidő egy részének átcsoportosítási lehetőségéről beszélünk, amely a szervezési folyamatban nyújt segítséget. Olyan szállítási szituációban, amely során egy le vagy felrakóhely elérése egy óra többlet vezetéssel elérhető, akár fél nap is nyerhető a fuvarfeladat egészét tekintve, ami jelentőséggel bír például egy hűtőszállítmány esetén. Ez pedig visszaköszön pozitív megítélés tekintetében egy határidőre teljesítendő fuvarfeladat esetén, például egy JIT rendszerben, ahol az adott határidőre az árunak rendelkezésre kell állnia. Ezért kell ismerni a fuvarozási idő tervezésénél a vezetési és pihenőidőre vonatkozó kereteket, ezen belül is a szabályzókat és az azok adta lehetőségeket.

5.



12. ábra Vezetési idő alapeset 5.

Forrás: ECR, 2013

Ez az az eset, amikor az áru le és felrakása egy napon történik, vagy gyűjtőfuvarozás esetén több fel- illetve lerakóhelyről beszélünk. Az egyéb munka (kétszer 1,5 óra) esetünkben a rakodási tevékenységet jelöli. Az első megállást követően a 45 perces pihenőidőt akkor is ki kell venni, ha azt megelőzően „egyéb munkát” végzett a sofőr (tehát rakodott). A gyakorlatban ezt a módszert igen sokszor alkalmazzák a gépkocsivezetők, hiszen a telephelyeken általában van lehetőség egy 45 perces pihenési periódus eltöltésére, sőt fürdésre, étkezésre is lehetőséget biztosítanak a vállalatok. Ez a megoldás persze magában hordozza azt a veszélyt is, hogy a sofőr nem valódi pihenéssel tölti a pihenőidejét, hanem a rakodási idő utolsó 45 percében pihenőidő állásba rakja a tachográf készüléket és így ellenőrzés szempontjából ez az időszak lefedettnek minősül. Akkor van probléma, amikor ebben az időszakban a járművel meg kell mozdulni, mert a tachográf azonnal jelzi az ún. „bemozdulást”, így a 45 perces pihenőidőt újra kell kezdeni. Ez tehát nagyon kockázatos és nem minden esetben kifizetődő próbálkozás. Azt külön ki kell emelni, hogy a járművezetőnek szüksége van a pihenésre, 45 perc alatt lehetősége van egy étkezés vagy a tisztálkodás lebonyolítására, amitől mentálisan egy felfrissült állapotba kerül és úgy folytathatja a munkát. Ez közlekedésbiztonsági szempontból lényeges elem, a ráfutásos balesetek nagy része elkerülhető lenne, ha a gépjárművezetők megfelelő pihentségi állapotban ülnének a volán mögött.

A 45 perces pihenő után ebben a felosztásban a jármű átáll a második le/felrakóhelyre vagy a lerakást követően egy rövid átállással felveheti a következő árut és azzal elindulhat a következő állomása felé. Ez a gyakorlatban egy sűrűn alkalmazott munkaidő beosztás, amely lehetővé teszi, hogy a jármű a munkaidő megkezdését követően elérje az első kiadott helyet és még abban a ciklusban a második helyen is időben elvégezhesse a rakodást. Az egyértelműen megállapítható, hogy ez a fajta napi munkaidő beosztás a sofőr fokozott igénybevételét követeli, mivel a meghosszabbított vezetési idő mellett egyéb munkát is végez, tehát ajánlatos rövid időn belül a pihenőidő visszapótlása. Fontos, de a gyakorlatban nem mindig megvalósítható, hogy egy ilyen napot egy „egyéb munkával” nem terhelt nap kövessen. Abban az esetben, ha a járművel rövid viszonylatú fuvarozást végeznek, ez a munkaidő beosztás rendszeresnek, mindennaposnak tekinthető, például egy állandó Budapest-Bécs-Budapest fuvarviszonylatban minden nap kétszer rakodik a sofőr. Az ilyen típusú, folyamatos igénybevétel az emberi szervezet számára fokozottan megterhelő, ezért ajánlatos a járművezetők időszakos cseréje, vagy mentesítése egy-egy fuvarfeladat erejéig.

4.2.2 Napi pihenőidő

A járművezetőknek a munkaidő betartása mellett a napi és heti pihenőidőre is nagy figyelmet kell fordítaniuk. Ez biztosítja számukra a megfelelő pihentségi állapotot, számunkra, egyszerű közlekedők számára pedig a biztonságot, hogy ezek a járművezetők teljes éberségi állapotban, a munkavégzéshez megfelelő kipihentséggel vezetnek és ezáltal nem okoznak fáradtságból adódó balesetet. (elalvásos, ráfutásos balesetek)

Erre vonatkozóan a következő kötelezettségeket írja elő a jogszabály:

- (1) A járművezetőnek napi és heti pihenőidőket kell tartania.*
- (2) Az előző napi pihenőidő vagy heti pihenőidő vége után minden 24 órás időszakon belül a járművezetőnek újabb napi pihenőidőt kell tartania. Amennyiben a napi pihenőidő 24 órás időtartamra eső része legalább 9, de kevesebb, mint 11 óra, a kérdéses napi pihenőidőt csökkentett napi pihenőidőnek kell tekinteni.*
- (3) A járművezetőnek bármely kétheti pihenőidő között legfeljebb három csökkentett napi pihenőideje lehet.*
- (4) A (2) bekezdéstől eltérve, a napi vagy heti pihenőidő végétől számított 30 órán belül a több fős személyzet tagjaként működő járművezetőnek újabb, legalább 9 órás napi pihenőidőt kell tartania.*
- (6) Bármely két, egymást követő héten a járművezetőnek tartania kell legalább:
– két rendszeres heti pihenőidőt, vagy*

– egy rendszeres heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt. A csökkentést azonban kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenővel.

(7) A csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőt egy másik, legalább 9 órás pihenőidőhöz kell kapcsolni.

(9) Az olyan heti pihenőidőt, amely két hétre oszlik el, bármelyik héthez lehet számítani, de mindkettőhöz nem.

1. Osztott napi pihenőidő



13. ábra Napi pihenőidő alapeset 1.

Forrás: ECR, 2013

Az osztott napi pihenőidő azt jelenti, hogy 24 órán belül a pihenőidő felosztható legalább egy 3 órás és legalább egy 9 órás pihenőidőre. Ez a pihenőidő teljes értékű, tehát nem csökkentett napi pihenőidőnek minősül. Ez a munkaidő beosztás feltételezi a korai munkakezdést egy 1 órás vezetési periódussal, majd egy hosszabb, 3 órás pihenőidőt. Ezt követi egy normál 4,5 órás vezetési ciklus, majd a 45 perc pihenőt egy újabb 3,5 órás vezetés követ. Az egyéb munkát követően kezdődik a megosztott napi pihenőidő második, 9 órás része. Ezt akkor érdemes alkalmazni, ha előre tervezhetően a nap végén következik be az „egyéb munkavégzés” és a jármű annak helyszínéről már nem mozdul el. Leggyakrabban a lerakodást követően a telephelyen való pihenőidő eltöltésének előre ismert lehetősége esetén célzottan így szervezik a napi munkavégzést. Ezt akkor tudják megtenni, ha állandó, rendszeres fuvarfeladat esetén már előre jól ismertek a körülmények. Így a 24 órás napi ciklus leghatékonyabb kihasználása lehetővé válik és biztosított a gépjárművezető pihenése is, nem mellékesen a jármű és az esetlegesen rajta lévő rakomány is nagyobb biztonságban van. A munka szervezése során mindenképpen érdemes figyelembe venni és kihasználni az ilyen lehetőséget.

2. Csökkentett napi pihenőidő



14. ábra Napi pihenőidő alapeset 2.

Forrás: ECR, 2013

Csökkentett napi pihenőidőről akkor beszélünk, ha a napi pihenőidő hossza a 11 órát nem éri el, de legalább 9 óra. Ez alatt elégtelen a napi pihenőidő hossza, ami szankciót von maga után. A csökkentett napi pihenőidő alkalmazásáról azt érdemes megjegyezni, hogy időkeretben nem idéz elő nyereséget, mert azt kötelező 14 napon belül visszapótolni. Ennek alkalmazására akkor kerülhet sor, ha az „egyéb munka” a nap végére esik és túl hosszúvá nyúlik, ezért 24 órán belül már nincs lehetőség a 11 órás pihenő letöltésére. Ez esetben 9 óra pihenés után egy újabb 24 órás időszak kezdődik. Ez előre nem tervezhető, elhúzódó „egyéb munkavégzés” esetén adott lehetőség, mellyel élhet a gépkocsivezető, de figyelni kell a visszapótlásra, ami a saját érdeke. Amennyiben ez elmarad és erre egy ellenőrzés során fény derül, azonnali pihenőidő letöltésének elrendelése mellett nagymértékű pénzbüntetés kiszabására kerülhet sor. Ezért ezt a lehetőséget szükség esetén ki lehet használni, de a munkaszervezés során a megfelelő pihenőidő letöltésével utólag számolni kell.

3. Napi pihenőidő elégtelen szünet



15. ábra Napi pihenőidő alapeset 3.

Forrás: ECR, 2013

A rendszeres napi pihenőidő letöltésének egyik esetét mutatja a fenti ábra azzal a szabálytalansággal, hogy itt két vezetési ciklus között jelentkező egy 1 órás „készenléti idő” nem minősül pihenőidőnek, ezért a 7 órás munkavégzést nem szakítja meg minősített pihenőidő. A készenléti idő „olyan időszak, amelynek során az utazó munkavállalónak nem kell a munkahelyén maradnia, de készenlétben kell állnia, hogy jelentkezni tudjon a gépjárművezetés megkezdésére vagy folytatására, vagy egyéb munka elvégzésére vonatkozó bármely hívásra”, továbbá „különösen azok az időszakok tartoznak bele, amelyek során az utazó munkavállaló a komp vagy vonat által szállított járművet kíséri, illetve a határokon töltött és a közlekedési tilalmak miatti várakozási idők.” (2002/15/EK irányelv)

Munkaszervezés szempontjából figyelembe kell venni az un. „kompszabályt”, amely értelmében *„amennyiben a komppal vagy vonattal szállított járművet kísérő járművezető rendszeres napi pihenőidőt tart, ezt a pihenőidőt – legfeljebb kétszer – meg lehet szakítani egyéb tevékenységekkel, amelyek együtt számított időtartama nem haladja meg az 1 órát. E rendszeres napi pihenőidő során a járművezető számára háló vagy fekvőhelynek kell rendelkezésre állnia”*, vagyis olyan helyet kell a komppal való átkelés esetére, illetve a RO-LA fuvarozás esetére foglalni, amely hálófülkés, ezáltal megfelelő pihenési lehetőséget biztosít a gépjárművezető részére.

Ebben az esetben nem erről van szó, hiszen a vezetési ciklust egy 1 órás időtartamú készenléti idő szakítja meg pihenőidő helyett. A vezetési idő összességében nem haladta meg a megengedett 9 órát, viszont a 4,5 órás vezetés után kötelezően tartandó 45 perces pihenés nem valósul meg.

4.2.3 A heti pihenőidő

A heti pihenőidő lehet egy legalább 45 órányi időtartamú rendszeres heti pihenőidő, vagy egy legalább 24 órányi (de 45 óránál rövidebb) időtartamú csökkentett heti pihenőidő. A járművezető köteles az előző minősített heti pihenőidő befejezésétől számított legfeljebb 144 órán (6×24 órán) belül heti pihenőidőt kezdeni. Bármely két egymást követő „rögzített munkahéten” (hétfőtől vasárnapig) a járművezető köteles:

- két rendszeres (legalább 45 órányi) heti pihenőidőt, vagy
- egy rendszeres (legalább 45 órányi) heti pihenőidőt és egy csökkentett (legalább 24 órányi) heti pihenőidőt tartani (vagy kezdeni).

Megjegyzés: A heti pihenőidőknek ez a megadott száma a minimumkövetelmény, amelyen túl egyéb minősített heti pihenőidők is tarthatók.

A heti pihenőidők csökkentéseit a csökkentési időtartam *egybefüggő* pihenőidőként való eltöltésével kell kompenzálni, amelyet *egy legalább 9 órányi pihenőidőhöz csatolva, a csökkentés hetét követő harmadik hét vége előtt* kell megtartani. Az olyan heti pihenőidőt, amely két hétre oszlik el, bármelyik héthez be lehet számítani, de mindkettőhöz nem. A következő két ábrán bemutatott 3 hetes periódus szemléltet egy elégséges és egy elégtelen vezetési és pihenőidő ciklust.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest (week 1)		Work / driving (☘/🕒)	Work / driving (☘/🕒)	Work / driving (☘/🕒)	Work / driving (☘/🕒)	Work / driving (☘/🕒)	Work / driving (☘/🕒)	Weekly rest (week 2)	Work / driving (☘/🕒)	Work / driving (☘/🕒)	Work / driving (☘/🕒)	Work / driving (☘/🕒)	Work / driving (☘/🕒)	Work / driving (☘/🕒)	Red weekly rest (week 3)	Work / driving (☘/🕒)	Work / driving (☘/🕒)	Work / driving (☘/🕒)	Work / driving (☘/🕒)
		6							5					4					
		24-hour periods							24-hour periods					24-hour periods					

16. ábra Heti pihenőidő alapeset 1.

Forrás: ECR, 2013

A 16. ábra megfelel az előírásoknak, vagyis 3 hét vonatkozásában két, legalább 45 órás pihenőidőt tartalmaz, majd ezt követi egy csökkentett heti pihenőidő. A csökkentés úgy valósul meg, hogy a három hét vonatkozásában nem haladja meg a megengedett mértéket. Ha ezt a periódust tovább vizsgáljuk és szabályos tevékenységet feltételezünk, akkor a következő heti pihenőidőt a csökkentéssel visszapótoltan, egyben kell letölteni.

Amennyiben a 17. ábrán látható három hetes ciklust a 16. ábrán látható folytatásának tekintjük, akkor a második periódus szabálytalan, mert 2 rövidített heti pihenőidő található két egymást követő héten. Ha tehát egy ellenőrzés során ilyennel találkozunk az ellenőrök, a heti pihenőidő azonnali letöltésére kötelezhetik a sofőrt, bírság kiszabása mellett.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4				
Work / driving	Red. weekly rest (week 1)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Weekly rest (week 2)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Red. weekly rest (week 4)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	
		6							6							3				
		24-hour periods							24-hour periods							24-hour periods				

17. ábra Heti pihenőidő alapeset 2.

Forrás: ECR, 2013

A fenti ábrán látható hibás pihenőidő megválasztás helyes módja a 17. ábrán található. A különbség az a plusz egy nap pihenési periódus, amely a csökkentés után visszapótolandó. Az ábra azért nem mutat 3 napos pihenést, mert a kötelező 45+9 óra pihenőidő az előző napi munkavégzés befejezésekor kezdődik és a 2 teljes napi pihenőidőt követő nap munkakezdéskor ér véget, ami egy este 22 órás befejezés esetén egy reggel 6 órai munkakezdéssel megvalósítható.

S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
	Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest	Work / driving (☼ ☼)	Work / driving (☼ ☼)	Work / driving (☼ ☼)	Work / driving (☼ ☼)	Work / driving (☼ ☼)	Red. weekly rest	Work / driving (☼ ☼)	Work / driving (☼ ☼)	Work / driving (☼ ☼)	Work / driving (☼ ☼)	Work / driving (☼ ☼)	Work / driving (☼ ☼)	Weekly rest	Work / driving (☼ ☼)	Work / driving (☼ ☼)	Work / driving (☼ ☼)	Work / driving (☼ ☼)	Work / driving (☼ ☼)
5					6						3							
24-hour periods					24-hour periods						24-hour periods							

18. ábra Heti pihenőidő alapeset 3.

Forrás: ECR, 2013

A heti pihenőidő szabályos letöltése a nyári időszakban okoz kisebb nehézséget a vállalkozások számára, amit a hétvégi forgalomkorlátozás kényszerít ki. A nyári, július-augusztus hónapban Európában szigorú közlekedési korlátozás lép életbe, ami sok esetben nem enged éjszakai folyosót, azaz nincs lehetőség arra, hogy szombatról-vasárnapra virradó éjjel tranzit forgalomban közlekedni lehessen. Ezért pénteken este 22 órától hétfő reggel 6 óráig a kamionok egyes országokban nem közlekedhetnek. Vannak olyan időszakok (május-június és szeptember-október), amikor enyhébbek a szabályozások, rövidebb a tilalmi időszak, egyes időszakokban a közlekedés engedélyezett. Hangsúlyozni kell, hogy ez a szabályozás nem került az Unión belül összehangolásra, minden tagállam saját hatáskörben hozott jogszabály szerint jár el. Ez nagyban nehezíti a tájékozódást és a tevékenység szervezését.

4.3 A gépjárművezetők foglalkoztatásával kapcsolatos szabályok

A járművezető bérezése a magyar és az európai gyakorlat szerint is sok esetben összefügg a megtett út hosszával, amely újabb veszélyességi tényező a közlekedésbiztonság szempontjából. A jogszabályban ezért erre vonatkozó tiltást helyeztek el.

„A szállítási vállalkozás nem adhat az alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett úthosszhoz és/vagy a szállított áru mennyiségéhez kapcsolódó fizetést – jutalom vagy bérpótlék formájában sem –, ha az a kifizetés veszélyezteti a közlekedés biztonságát és/vagy e rendelet megsértésére ösztönöz.” 561/2006/EK rendelet 10. cikk (1)

Szervezés szempontjából is felelősség terheli a fuvaroztatót a járművezetővel szemben, hiszen a szállítási vállalkozás a járművezetők munkáját úgy köteles szervezni, hogy a járművezetők meg tudjanak felelni a 561/2006/EK rendelet 10 cikk (2) bekezdésében előírtaknak. A szállítási vállalkozásnak megfelelő utasításokat kell adnia a járművezetők számára és rendszeres

ellenőrzéseket kell végeznie a 561/2006/EK rendeletnek és a 3821/85/EGK rendeletnek való megfelelés érdekében.

Éppen ez okból az ellenőrzések során feltárt hiányosságok esetén az azonnali intézkedést kivéve (napi illetve heti pihenőidő letöltésének elrendelése a helyszínen) a bírságok kivetése során az eljáró hatóság bizonyos esetekben és szabálytalanság fajtáknál kiemelten vizsgálja a járművezető és a fuvarozó vállalkozást felelősségének megosztását. A bírság összegét a hiba súlyosságának és bizonyos esetekben elkövetési gyakoriságának függvényében határozzák meg és vetik ki.

4.4 Műszaki ellenőrzés az NKH gyakorlatában

A közúti ellenőrzések végzésére az 1988.évi I. törvény a közúti közlekedésről (Kkt.) által feljogosított szervek a Rendőrhatóság, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) a Közlekedési Felügyelőségeken keresztül, továbbá egyes ellenőrzési típusoknál a Katasztrófavédelmi Hatóság. Közúti ellenőrzés során az NKH hatósági ellenőrei a következő fajta ellenőrzéseket végzik el egy komplex ellenőrzés során:

- közlekedésbiztonsági (műszaki)
- környezetvédelmi (káros anyag kibocsátás)
- KKSZ (közúti közlekedési szolgáltatás)
- üzemeltetés (saját számlás szállítások+tengelysúly ellenőrzés)
- forgalomkorlátozás (hétvégi tilalom)
- ADR (veszélyes áru szállítás)
- AETR (vezetési és pihenőidő) *(Az AETR ellenőrzés során az ellenőrzött munkanapok számát határozzák meg).*

4. táblázat NKH ellenőrzési darabszámok 2008-2013

Ellenőrzések	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Közlekedésbiztonsági	282 591	302 156	269 003	97 209	173 807	124 088
Környezetvédelmi	122 290	129 585	102 819	38 011	71 192	41 776
KKSZ-t gyakorló	110 954	118 339	107 092	42 470	77 313	61 478
Üzemeltetés	113 191	140 447	120 916	28 971	8 927	32 750
Forgalomkorlátozás	3 470	3 520	2 197	671	1843	1354
ADR	2 301	2 393	2 119	818	1630	1262
AETR ellenőrzött korongok összes	530 687	778 154	715 997	278 811	599 203	503 721
Ebből közúton	330 365	468 561	451 922	111 757	366 891	308 420
Telephelyen	200 322	309 593	264 075	167 054	232 312	195 301
Összes	1 165 484	1 474 594	1 320 143	486 961	933 915	766 429

Forrás: NKH Statisztikai évkönyv, 2013

A 4. táblázat a Nemzeti Közlekedési Hatóság ellenőrzési adatait tartalmazza. 2011-ben az ellenőrzési darabszám drasztikus visszaesése abból adódott, hogy a megyei kormányhivatalok létrehozásával a közlekedési felügyelőségek ki kerültek az NKH kereteiből és integrálódtak a kormányhivatali szervezetébe. A jogszabályok csak 2011 szeptemberétől adtak hatáskört a közlekedési felügyelőségeknek az ellenőrzési tevékenység folytatására, addig az NKH volt az erre felhatalmazott szerv, az erőforrás azonban egész évben a közlekedési felügyelőségeknél állt rendelkezésre.

A 4. táblázat adatai alapján megállapítható, hogy az ellenőrzési spektrumban a közlekedésbiztonsági és a vezetési- és pihenőidő (AETR) betartásának ellenőrzése a legnagyobb volumen.

A vezetési és pihenőidők tekintetében az ellenőrizendő munkanapok számát, illetve a közúti és telephelyi ellenőrzések számának megoszlására vonatkozó darabszámot a 2006. március 15-i 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv határozza meg. Ezt a darabszámot a gépjárművezetői munkanapok számának százalékos arányában határozzák meg és folyamatosan növekvő arányt írnak elő. Ezt minden országnak a rendelkezésre álló erőforrásokkal kell végrehajtania. Ez az előírás az Európai Unió azon törekvését támasztja alá, amely a közlekedésbiztonság fokozására és a halálos közlekedési balesetek számának radikális csökkentésére irányul, és e cél elérése érdekében előírt fokozott ellenőrzési gyakoriság és a felderítési hatékonyság irányába mutat.

A hatáskörrel rendelkező állami szervek közül a Nemzeti Közlekedési Hatóság a Közlekedési Felügyelőségekkel együtt végez komplex, minden ellenőrzési típusra kiterjedő ellenőrzéseket közúton és telephelyen egyaránt. Az emberi és tárgyi erőforrások hiánya és nem megfelelő állapota azonban hazánkban jelentős befolyással van az ellenőrzések hatékonyságára. A közlekedésbiztonsági ellenőrzésekhez szükséges technikai feltételek nagyobb mértékű fejlesztésére utoljára 2007-ben került sor, az eszközök kisebb-nagyobb karbantartáson estek át, de jelentősebb eszközbeszerzésre nem került sor. Ez azért jelent nagy problémát, mert a járműgyártás területén 5 év alatt is jelentős előrelépések történtek és a technológia folyamatos fejlesztése nélkül ez az ellenőrzések és a szabálytalanságok felderítésének hatékonyságát csökkenti.

Az államigazgatást több éve sújtó létszámstop, illetve létszámleépítés jelentősen nehezíti az ellenőrzés darabszámának szinten tartását illetve előírt növelését, az ellenőri állomány szakmai színvonalának fenntartását, ami az eredményességre tartósan negatív hatást gyakorol. A tapasztalt kollégák tudásának átadása és a fiatalabbak képzése nem megoldott, a közúti ellenőri képzés bevezetése évek óta húzódó probléma.

4.4.1 Vezetési- és pihenőidő ellenőrzés változásai

Az Európai Unió területén belül az áru és szolgáltatás szabad áramlása, a vámok és a határok megszűnése következtében a közúti árufuvarozás szabályozásában a legfontosabb és szinte az egyedüli eszköz az ellenőrzések darabszámának növelése és hatékonyságának fokozása lett. Ezért is kötelezi az EU a tagországokat a vezetési és pihenőidő szabályok betartásának szigorú és következetes ellenőrzésére. A vezetési és pihenőidő betartása a vállalkozások szemszögéből vizsgálva jelentős korlátozó tényező abban a tekintetben, hogy a napi 9 óra vezetési időn és 13 óra munkaidőn túl a gépkocsivezető nem dolgozhat, tehát a járműnek is álló helyzetben kell lennie és a gépkocsivezetőnek pihenőidejét kell töltenie, az árutovábbítási tevékenység szünetel, csökkentve ezzel a tevékenység termelékenységét. A szabályok megszegése olyan mértékű bírság kiszabásával jár, ami hosszútávon megkérdőjelezheti a vállalkozás létét.

A szabályok be nem tartásának másik, sokkal súlyosabb következménye az ún. „elalvásos” baleset, amely legtöbb esetben halálos kimenetelű és teljes anyagi megsemmisüléssel jár mind a járműre, mind a vállalkozásra nézve. A pótolhatatlan emberáldozat mellett ki kell emelni egy ilyen súlyos kimenetelű baleset gazdasági tényezőit is. A baleset közvetlen következménye esetenként a jármű és a rakomány teljes megsemmisülése. Amennyiben az áru legalább részben épségben marad, a továbbfuvarozás, átrakodás költsége, a sérült jármű elvontatása az először jelentkező közvetlen költségek. A szervizelés, új beszerzés, a károk helyreállítása és az áru elszállítása másik járművel a

balesetet követő rövid időn belül jelentkező költségtényezők. Hetek, hónapok viszonylatában számolni kell a kiesett munkaidővel, a gépkocsivezető esetleges betegállományával, a kártérítésekkel mind a balesetben résztvevők, mind az áru tulajdonosa, esetleg a megrongálódó közút kezelője részéről. Súlyos bírságra számíthat egy ilyen balesetet okozó vállalkozás, ha a baleset kivizsgálásakor kiderül, hogy a vezetési idő be nem tartása a kiváltó oka a balesetnek, a bírság összege Magyarországon akár 2.200.000 Ft, de az Európai Unióban ez több tízezer euro, a helyreállítás költsége több százezer euro lehet.

Ezeknél a pénzben kifejezhető anyagi károknál azonban sokkal súlyosabb az emberéletben esett kár, az erkölcsi, a környezeti kár, amely hosszútávon befolyásolja az emberi környezetet és a fenntartható fejlődést.

A közlekedésbiztonság fokozása érdekében a közúti ellenőrzések kiemelt feladata Európa szerte a vezetési és pihenőidő betartásának ellenőrzése. Magyarországon a folyamatosan megújuló járműpark eredményeképpen a digitális tachográfal rendelkező járművek aránya mára eléri a 30-35%-ot, ami az adatok digitális letöltését, ellenőrzését és értékelését, valamint tárolását teszi lehetővé. A közúti ellenőrzésen 28 napra, telephelyi ellenőrzésen 1 évre visszamenőleg van lehetőség az adatok ellenőrzésére és elemzésére. Az adatok 1 évig történő megőrzése a vállalkozások jogszabályi kötelessége. A kiértékelés manuálisan, a kinyomatok elemzésével, illetve kiértékelő programok segítségével számítógéppel, minden tényező együttes figyelembevételével lehetséges.

A vezetési és pihenőidő szabályainak betartásánál ismételten ki kell emelni a vállalkozás felelősségét is. A gépkocsivezető képzése, tájékoztatása az aktuális szabályozásról, a digitális járművezetői kártya rendszeres adatletöltése és elemzése a vállalkozás jogszabályban rögzített kötelessége. A másik, a gyakorlatban gyakran felmerülő és nehezen bizonyítható felelősségi kör a gépkocsivezető túlmunkára való utasítása, kötelezése a nagyobb teljesítmény és árbevétel elérése céljából a vállalkozás hibás munkaszervezésének, a tervezés hiányának következménye.

4.4.2 Igazolások, manipulációs lehetőség

Az elégtelen pihenőidő, a túlmunka és a sokszor nem megfelelő munkakörülmények együttese idézi elő az „elalvásos” baleseteket. A vezetési idő technikai eszközzel vagy szabálytalan igazolással történő manipulálása pillanatnyi hasznot hoz a gépkocsivezető vagy a vállalkozás számára, de hosszútávon negatívan befolyásolja a vállalkozás eredményességét és növeli a balesetveszélyt. Ennek kiszűrése és minimalizálása az ellenőrzés célja.

Az ellenőrzés során a hatóságok a vezetési és pihenőidőt rögzítő eszközök manipulációjával találkozhatnak, de a jogszabály adta lehetőségeken messze túlmutatóan használják ki a vállalkozások az ún. „Tevékenyséigazoló lap” kereteit, amely szintén a túlvezetés, az elégtelen pihenőidő eltüntetésére szolgál. A 2007/230/EK határozatával bevezette a „**Tevékenység igazolására**” szolgáló nyomtatványt. Ennek szükségességét a következőkkel indokolták:

„Közúti ellenőrzéskor az elsődleges információforrást a menetíró készülékben rögzített adatok jelentik. Az adatok hiánya kizárólag azzal igazolható, hogy a menetíró készülékben való adatrögzítés, így a kézi adatbevitel objektív okok miatt nem volt lehetséges. Szükség van egy olyan igazolásra, amelyen ilyen esetekben feltüntethetőek az említett okok. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a 2007/230/EK bizottsági rendelet (2) mellékletében szereplő tevékenyséigazoló formanyomtatvány rovatai nem fedik le az összes olyan esetet, amikor a járművezető által végzett tevékenységeknek a menetíró készülékben való rögzítése technikai okokból nem lehetséges. (...)

Az igazoló formanyomtatványt kizárólag akkor kell használni, ha – objektív okokból kifolyólag – a menetíró készülékben rögzített adatok alapján nem igazolható az 561/2006/EK rendelet követelményeinek teljesülése.”

Ennek elfogadását a szakmai előkészítés során komoly vita előzte meg és megítélése a mai napig nem egységes az Európai Unió tagállamai körében. Vannak olyan tagállamok, amelyek ma sem nem alkalmazzák, sem nem fogadják el ezt az igazolást és ragaszkodnak a korábbi keretekhez (Franciaország, Anglia), míg Magyarország beemelte a jogrendjébe és alkalmazza, elfogadja ezt az igazolást. Miért is ez a megosztottság ebben a kérdésben? A gyakorlat a kétkedőket igazolta, ugyanis az igazolás, amely az analóg tachográf használók körében bír jelentőséggel, a szabadsággal töltött időszak igazolására szolgál. Amikor a gépkocsivezető szabadságát tölti, a munkáltatója kiállít erről egy Tevékenyséigazoló lapot, mellyel igazolja, hogy a nevezett időszakban a gépjárművezető nem vezetett, beteg volt tehát semmilyen, az 561/2006/EK hatálya alá tartozó tevékenységet nem végzett. Egy közúti ellenőrzéskor a járművezetőnek az adott napi és az azt megelőző 28 napról szóló tachográf korongot kell bemutatnia az ellenőrnek. Abban az esetben, ha a járművezető az elmúlt 28 napban bármiféle szabálytalanságot követett el, nem tartotta be a vezetési és pihenőidőre vonatkozó előírásokat, az a tachográf korongból kiolvasható és bírságot von maga után. Kijátszva az ellenőrzés humán és tárgyi feltételeinek hiányosságát az ellenőrizhetőség elkerülésére a fuvarozók azt a módszert alkalmazzák, hogy az adott napra szóló korong mellé egy Tevékenyséigazoló lapot állítanak ki, amely az elmúlt 28 napra szól és szabadságot/betegállományt igazol a gépjárművezetőnek, ezáltal nem kérhető az időszakra vonatkozó korong. Egy alapos ellenőrzés azonban könnyen fényt deríthet a visszaélésre, de erre nem minden esetben van lehetőség.

A másik visszaélési lehetőség a tachográf készülék manipulálása. Ennek módszerei a legkülönbözőbbek és folyamatosan fejlődnek, az állandó mágnes, több kártya használat, pauszpapír betétele a kártya chipje és az olvasó közé, elektromágnes kapcsolóval történő működtetése, amely beszerelésével a jeladó manipulálása történik, amely következtében hamis jelet rögzít a készülék, általában pihenőidőt „húz” vezetési idő helyett.

Ezek a módszerek a digitális tachográf megjelenésekor megváltoztak, kifinomultabbá váltak, de alkalmazásuk ugyan olyan elterjedt, mint az analóg tachográfok esetében. Ez azért kifejezetten veszélyes, mert kivétel nélkül minden esetben a pihenés elégtelenségének eltitkolását szolgálja, amely a dolgozatban említett elalvásos balesetek fő kiváltó oka. Az ellenőrzési technika és technológia fejlődésével ezek a manipulációk egyre inkább kiszűrhetőek, és a bírság mértéke is folyamatosan növekszik, ennek ellenére ez még mindig nem jelent elég visszatartó erőt a gazdasági kényszer vagy a nyerség növelésével szemben. Ezt az állítást a kérdőíves kutatásom erre vonatkozó kérdésre adott válaszai egyértelműen alátámasztják, hiszen az ellenőrök által kiszűrt manipuláció és az igazolással való visszaélés együttes aránya meghaladja a 24%-t.

4.5 Kutatás (kérdőív)

Annak felmérésére, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai irányítása alá tartozó megyei kormányhivatalok közlekedési felügyelőségeinél közúti ellenőrzést végző szakemberek hogyan ítélik meg a vezetési és pihenőidő szabályok betartásának helyzetét Magyarországon és a szabálytalanságoknak melyek a legjellemzőbb paraméterei, okai, kérdőívet állítottam össze. A kérdőív kitöltésére olyan kollégákat kértem fel, akik a gyakorlatban (az út mentén) szereztek többéves tapasztalatot ezen a területen. A kérdőívet 20 megyei kormányhivatal közúti jármű szakterületére küldtem ki és kértem annak kitöltését. A potenciálisan válaszadók sokaságáról az alábbi információk állnak rendelkezésre. A felügyelőségek közúti ellenőreinek létszáma 180 fő. A közúti ellenőrök 15%-a jellemzően tengelysúly mérést és közúti közlekedési szolgáltatás ellenőrzést végez, tehát ebből a szempontból irreleváns. A teljes megkérdendő állomány létszáma országos szinten tehát 153 fő. Az ellenőrzést ún. „ellenőri párok” végzik, akik közül az egyik a gyakorlati feladatokat látja el (kiterelés, okmányok ellenőrzése, sofőr kikérdezése, műszaki szemrevételezés), a másik ellenőr az elkért okmányok alapján gyors elemzést végez a tachográf korongok részletes kiértékelésével vagy a tachográf kártya adatainak letöltésével. A kérdőív kitöltésére 2 munkanap állt a felkérteknek rendelkezésre, így az aktuálisan nem dolgozók arányát 10%-ra becsülve 70 ellenőri egység a teljes halmaz, aki elméletben a kérdőívet kitölthette.

A kérdőív 8 kérdésből állt (1. számú melléklet), amelynek első három kérdése az ellenőrzési tapasztalatok nagyságát mérte fel. Ez azért szükséges, mert viszonyszámokat lehet képezni (pl.

vezetési és pihenőidő ellenőrzés/összes ellenőrzés), amely alapján realisabb értékelés készíthető a kérdőív eredményeiről.

A következő két kérdés a szabálytalanságok felderítésére (fordított kérdéssel) és típusára kérdez rá, az utolsó háromban pedig a felelősség megoszlásának arányaira keresek választ.

A kérdésekre adott válaszok intervallumait a gyakorlati tapasztalatok alapján állítottam össze.

A kérdőív kitöltése önkéntes és anonim volt.

4.5.1 A kérdőívek eredményének értékelése

42 darab kitöltött kérdőív érkezett vissza, ez a teljes kiküldött mennyiség 61%-a. A kitöltött kérdőívek mindegyike értékelhető adatot tartalmazott. A kérdőív kérdéseinek értelmezésével kapcsolatos kérdés nem érkezett.

A válaszok értékelésekor három csoportot különítettem el. Az elsőbe a **kérdőív 1-3 kérdése** tartozik, amely az ellenőrzések darabszámára, ezen belül a vezetési és pihenőidő ellenőrzések és a vizsgált munkanapokra számára vonatkozik. A közlekedési felügyelőségek ellenőrzése két típusú lehet, a közúti vagy telephelyi ellenőrzés. Mindkét ellenőrzésfajta esetében komplex ellenőrzésről beszélünk, kivéve a állampolgári bejelentésre tartott céllenőrzéseket. A komplex ellenőrzés keretében a következő részterületeket vizsgálják:

- közúti közlekedési szolgáltatás (KKSZ)
- vezetési és pihenőidő (AETR)
- veszélyes áru szállítás ADR)
- tengelysúly/túlsúly
- környezetvédelmi előírások
- közlekedésbiztonsági
- hétvégi forgalomkorlátozás.

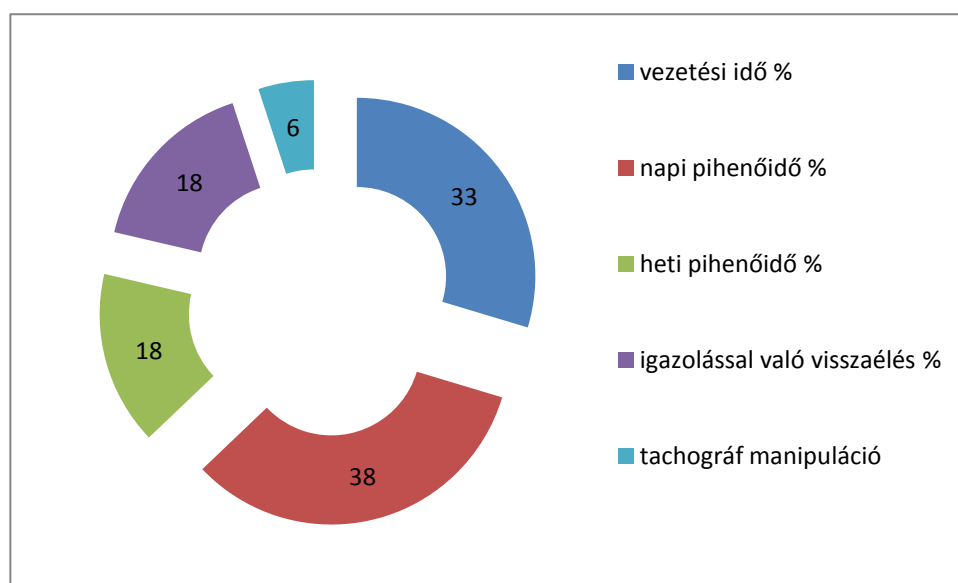
Ezek közül a tengelysúly/túlsúly ellenőrzés képezi az egyedüli kivételt, mert azt speciális eszközzel, szoftverrel és mérési technológiával és csak előre kijelölt, arra alkalmas helyszínen végezhető. Ezt az ellenőrzési típust a KKSZ és a közlekedésbiztonsági ellenőrzéssel kötik össze a gyakorlatban.

A megyei felügyelőségek részére a Nemzeti Közlekedési Hatóság-mint szakmai irányító szerv minden évben éves ellenőrzési tervet készít ellenőrzési típusonként havi bontásban. Az ellenőrzési darabszámok a megyei szervekkel közösen kerülnek meghatározásra a helyi erőforrások és körülmények figyelembevételével. Az ellenőrzési események kérdőívben és a 4. táblázatban szereplő nagyságrendje és arányai nem mutatnak szignifikáns eltérést, ezért hitelesnek tekinthetők.

A válaszadók 27860 ellenőrzési eseményt hajtanak végre évente, ezen belül 13911 esetben ellenőriznek vezetési és pihenőidőt, tehát minden második ellenőrzés során. Ez azt jelenti, hogy ez a legjobban preferált ellenőrzés típus, a darabszámok tekintetében. Ez 352968 munkanapot jelent. Ennek a látszólag hatalmas számnak az értékelésekor figyelembe kell venni, hogy ez a Magyarországon belföldi és nemzetközi forgalomban megforduló, tachográfköteles járművek összes vezetéssel töltött munkanapjának alig 2 %-a, ami ebben az összefüggésben már nem is tűnik túl magas aránynak. Az ellenőrizendő munkanapok számát (arányát) az Európai Bizottság határozza meg, jelenleg az összes vezetői munkanap 3% és 2-3 évente növekszik.

A következő csoportba a 4-5. kérdés tartozik, amely az ellenőrzött munkanapokon belül a meghíányolási rátát és annak megoszlását mutatja. Az eredmény igen magas, mintegy 32%-s meghíányolási arányt mutat az összes ellenőrzött munkanap bázisadatára vetítve, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy minden 3. jármű esetén derítenek fel vezetési és pihenőidős szabálytalanságot. Ez különösen a dolgozat alapfelvetésének tükrében elgondolkoztató, hogy ilyen nagy arányban ülnek fáradt, túlhajtott gépkocsivezetők a tehergépjárművek volánjánál és jelentenek veszélyt hazánk közútjain.

A szabályok be nem tartásának megoszlása a legfőbb típusokat tartalmazza, ezek még súlyosságukat tekintve tovább bonthatóak, de a diplomadolgozatnak ez most nem témája. A felderített esetek megoszlásának összege nem kell, hogy 100%-ot adjon ki, mert a munkanapok 28 napos periódusban történő vizsgálata során akár többféle hiba is előfordulhat és a válaszok is ezt támasztják alá, hiszen az összesített arányszám is meghaladja a 100%-t (113%).



19. ábra A szabálytalanságok megoszlásának aránya

Forrás: Saját kutatás, 2014

A vezetési idő és a napi pihenőidő megsértésének aránya között nagy eltérés nem mutatkozik, ami arra vezethető vissza, hogy a két érték szoros összefüggésben áll egymással, bár nincs teljes átfedés. Egy 24 órás periódust figyelembe véve a vezetési idő betartásából nem következik a napi pihenőidő betartása, mert lehetséges, hogy az egyéb munka vagy a készenléti idő időtartama és a szabályos vezetési idő hossza együttesen már nem teszi lehetővé az előírt napi pihenőidő betartását. Ez fordítva is igaz, hiszen a napi 11 óra pihenőidő mellett 13 óra áll rendelkezésre, amit vezetéssel és a vezetési időszakok között előírt pihenőidővel kell tölteni. Ehhez adódik az egyéb munkával illetve készenléttel eltöltött idő. Ezt a 13 órát a gépkocsivezető szélsőséges esetben vezetéssel is töltheti és azonnal megvalósul a napi vezetési idő be nem tartásának vétsége az elégséges napi pihenőidő mellett.

A heti pihenőidő be nem tartásának aránya 18%. Ez az érték azt mutatja, hogy a heti (nem feltétlenül hétfőre időzített) pihenőidő betartására nagyobb figyelmet fordítanak a járművezetők és az őket irányítók egyaránt, illetve feltételezi a hétfői közlekedési tilalom által kikényszerített pihenést. Továbbá Európa szerte elterjedt gyakorlat, hogy a termelő cégek a hétvégeken nem dolgoznak, bár ez a disztribúciós raktárakra Magyarországon nem minden esetben igaz. Annak megítéléséhez, hogy ez az érték valójában alacsony vagy magas, azt kell figyelembe venni, hogy a tartós pihenés szolgálja a regenerálódás alapját. A pihenőidő be nem tartása súlyosságának mérlegelésénél figyelembe kell venni a következőket is. Dr. Szakács Zoltán orvos ezredes főorvos, akinek fő szakterülete az alváskutatás, egyik tanulmányában kiemelte, hogy az elalvások miatt bekövetkező balesetek fő rizikófaktorai

- a napi 6 óránál kevesebbet alvó gépkocsivezetők és
- a kereskedelmi fuvarozásban dolgozók.

Ennek oka pedig arra vezethető vissza, hogy egyes kutatások alapján a napi 6 óránál kevesebb alvás megfelel 0,05%-s alkoholos befolyásoltsági állapotnak. Nem véletlen az, hogy a szakirodalom és a média sem győzi eleget hangsúlyozni annak fontosságát, hogy kipihenten szabad volán mögé ülni és fáradtság esetén meg kell állni pihenni. Ez fokozottan igaz a szállítást végző nehéz tehergépjárművek vezetőire, hiszen a jármű méretéből adódóan sokkal magasabb a súlyos következménnyel járó balesetek aránya ezen elkövetők esetén.

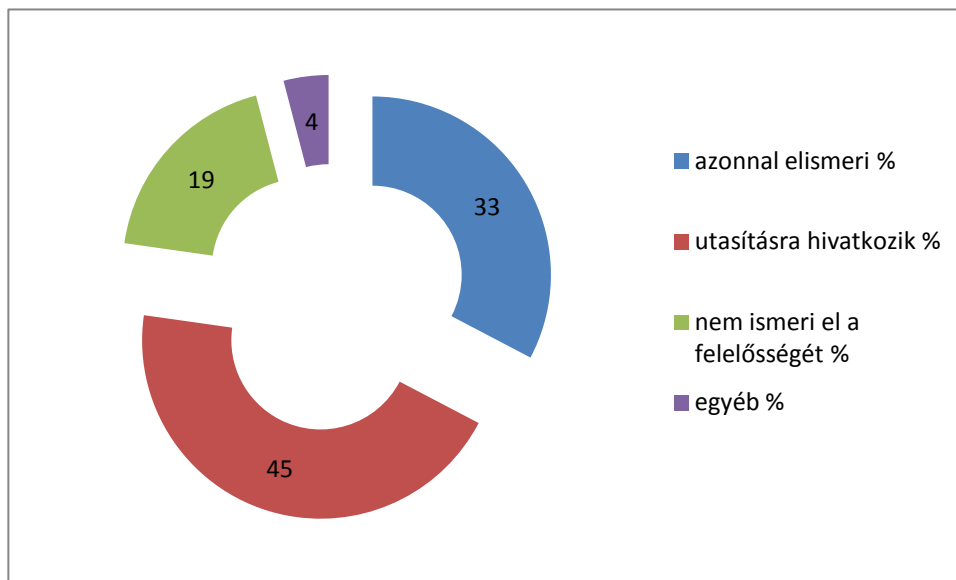
Az igazolással (Tevékenyséigazoló lap) való visszaélés aránya kiugróan magas ahhoz képest, hogy egyes európai országok gyakorlata nem is fogadja el ezt a dokumentumot. Ez a 18% a kérdőívet kitöltők ellenőrzési darabszámára vetítve azt jelenti, hogy 42211 munkanapot igazolnak ezzel a dokumentummal, többségében szabálytalanul. Ennek az igazolásnak a megítélése a tagállamok között nagyon eltérő, abban viszont egyetért minden ellenőrző hatóság, hogy a használata nem szolgálja az eredeti célt, a szabadságok és betegszabadságok igazolását, hanem az esetek 95%-ban

az elégtelen pihenőidő eltüntetésére szabálytalanul igénybe vett eszközzé vált. Hazánk ellenőrzési gyakorlatában ezzel az igazolással való visszaélést döntő mértékben a Romániából származó fuvarozók követik el, akik az adott napi tachográf korong mellé egy 28 napról szóló tevékenységigazolást adnak át ellenőrzéskor, ezzel ellehetetlenítik a hatásos ellenőrzést. Előfordult olyan kirívó eset, amikor az ellenőrzés során a gépjárművezető összeesett a fáradtságtól, amint kiszállt a tehergépjárműből, de a hivatalos papírjai szerint a vezetést megelőző 28 napban szabadságát töltötte.

A tachográf berendezés manipulációja ugyanezt a célt szolgálja. A felderített manipulációk aránya azért nem magasabb, mert ennek bizonyítása rendkívül nehéz, csak menetfeltételek mellett lehetséges. A technika fejlődésével az erre szolgáló eszközök és módszerek is egyre kifinomultabbá válnak, erre szakosodott cégek árulják szolgáltatásaikat, amit a fuvarozók gyakran igénybe is vesznek. Ilyen esetben általában a mozgásérzékelő manipulálásáról van szó, és a befolyásolás hatására pihenőidőt rögzít a készülék.

A harmadik kérdéscsoport az elkövetők felelősségét, annak megosztását és a szabálytalanságok elkövetésének feltételezhető okait vizsgálja.

A 6. kérdésben arra kerestem a választ, hogy a járművezetők mennyire vannak tisztában azzal, hogy hibát követtek el és az azzal járó felelősséget maguk viselik vagy a vállalkozást okolják. A 20. ábrán jól látható, hogy a felelősséget 33%-ban maguk vállalják, de ennél nagyobb arányban állítják az ellenőröknek, hogy a vezető/fuvarszervező szóbeli utasítására cselekedtek. Az ellenőrzéskori nyilatkozattételt az ellenőrök a jegyzőkönyvben rögzítik és azt a későbbi közigazgatási eljárás során ellenkező nyilatkozat hiányban bizonyítékként felhasználják. Az eljárás során a vállalkozás felelősségét minden esetben vizsgálják és arról a vállalkozás vezetőjének joga van nyilatkozni. Amennyiben a gépkocsivezető és a szakmai vezető nyilatkozata ellentmondásos, az eljárást lefolytató szakember hoz döntést első fokon az ügyben. A Kkt. megoszthatóvá teszi a felelősség kérdését a vezetési és pihenőidő tekintetében is, és a bírság összegét a felelősség arányában határozza meg az egyéb körülmények figyelembevételével. Ezért fordul elő gyakran, hogy a gépkocsivezető az ellenőrzéskor tett első nyilatkozatát visszavonja arra vonatkozóan, hogy a szabálytalanságot utasításra követte el és magára vállalja a felelősséget, mert a bírságrendelet ugyanabban a tényállásban a maximumérték meghatározásában alacsonyabb bírságösszeget határoz meg a gépkocsivezető esetén, mint a vállalkozás esetében. Ilyenkor egy létrejött belső alku keretében a gépkocsivezetőre kiszabott alacsonyabb bírság összegét a vállalkozás fizeti meg. Ez a vállalkozás számára azért is kedvező megoldás, mert a vállalkozás bármilyen pályázaton vagy projektben részt kíván venni, a bírság kizáró okként szerepelhet.



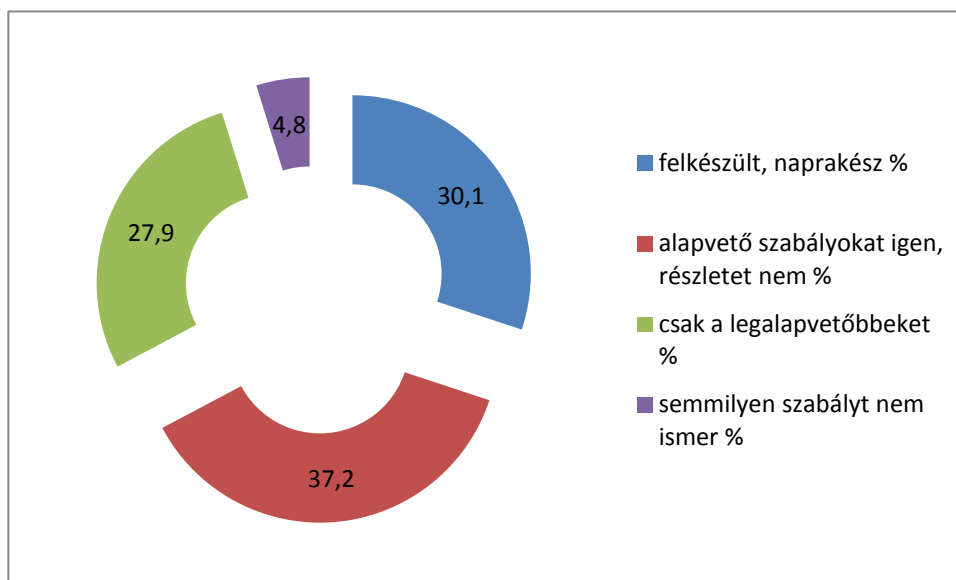
20. ábra A felelősség megoszlása

Forrás: Saját kutatás, 2014

A szabályok részletezésénél korábban elemeztem, hogy melyik vezetési vagy pihenőidő ciklus a szállítás mely periódusában alkalmazandó az optimális időbeosztás és a szabályok betartása egységének megteremtésére. A kutatás ennek gyakorlati alkalmazását nem támasztja alá. Az adatok szerint a fuvarszervezés nem tervezi a gépjárművezető vezetési időciklusaival, ennek oka, hogy sok esetben nem áll rendelkezésre elegendő információ a fuvar megkezdésekor a fuvarfeladat további folytatásáról. Egy tervezett és időre történő fuvarozás esetén ez a probléma nem áll fenn, ezért az összes tényező figyelembevételével megállapítható, hogy a JIT vagy a LEAN logisztikai elveken működő vállalat ellátása tervezhetőség szempontjából a szállítmányozók részére is könnyebb feladat.

A 7. kérdés azt vizsgálja, hogy a járművezetők mennyire vannak tisztában a vezetési és pihenőidő szabályaival, mennyire követik a változásokat.

Egy új munkavállaló esetén az 561/2006/EK rendelet kötelezi a munkaadót arra, hogy munkába álláskor megbizonyosodjon arról, hogy a járművezető rendelkezik a vezetéshez szükséges okmányokkal és oktatásban kell részesítenie az új belépőt. Ez a gyakorlatban arra szűkül le, hogy egy jegyzőkönyv aláíratásával igazolja a vállalkozás, hogy a gépjárművezetők megkapták a szükséges ismereteket.



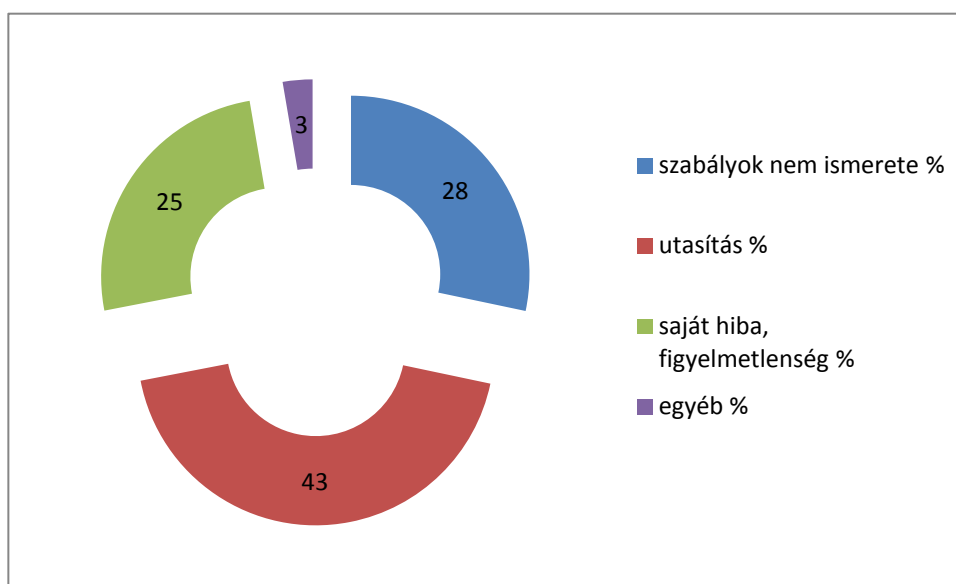
21. ábra A tehergépjármű vezetőkre vonatkozó szabályok ismeret mélységének aránya

Forrás: Saját kutatás, 2014

A 7. kérdésre adott válasz adatait elemezve megállapítható, hogy nem lehet azt állítani, hogy a felelősség egyértelműen a vállalkozást terheli. A járművezetőnek a szakmája iránti elhivatottsága és igényessége megköveteli a munkájára vonatkozó jogszabályok olyan szintű ismeretét, amely a mindennapi munkavégzését alapvetően befolyásolja. Jogos elvárás egy munkáltató részéről, hogy a munkavállalók tisztába legyenek a munkájukra ható tényezőkkel és azokat folyamatosan frissítsék. Ehhez a munkáltatónak jól felfogott érdeke minden támogatást megadni a beosztottjának és éves, rendszeres képzéseken ismertetni az aktuális változásokat.

Az ismeretek felújítására a jogszabály kötelezettséget ró a gépjárművezetőkre is, mert a foglalkoztatáshoz szükséges szakmai képesítést rendszeres időközönként kötelesek megújítani. Ennek keretében minden esetben részesülnek AETR továbbképzésben is.

A 8. kérdésben az ellenőrök véleményét kértem ki arra vonatkozóan, hogy a megítélésük szerint mi a szabályok elégtelen betartásának valódi oka. A válaszadók nagy arányban a vállalkozások utasítását emelték ki, amelyet a gazdasági kényszer, a versenytársak magas száma és az egyre növekvő elvárásokkal indokolnak. Ehhez hozzájárul a cégen belüli szervezetlenség és a már rendelkezésre álló modern szoftverek hiánya (nem ismerete), amely segítséget nyújt a szervezésben és a nyilvántartásban. A kisebb vállalkozások nem alkalmazzák saját szakértőket, ezzel a feladattal erre szakosodott vállalkozásokat bíznak meg, akik az előírt időközönként letöltik a digitális tachográf kártya adatait, kérésre elemzik azokat és feltárják a hiányosságokat. A vállalkozás célja, hogy ezeket a hibákat eltüntesse és kikerülje a büntetést, sok esetben megsemmisítik az adatokat, mert az ezért járó büntetési tétel alacsonyabb, mint több szabálytalanságért kiszabható bírság összege.



22. ábra A szabálytalanságok okai a közúti ellenőrök szerint

Forrás: Saját kutatás, 2014

A diagram adataiból megfigyelhető, hogy a szabályok nem megfelelő ismerete ebben az esetben is jelentős (28%) arányt képvisel, ugyanakkor a gépkocsivezetők saját figyelmetlensége vagy hibájának a részaránya is 25%. A kettő között felfedezhető összefüggés, hiszen a hiányos ismeret bizonytalanságot szülhet és nagyobb a hibázás lehetősége.

5. Következtetések, javaslatok

Kutatásomban a vezetési és pihenőidő szabályozásának tükrében vizsgáltam meg a közlekedésbiztonság, a szállítás munkaszervezési feladatai és a szabályok elégtelen betartásából adódó felelősség kérdését és annak lehetséges okait, összefüggéseit.

Hazánkban csökkenő tendenciát mutat a halálos balesetek száma, ami az ellenőrzések számának és hatékonyságának eredménye. A közúti szállítások egyre magasabb részaránya megmutatkozik hazánkban és Európában egyaránt, ezért a közlekedésbiztonság fokozásának egyik kulcskérdése az ellenőrzések mellett a gépjárművezetők állandó képzése, a vezetési és pihenőidő szabályai betartásának adminisztratív eszközökkel való kikényszerítése és a közlekedési kultúra folyamatos fejlesztése.

Az ellátási láncban a szállítási költségek minimalizálása erőteljes törekvés, ami magába hordozza a fuvarozó vállalkozók nyereségtermelő képesség csökkenésének kockázatát. Ez további ok lehet arra, hogy a járművezetők teljesítményének fokozására törekedjenek figyelmen kívül hagyva az idevonatkozó szabályok betartását. A magas munkanélküliségnek köszönhetően a szabálytalan munkavégzést nem vállalók helyére mindig találunk újabb munkavállalókat, igaz, a szakmailag képzettebb, tapasztaltabb gépkocsivezetők körében lényegesen alacsonyabb a fluktuáció, mint a kezdők esetében.

Az AETR ellenőrzésre felhatalmazott szervek közül hazánkban a közlekedési felügyelőségek végzik a legtöbb ellenőrzést. Elmondható azonban, hogy ezek a szervezetek fejlesztésre szorulnak mind humán erőforrás, mind technikai-technológiai téren. A hatékony ellenőrzés feltételei nem mindenhol adottak, önálló pénzügyi gazdálkodást nem folytatnak, így a beruházásokról sem maguk döntenek. Ennek következtében az eszközpark elavult, új fejlesztésekhez ritkán jutnak hozzá, ami a „csalókhöz” képest egyre nagyobb lemaradást eredményez. Az ellenőrzés hatékonyságának növelése elengedhetetlen eszköze a baleset megelőzésnek.

Vizsgálatom eredményeként mindenképpen meg kell említeni a szabályozás helyenkénti visszasságait. A tevékenységigazoló lap intézménye sürgősen és nem szolgálja az eredeti törekvést, tehát mindenképpen felülvizsgálatra szorul.

Az ellenőrzés Európán belüli egységes gyakorlatának kialakítása szükségszerű és elengedhetetlen, amely módszerek kidolgozására az EuroControlRoute (ECR) kapott felhatalmazást az Uniótól. Az egységes megítélés és a szabályok betartatása egyik kulcstényezője az ellenőrzési hatékonyság növelésének.

A dolgozatom során folytatott vizsgálódásaim azt a feltételezésemet igazolták, hogy vezetési és pihenőidő szabályainak megszegésére visszavezethető balesetek nagy részben az emberi fegyelmezetlenség végtermékei. Ez a munkaszervezés felelőseire és a gépkocsivezetőkre egyaránt vonatkozik, sőt a kérdőíves felmérés adatai szerint a fuvar szervező szakembereket közvetve nagyobb felelősség terheli ezeknek a baleseteknek az előfordulásában.

A tulajdonosi felelősséget is ki kell emelni, amely a minél nagyobb nyereség elérésért folytatott harcban, sok esetben figyelmen kívül hagyja az emberi tényezőt, ezzel súlyos károkat okozva emberéletben és a környezetben egyaránt.

Javaslatom szerint a szállítást végző vállalkozások számára előírt évenkénti továbbképzés feltételeinek szigorítása és a végrehajtás ellenőrzése a jövőben szükségszerű lépés. A járművezetők ismeretfelújító képzésének tematikáját át kell tekinteni és abban nagyobb súllyal kell a vezetési és pihenőidő szabályainak szerepelnie. Tovább a képzést ki kell terjeszteni a fuvarszervezést végzőkre is, mert sok esetben ennek hiánya a rossz munkaszervezés elsődleges kiváltó oka. Erősíteni kell a gépjárművezetőkben az egyéni felelősségvállalás érzését, emellett a vállalkozások esetében a bírságtételek szigorítása és az ellenőrzések mennyiségének növelése a közúton és a telephelyen egyaránt elvárt a kitűzött cél, a közlekedésbiztonság fokozása érdekében.

Összefoglalás

Kutatásom arra irányult, hogy a közúti teherforgalomban munkaszervezőként vagy járművezetőként résztvevők viszonyát vizsgáljam a vezetési és pihenőidő előírásaihoz, továbbá annak okait tisztázzam, hogy a gyakori szabályszegésnek melyek a kiváltó okai és kik az elsődleges felelősei. Hipotézisem szerint a gépjárművezetők és a fuvarszervezők ismerethiánya nagyban gátolja a szállítási tevékenység eredményes és egyidejűleg szabályos végzését. Kutatásom első részében esettanulmányokon keresztül vettem számba a vezetési és pihenőidő alapeseteit, annak fuvarszervezéssel és a szállítás egyes időfázisaival való összefüggéseit, feladatait. Vizsgálódásom második felében a közúti ellenőrök tapasztalatait gyűjtöttem össze kérdőív formájában és dolgoztam fel annak eredményeit statisztikai módszerekkel az egyes jogszerűtlen cselekmények felelősségének kérdéséről és a járművezetők ismeretéről, szabálykövetéséről. A közúti ellenőrök válaszai nagymértékben segítették kutatásomat és személyes, több éves gyakorlati tapasztalatomat is számba vettem az adatok értékelésekor.

Hipotézisemet kutatásaim egyértelműen alátámasztották. A vezetési és pihenőidő szabályainak elégtelen betartásáért legalább 50%-ban a munka megszervezéséért felelős szakemberek által adott rossz vagy hiányos utasítás a felelős. Ennek megítélésekor azonban azt is ki kell emelni, hogy az ágazatot sújtó tényezők (útdíj, magas üzemanyagárak) nagyban rontják a tevékenység versenyképességét és nyereségességét, ezzel részben ellehetetlenítik azt a törekvést, amely a szabályok betartásán és betartatásán keresztül a közlekedésbiztonság fokozására irányul. Az adott idő alatt elvégezhető minél magasabb fuvarszám elérése vált mindennapi törekvéssé, hiszen a nyereségráta csökkenésével párhuzamosan csak így lehet szinten tartani vagy növelni a nyereségtömeget. Ebből az következik, hogy a szállítás szervezettségének növelése alapfeladat, hiszen a járművek sebességén, ezáltal az adott időszak alatt megtehető út hosszán nem lehet változtatni, egyetlen teljesítménynövelési lehetőség a fuvarfeladatok és a futott kilométer számának növelése, ami a várakozás, a rakodási idő csökkentése mellett a vezetési és pihenőidő szabályainak a nem megfelelő betartásával érhető csak el.

A gépjárművezetők ismereteinek hiánya egyrészt a szakmához jutás feltételei kialakításának hiányából fakad, másrészt a vállalkozások sem fordítanak minden esetben elég figyelmet a továbbképzésekre. A járművezetők számára előírt időszakos ismeretfelújító képzés rendszere ugyan működik, de ennek az igazolásnak a megszerzése nem támaszt elég magas követelményeket ebben a témakörben. Ezért javaslom ennek a rendszernek a szigorítását, illetve felülvizsgálatát, továbbá kiterjesztését a fuvarozást szervezőkre is kötelező jelleggel. Az éves kötelező képzéseket ellenőrizhetővé kell tenni, hogy az ne korlátozódhasson adminisztratív aktusra. A közlekedésbiztonság érdekében minden félnek maximális erőfeszítéseket kell tennie, részben

adminisztratív, részben gyakorlati eszközökkel és a közlekedési kultúra folyamatos fejlesztésével. A közúti áruforgalom növekvő részaránya ellenére megállapíthatjuk, hogy a tehergépjárművel kapcsolatos balesetek kisebb részt képviselik a baleseti statisztikákban, mint a személygépjárművek. A baleset kimenetele azonban minden esetben súlyos, végzetes. A balesetek döntő hányada emberi mulasztásra vezethető vissza, amely ebben az esetben a rakodási elégtelenségből, és a vezetési és pihenőidő be nem tartásából adódik. Ez utóbbi tényező vizsgálata kutatásom fő célkitűzése. Munkám azt a tényt igazolta, mely szerint az emberi tényező csökkentése a balesetek megelőzésének legfontosabb alappillére.

Szakirodalmi jegyzék

1. Az Európai Közösségek Bizottsága (2001): Fehér Könyv. Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönten. COM(2001)370. Brüsszel, 2001. szeptember 12.
2. Az Európai Közösségek Bizottsága (2006): Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata. COM(2006)314 végleges. Brüsszel, 22.6.2006
3. Az Európai Közösségek Bizottsága (2007): Az Európai Unió teherszállítási stratégiája: az európai teherszállítás hatékonyságának, integrációjának és fenntarthatóságának fokozása. COM(2007)606 végleges. Brüsszel, 18.10.2007
4. Az Európai Közösségek Bizottsága (2009): A közlekedés fenntartható jövője: útban az integrált, csúcstechnológiát képviselő, felhasználóbarát rendszer felé. COM(2009)279 végleges. Brüsszel, 17.6.2009
5. Az Európai Parlament és az Európai Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (EGT vonatkozású szöveg)
6. Babbie E. (2001): A társadalomtudományi kutatás gyakorlata Budapest, Balassi Kiadó, 2001
7. Berta T. (2009): 3,5 tonnát meghaladó nehéztehergépjárművek személyesérüléses baleseteinek elemzése, *INNOVÁCIÓ ÉS FENNTARTHATÓ FELSZÍNI KÖZLEKEDÉS KONFERENCIA*, 2009. szeptember 3-5. <http://kitt.uni-obuda.hu/mmaws/2009/eloadasok/day2/4-szekcio/002.pdf> Utolsó letöltés: 2013. június 7. 9:07
8. Berta T. - Tóth V. (2010): Hazai közlekedésbiztonsági programalkotás, *XI. RODOSZ KONFERENCIA*, Kolozsvár, 2010. november 12-14. http://rodosz.ro/files/Berta_TamasToth_Viktoria.pdf#zoom=100 Utolsó letöltés: 2013. június 7. 9:17
9. Európai Bizottság (2011): Fehér Könyv. Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé. COM(2011)144 végleges. Brüsszel, 2011.3.28.
10. Flyvbjerg B.: „Five Misunderstanding About Case Study Research” *Qualitative Inquiry*, vol.12, no. 2, April 2006. pp. 219-245. p
11. Golnhofer E.(2001): Az esettanulmány, Budapest, Műszaki Könyvkiadó, 9-102 p.

12. Holló P, Broughton J, Keigan M, Yannis G, Evgenikos P, Chaziris A, Papadimitriou E, Bos N M, Hoeglinger S, Pérez K, AMoros E, Tecl J (2010): Estimation of the real number of road casualties in Europe, *SAFETY SCIENCE*, Vol. 48. Issue 3. pp. 365-371.
13. Holló P. (2008): Gondolatok a hazai közúti közlekedés biztonságáról, *MAGYAR TUDOMÁNY*, 169. évf. 02. szám. pp. 175-185.
14. Holló P. - Hermann I. 2013: A közúti közlekedési balesetek által okozott társadalmi-gazdasági veszteségek aktualizálása. *KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE* 2013.március
15. Majoros P. (2004): A kutatásmódszertan alapjai 105-149.p.
16. R.E. Stake (2003): Case Studies in Denzin N.K. & Lincoln, Y. (eds) *Strategies of Qualitative Inquiry* (2bd ed). London:Sage, 134-164 p.
17. Road Safety Target Setting for the EU: Europaen Road Safety Action Programme (2020) Transport White Paper (2020) www.europa.eu
18. Szakács Z. (2013) Az alvásmedicina diagnosztikai és terápiás eszközei a közlekedésbiztonság javításában („Alvás Világnapja 2013” (World Sleep Day 2013 konferencia 2013. március 12. előadás)
19. Török Á. - Tóth L., (2012): Tehergépjárművek és autóbuszok károsanyag-kibocsátási normáinak statisztikai vizsgálata, *CAMION TRUCK & BUS* (ISSN: 1586-8729) 5:(7) p68.
20. 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
21. 2001. évi IX. törvény a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai Megállapodás (AETR) kihirdetéséről <http://jogtar.nkh.gov.hu/jr/sf/startfrnp.html> Utolsó letöltés 2014.04.01.
22. 2011. évi XLIV. törvény a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai Megállapodás (AETR), 2003. május 27. napján kelt negyedik módosításának, a 2005. június 24. napján kelt ötödik módosításának, valamint a 2009 március 20-án kelt hatodik módosításának kihirdetéséről <http://jogtar.nkh.gov.hu/jr/sf/startfrnp.html> Utolsó letöltés 2014.04.01.
23. 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról <http://jogtar.nkh.gov.hu/jr/sf/startfrnp.html> Utolsó letöltés 2014.04.01.

24. 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet (a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról) <http://jogtar.nkh.gov.hu/jr/sf/startfrnp.html> Utolsó letöltés 2014.04.01.
25. 66/2007. (IV. 4.) Korm. rendelet a közúti szállítást végző egyes járművek személyzete vezetési és pihenőidejének ellenőrzéséről. http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A0700066.KOR Utolsó letöltés: 2014. április 1. 13:36
26. A Kormány 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelete a díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról. *Magyar Közlöny, 2011. évi 146. szám, pp. 34676-34699.*
27. 2009/959/EU Bizottsági Határozat a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos formanyomtatványról

Internetes hivatkozás

1. Az NKH tevékenységéről <http://nkh.gov.hu/Hatosagrol/Lapok/default.aspx> utolsó letöltés 2014.04.01
2. Idősoros éves adatok-szállítás, közlekedés http://www.ksh.hu/stadat_eves_4_6
3. Road traffic on national territory by type and age of vehicle (million Vkm) (road_tf_vehage) <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>
4. GDP per capita in PPS <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/graph.do?tab=graph&plugin=1&pcode=tec00115&language=en&toolbox=data>
5. Road safety data and indicators <http://www.kti.hu/uploads/2012/Brescia.pdf>
6. Hatályos közlekedésbiztonsági programok <http://www.baleset-megelozes.eu/hirek.php?kat=15>
7. Community Road Accident Database <http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2281/5926.html>

Mellékletek

1. számú melléklet

KÉRDŐÍV

Tisztelt Válaszadó! Diplomadolgozatom témája a vezetési és pihenőidő szabályzásának hatása az ellátási láncra és az ezzel összefüggő munkafolyamatok szervezésének kérdése. A kérdőív kitöltése önkéntes és anonim, annak adatait a diplomadolgozatban szereplő kutatáshoz használom fel.

Évente hány közúti ellenőrzési eseményt végez?

50-100 100-150 200-300 több, mint 300 (.....)

Ebből hány esetben történik vezetési és pihenőidős ellenőrzés közúton?

kevesebb, mint 50 50-100 100-200 több, mint 200 (.....)

Egy ellenőrzés alkalmával átlag hány járművezetői munkanapot vizsgál?

csak az adott napot 1-7 nap 7-14 nap 14-28 nap

Milyen arányt képvisel az AETR ellenőrzés szempontjából teljesen hibátlannak tekinthető járművek aránya?

.....%

A meghiányolási okok közül milyen gyakoriak az alábbiak?

vezetési idő megsértése% napi pihenőidő megsértése.....%
heti pihenőidő megsértése.....% igazolással való visszaélés.....%
tachográf manipuláció.....%

A szabályszegés felderítésekor a gépkocsivezetők között milyen a felelősségvállalás megoszlása?

Azonnal elismeri a saját felelősségét.....%
A vállalkozó/fuvarszervező utasítására hivatkozik.....%
Nem ismeri el a felelősségét.....%
Egyéb (.....)%

Tapasztalata szerint a gépjárművezetők ismeretei mennyire alaposak és naprakészek a vezetési és pihenőidő alapvető szabályait illetően?

Felkészült, naprakész információval rendelkezik.....%

Ismeri az alapvető szabályokat, de a részleteket nem%

Csak a legalapvetőbb ismeretekkel rendelkezik%

Semmiféle szabályt nem ismer....%

Tapasztalata szerint a szabályok be nem tartása

A szabályok nem ismeretéből adódik%

A vezető/fuvarszervezés utasítására történik.....%

Saját elhatározásból, figyelmetlenségből adódik.....%

Egyéb (.....)%

Köszönöm, hogy segítette munkámat!

Rónay-Tobel Beatrix

DE-GVK-Logisztikai menedzsment

1. számú melléklet

Fogalmak

- a) „közúti szállítás”: személy- vagy áruszállításra használt rakott vagy üres jármű részben vagy egészében közforgalmú közutakon megtett bármely útja;
- b) „jármű”: bármilyen gépjármű, vontató, pótkocsi és félpótkocsi, vagy ezek kombinációja az alábbi meghatározások szerint:
- „gépjármű”: bármilyen önjáró, úton, és nem állandóan sínpályán közlekedő, rendszerint személy- vagy áruszállításra használt jármű,
 - „vontató”: bármilyen önjáró, úton, és nem állandóan sínpályán közlekedő, kifejezetten pótkocsik, félpótkocsik, munkaeszközök és gépek húzására, tolására vagy mozgatására tervezett jármű,
 - „pótkocsi”: bármely olyan jármű, amelyet gépjárművel vagy vontatóval történő vontatásra terveztek,
 - „félpótkocsi”: bármely első tengely nélküli pótkocsi, amelyet a vontatóval vagy a gépjárművel úgy kapcsolnak össze, hogy saját, valamint rakománya tömegének jelentős részét a vontató vagy a gépjármű veszi át;
- c) „járművezető”: az a személy, aki akár csak rövid ideig is járművet vezet, vagy aki azért tartózkodik a járművön, hogy szükség esetén feladatai részeként vezesse azt;
- d) „szünet”: olyan időszak, amely alatt a járművezető nem vezethet, nem végezhet semmilyen egyéb munkát, és amely kizárólag regenerálódásra fordítható;
- e) „egyéb munka” az olyan tevékenység, amelyet a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének a) pontja munkaidőként határoz meg, a „vezetést” kivéve, beleértve minden, a szállítási szektoron belül vagy kívül eső, ugyanazon vagy egy másik munkaadó részére végzett munka;
- f) „pihenő”: minden meg nem szakított időszak, amelynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével;
- g) „napi pihenőidő”: az a napi időszak, amelynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével, és amely „rendszeres napi pihenőidőt” és „csökkentett napi pihenőidőt” foglal magába:
- „rendszeres napi pihenőidő”: bármely, legalább 11 órát tartó pihenő. Ezt a rendszeres napi pihenőidőt két időszakra is lehet bontani, amelynek az első része szünet nélkül legalább 3 óra, a második része pedig szünet nélkül legalább 9 óra,
 - „csökkentett napi pihenőidő”: legalább 9 óra, de kevesebb, mint 11 óra pihenő;
- h) „heti pihenőidő”: az a heti időszak, amelynek során egy járművezető szabadon rendelkezik idejével, és amely „rendszeres heti pihenőidőt” és „csökkentett heti pihenőidőt” foglal

magába:

- „rendszeres heti pihenőidő”: bármely, legalább 45 órás pihenő,
- „csökkentett heti pihenőidő”: bármely, 45 óránál rövidebb pihenő, amely a 8. cikk (6) bekezdése feltételeinek megfelelően legalább 24 óra folyamatos időtartamra csökkenthető;
 - i) „hét”: a hétfő 00.00 órától vasárnap 24.00 óráig terjedő időszak;
 - j) „vezetési idő”: annak a vezetési tevékenységnek az időtartama, amelyet automatikusan vagy félautomatikusan rögzítettek, vagy
- a 3821/85/EGK rendelet 16. cikkének (2) bekezdése alapján manuálisan rögzítettek;
- k) „napi vezetési idő”: az adott napi pihenőidő vége és a következő napi pihenőidő kezdete, vagy adott napi pihenőidő vége és a heti pihenőidő kezdete között összeadódott összes vezetési idő;
- l) „heti vezetési idő”: a hét során összeadódott összes vezetési idő;
- m) „megengedett legnagyobb össztömeg”: a teljesen megrakott jármű engedélyezett legnagyobb menetkész tömege;
- n) „rendszeres személyszállítási szolgáltatás”: az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól szóló, 1992. március 16-i 684/92/EGK tanácsi rendelet[10] 2. cikke szerinti nemzeti és nemzetközi szolgáltatások;
- o) „több fős személyzet”: az az eset, amikor egy vezetési időszak alatt a járművezető több fős személyzet részeként dolgozik, ha két egymást követő napi pihenőidő vagy egy napi pihenőidő és egy heti pihenőidő között vezetés céljából legalább két járművezető tartózkodik a járművön. A több fős személyzettel történő vezetés első órájában egy másik járművezető, vagy vezetők jelenléte nem kötelező, de az időszak további részében igen;
- p) „szállítási vállalkozás”: bármely természetes személy, jogi személy, társulás vagy jogi személyiség nélküli személyek csoportja, függetlenül attól, hogy nyereségérdekelt vagy nem nyereségérdekelt szervezetről van szó, vagy bármely hivatalos szerv, függetlenül attól, hogy önálló jogi személyiséggel bír-e vagy olyan hatóságtól függ, amely ilyen személyiséggel rendelkezik, amely közúti szállítást végez, függetlenül attól, hogy azt bér munkában, díj ellenében vagy saját számlára végzi;
- q) „vezetési időszak”: az az összeadódott vezetési idő, amely egy pihenőidő vagy egy szünet után kezdődik és addig tart, amíg a járművezető újabb pihenőidőt vagy szünetet tart. A vezetési időszak folyamatos vagy megszakított lehet.

2. számú melléklet

Az európai és az Európához közeli államok

Unió tagállamok:

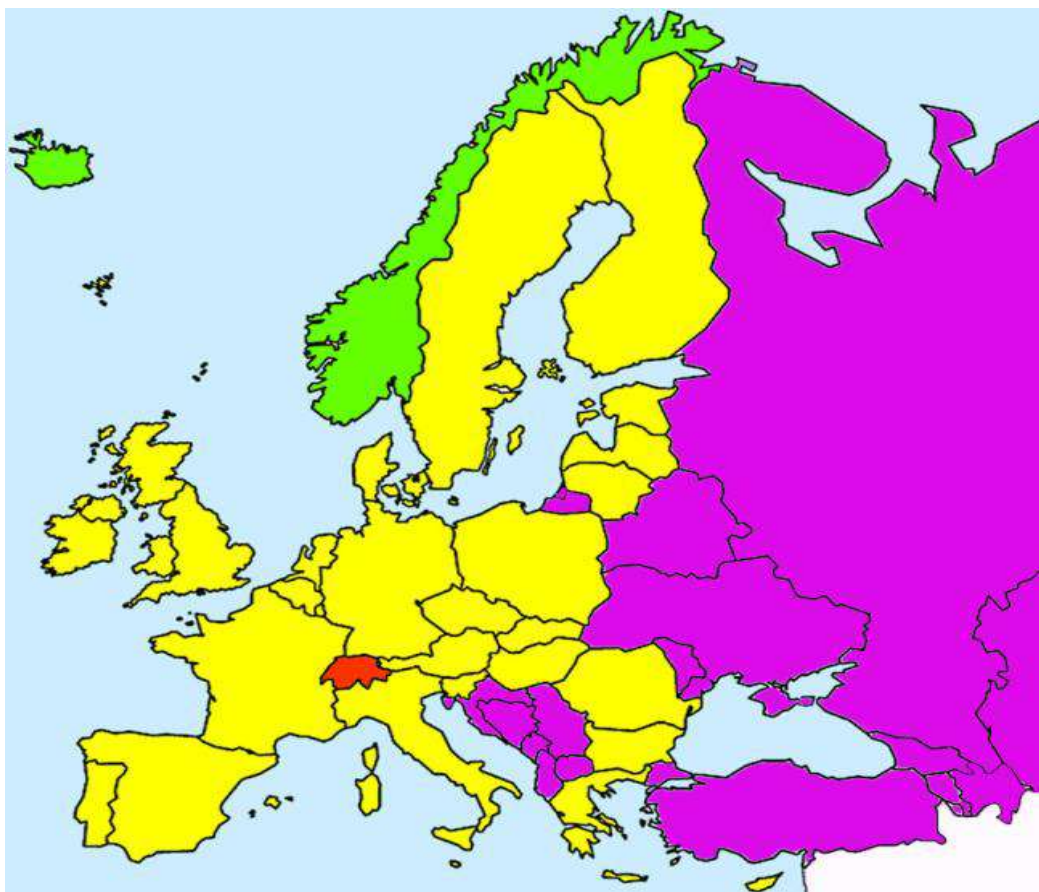
Belgium (B), Bulgária (BLG), Cseh Köztársaság (CZ), Dánia (DK), Németország (D), Észtország (EST), Írország (IRL), Görögország (GR), Spanyolország (E), Franciaország (F), Olaszország (I), Ciprus (CY), Lettország (LV), Litvánia (LT), Luxemburg (L), Magyarország (H), Málta (M), Hollandia (NL), Ausztria (A), Lengyelország (PL), Portugália (P), Románia (RO), Szlovénia (SL), Szlovákia (SK), Finnország (SF), Svédország (S), Egyesült Királyság (GB).

EGT-tagországok Tagállamok + Liechtenstein (FL), Izland (IS) és Norvégia (N).

Az AETR-megállapodást aláíró országok

Minden uniós tagállam + minden EGT-tagország (Izland kivételével) + Albánia (AL), Andorra (AD), Azerbajdzsán (AZ), Bosznia-Hercegovina (BA), Fehéroroszország (BY), Grúzia (GE), Horvátország (HR), Kazahsztán (KZ), Macedónia (MK), Moldova (MD), Monaco (MC), Montenegró (MNE), Oroszország (SU), Örményország (AM), San Marino (SM), Szerbia (SRB), Tádzsikisztán (TJ), Törökország (TR), Türkmenisztán (TM), Ukrajna (UA), Üzbegisztán (UZ) + Svájc (CH).

Egyéb Svájc az AETR-megállapodás aláírója és bár nem uniós tagállam, betartja az 561/2006/EK rendelet előírásait.



4.számú melléklet

TEVÉKENYSÉGEK IGAZOLÁSA
(AZ 561/2006/EK RENDELET VAGY AZ AETR-MEGÁLLAPODÁS)

Az út megkezdése előtt, géppel kell kitölteni és aláírással kell ellátni.

A menetíró készülékből származó eredeti adatrögzítő lapokkal együtt kell tárolni az előírás szerinti helyen.

A hamis igazolás szabálysértésnek minősül

A vállalkozás által kitöltendő rész
1. A vállalkozás neve:
2. Utca, házsám, postai irányítószám, város, ország:
3. Telefonszám (a nemzetközi előhívó számmal):
4. Faxeszám (a nemzetközi előhívó számmal):
5. E-mail cím:
Alulírott:
6. Név:
7. A vállalkozásnál betöltött tisztség:
kijelentem, hogy a járművezető:
8. Név:
9. Születési idő (év/hónap/nap):
10. Vezetői engedély vagy személyazonossági igazolvány vagy útlevél száma:
11. A vállalkozáshoz való belépés időpontja (év/hónap/nap):
az alábbi időszakban:
12. (év/hónap/nap/óra)-tól/-től:
13. (év/hónap/nap/óra)-ig:
14. ☐ betegállományban volt
15. ☐ éves szabadságon volt
16. ☐ szabadságon volt vagy pihenőidejét töltötte
17. ☐ olyan járművet vezetett, amely nem tartozik az 561/2006/EK rendelet vagy az AETR-megállapodás hatálya alá
18. ☐ a járművezetésen kívüli egyéb tevékenységet végzett
19. ☐ rendelkezésre állt (készenlét)
20. Kelt: (hely)-án/-én.
Aláírás:

21. Alulírott, a jármű vezetője kijelentem, hogy a fenti időszakban nem vezettem az 561/2006/EK rendelet vagy az AETR-megállapodás hatálya alá tartozó járművet.

22. Kelt: (hely)-án/-én.

A járművezető aláírása