

VII. Évfolyam 3. szám - 2012. szeptember

Gyarmati József – Végh Róbert

gyarmati.jozsef@uni-nke.hu – vegh.robort@uni-nke.hu

JOGSZABÁLYVÁLTOZÁS HATÁSA A GÉPJÁRMŰVEZETŐ KÉPZÉSRE

Absztrakt

A gépjárművezető képzés fokozatosan átalakul és korszerűsödik, megváltozik a jogszabályi környezet, ennek megfelelően az autósiskola létrehozása és fenntartása is egyre nagyobb feladat a közúti közlekedési szakemberek számára. Az utóbbi években viszonylag egyszerű dolga volt a képzéssel foglalkozó szakembereknek, mert lényeges változás nem történt a szabályozásban, így a megtanultak alkalmazása nem állította komoly feladat elé őket. 2011. év végén megjelent a 24/2005. GKM rendelet módosítása, ami több fontos változást tartalmaz. A cikkben főként azokkal a változásokkal foglalkozunk, ami lényeges módon hatott a honvéd tisztjelöltek közúti gépjárművezető képzésének feltételeire.

Driver training is gradually under transformation and modification, legal regulations connected with that are also under changing. In accordance with abovementioned, founding and managing of a driving school are more difficult for experts of road transportations. The work of trainers in the past few years was relatively easy, because of stable legal regulations, it comes, the use of them was not so difficult. At the end of 2011. the modification of 24/2005 GKM regulation was issued, having some important changes. In this article I deal with the main changes of those regulations, which mainly affected the conditions of the driver training for military officer candidates.

Kulcsszavak: jogszabály, gépjárművezető, képzés, járműkategória, közúti ~ law, driver, training, vehicular

A KÖZÚTI GÉPJÁRMŰVEZETŐ KÉPZÉST MEGHATÁROZÓ LEGFONTOSABB JOGSZABÁLYOK

Egy autósiskola keretében folytatott közúti gépjárművezető képzést számos törvény, rendelet, jogszabály és elnöki szabályzat határozza meg és felügyeli. A képző szervnek folyamatosan figyelnie kell a jogszabályi háttér változását és a szükséges módosításokat a jogszabály hatálybalépését követő 30 napon belül át kell vezetnie a vállalkozási feltételeken és az írásos tájékoztatón. [1] Szakmai szempontból a legfontosabb jogszabályok az alábbiak¹ [2] [3]:

Törvények:

- 2004. évi CXL törvény: A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól,
- 1988. évi I. törvény: A közúti közlekedésről.

MT rendeletek:

- 30/1988. (IV.21.) MT rendelet: A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. végrehajtásáról,

Jogszabályok:

- 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelete: A közúti közlekedés szabályairól (KRESZ),
- 41/2004. (IV.7.) GKM rendelet: A közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról,
- 13/1992. (VI.21.) NM rendelet: A közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról,
- 31/1992. (XII.19.) NM rendelet: A közúti járművezetők elsősegély-nyújtási ismeretei megszerzésének igazolásáról,
- 22/1992. (XI.25.) KHVM-HM-BM együttes rendelet: A fegyveres erők részére történő közúti járművezető képzésről, vizsgáztatásról és az ehhez kapcsolódó vezetői engedély kiadásáról.
- 24/2005. (VI.21.) GKM rendelet: A közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól,

Elnöki szabályzatok (NKH – Nemzeti Közlekedési Hatóság):

- 2/2007. Elnöki Szabályzat: A közúti járművezetők képzésének és vizsgáztatásának eljárási rendjéről (1-10-ig függelékek),
- 31/2007. Elnöki Szabályzat: A közúti járművezetők vizsgáztatásának hatósági és ügyviteli rendjéről,
- 32/2007. Elnöki Szabályzat: A közúti járművezetők és a közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának szakfelügyeletéről,
- 67/2007. Elnöki Szabályzat: A közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról.

NFM rendeletek:

- A nemzeti fejlesztési miniszter 58/2011. (XI. 24.) NFM rendelete a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet módosításáról.

¹ Kivonat a Prof. Dr. Berek Lajos – Vég Róbert: Autósiskola létesítésének feltételei című cikkből.

A LEGFONTOSABB JOGSZABÁLYI VÁLTOZÁSOK A KÖZÚTI GÉPJÁRMŰVEZETŐ KÉPZÉSBN [4]

Két jogszabályváltozással foglalkozunk ebben a cikkben, azokkal, amelyek legnagyobb mértékben befolyásolják a honvéd tisztjelöltek képzését.

Az 58/2011. (XI. 24.) NFM rendeletben megszűnt a 3. számú melléklet 3.3. pontja, vagyis az összevont tanfolyamok, illetve a 14. § (1) bekezdése, amelyben korábban lehetőség volt a sikeres közlekedési alapismeretek vizsga érvényességi idejét meghosszabbítani.

Nagyon sok módosítás van még a jogszabályban, de azok többnyire minden autósiskolát érintenek, és számunkra nem bírnak akkora horderővel, mint az előbb említett kettő változás.

AZ ÖSSZEVONT TANFOLYAMOK MEGSZŪNÉSÉNEK HATÁSA

A jogszabályváltozás előtti 24/2005. (VI.21.) GKM rendelet 3. számú mellékletének 3.3. pontja meghatározta az összevont tanfolyamok fogalmát: vagyis „Összevont tanfolyamot csak a „B” és a „C1”, valamint a „B” és „C” kategóriák összevonásával lehet szervezni. A szervezés során figyelemmel kell lenni – és erről a tanulót is tájékoztatni kell – az összevont kategóriára érvényes speciális vizsgafeltételekre (életkor)”²

Alaphelyzetben valaki akkor kezdheti meg a „C” járműkategóriás képzést, ha már rendelkezik „B” kategóriával és megfelel az előírt életkori sajátosságnak³. Többnyire a hallgatók ilyen képzésben vettek és vesznek részt.

Az összevont képzés a nagy tömegek képzése esetén jelent jó megoldást, mint például a honvéd tisztjelöltek képzése. Főként akkor, amikor korlátozott időkeret áll rendelkezésre és a jogszabályok által megengedett napi maximális óraszámokat kell alkalmazni.⁴ Ebben az esetben az elméleti tanfolyami kötelezettségnek kb. 1,5 – 2 hónap alatt eleget lehet tenni. Több csoportra bontva lehet megtartani az elméleti foglalkozásokat, de a legnagyobb szervezést igénylő foglalkozás a BÜ⁵, mert itt korlátozott a foglalkozáson egyidejűleg résztvevő tanulók száma⁶. További nehézség, hogy a meghatározott tanóra ideje 50 perc, és ez nem egyezik meg az egyetem tanóra idejével, így elég sok holtidő alakul ki a képzés során. A vizsgák szervezése és végrehajtása már gyorsabb folyamat, amennyiben rendelkezésre áll BÜ szaktanterem, viszonylag rövid idő alatt nagy létszámokat lehet oktatni és vizsgáztatni. A legtöbb autósiskola egyszerre csak pár tanuló képzésével foglalkozik, ezért nem éri meg nekik BÜ szaktantermet fenntartani. A BÜ vizsgát legtöbbször a rutin vizsgával egyidejűleg szervezik, és a gyakorlati oktató a saját járművén készíti fel a tanulót. Ekkor ez plusz órásszámmal jár, mert a vezetési időből nem lehet a BÜ oktatásra elvenni órásszámot. Ez az oktatási és vizsgáztatási mód megfelel és költséghatékony kis létszámok esetén, de mint a honvéd tisztjelöltek képzése már megvalósíthatatlan a nagy időcsúszás miatt.

Az összevont képzésnek legnagyobb jelentősége a gyakorlati képzés során van, mert ekkor sokkal gyorsabban lehet teljesíteni a vezetési feladatokat. Igazából egy szabály van, hogy a „C” forgalmi vizsgának kell lennie az utolsó vizsgának. Célszerű persze betartani azt a sorrendet, hogy legyen meg előbb a „B” forgalmi vizsga és csak utána kezdjük meg a „C” rutin oktatását, majd a „C” forgalmi. De amennyiben nagyon rövid idő áll rendelkezésre,

² A nemzeti fejlesztési miniszter 58/2011. (XI. 24.) NFM rendelete a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet módosításáról. Magyar Közlöny, 2011. évi 138. szám. 33241. oldal.

³ Betöltötte a 18. életévét, vagy annál legfeljebb 6 hónappal fiatalabb.

⁴ 24/2005. (VI.21.) GKM rendelet: A közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól. 3.2.1. Az egyes járműkategóriákhoz tartozó oktatási idők.

⁵ Biztonsági ellenőrzés és üzemeltetés.

⁶ Maximum 15 fő lehet.

megoldható, hogy egyszerre vezessen személy és teherautót a tanuló, és akár előbb megszerezheti a „C” rutin vizsgáját, mint a „B” forgalmi.

A jogszabályváltozás hatására megszűnt az összevont képzés és most már csak akkor iskolázható be tanuló „C” járműkategóriára, ha már rendelkezik a „B”-vel. A felvételiző honvéd tisztjelöltek legalább egyharmada viszont nem rendelkezik „B” kategóriás vezetői engedéllyel⁷, így amennyiben követelményként megmarad számukra a „B” és „C” járműkategóriás vezetői engedély megszerzése vagy a záróvizsgára, vagy pedig a tisztavatásra, úgy csak egymás után tudják ezeket teljesíteni.

A probléma igazából az, hogy a honvéd tisztjelöltek képzését közbeszerzés útján lehet megvalósítani, így ki kell írni a közbeszerzési eljárást. Az első eljárás kiírása, ami az elméleti képzésre vonatkozik, még viszonylag egyszerű, de a következő a „B” járműkategória gyakorlata már problémás az időszámvetés miatt. A hallgatók többsége viszonylag gyorsan eleget tesz az elméleti vizsgakövetelményeknek, de mindig van pár hallgató, aki csak sokadszorra (ez akár 6-8 vizsgát is jelenthet) tudja teljesíteni. Amennyiben a „B” járműkategória esetén a közbeszerzésben egyidejűleg írják ki az elméletet és a gyakorlatot, akkor sem lesz a helyzet sokkal kedvezőbb, mert nagyon nagy az időbeni szórás az első sikeres forgalmi vizsgát tett tanuló és az utolsó között.

A tanulók többsége az első vagy az azt követő pótvizsgán átmegy, de vannak olyan tanulók is, akiknek komoly problémát jelent a vizsgakövetelmény teljesítése. Amennyiben a tanuló két éven belül azonos járműkategóriában öt sikertelen forgalmi vizsgát tett, úgy rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálaton kell résztvennie⁸. A vizsgákat a közlekedési hatóság szervezi és végzi, a vizsgaidőpontokat ők adják. 2012. év elején már előfordult, hogy gyakorlati vizsgára csak több hónappal későbbi időpontot tudtak biztosítani. Ezáltal előfordulhat, hogy aki elsőre átmegy a forgalmi vizsgán annak ez kb. két hónap alatt sikerül, akinek meg még PÁV vizsgálatra is el kell mennie, annak akár egy évig is húzódhat a képzése⁹.

Ezek az előre kiszámíthatatlan időtartományok szinte lehetetlenné teszik a közbeszerzés időtartamának tervezését.

VIZSGA ÉRVÉNYESSÉGI IDŐ MEGHOSSZABBÍTÁS MEGSZŪNÉSÉNEK HATÁSA

A jogszabályváltozás előtti 24/2005. (VI.21.) GKM rendelet 14. § (1) paragrafusa kimondta, hogy: „a sikeres közlekedési alapismeretek vizsga – a 11. § (1) bekezdésének c) pontja tekintetében – két évig érvényes. Az érvényességi idő egy alkalommal, újabb kétéves időtartamra meghosszabbítható tanfolyammentesen tett sikeres közlekedési alapismeretek vizsgával.”¹⁰

Ez a jogszabály kedvező volt, mert a nagy tömegű képzés esetén az időszámvetés nehézsége, és a tanulók nem azonos szintű ismeretei miatt előfordultak csúszások, ami miatt néhány tanuló elérhette a két éves időkorlátot. Ekkor az ismeretek felfrissítése után sikeres közlekedési alapismeretek (teszt) vizsgát tettek, és újabb két év időtartományt nyertek.

Kedvező volt továbbá, hogy csak közlekedési alapismeretek vizsgát kellett tennie a tanulónak és nem veszített el más megszerzett vizsgát (szerkezettan, munkavédelem, BÜ).

A gyakorlati képzés megkezdésekor, csak a tanulók egy része tudott járműre ülni (megkezdni a járművezetési gyakorlatot), a többi tanulónak várnia kellett. Ez azért

⁷ Statisztika a Bolyai autósiskola nyilvántartásából

⁸ 24/2005. (VI.21.) GKM rendelet: A közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól. 14 § (4) bekezdés.

⁹ Valóságban előforduló helyzet a Bolyai autósiskola nyilvántartásából

¹⁰ 24/2005. (VI.21.) GKM rendelet: A közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól. A vizsgák érvényessége, a vizsgaigazolás kiállítása. 14 § (1) bekezdés.

fordulhatott elő, mert egyetlen autósiskola sem rendelkezik több tíz teherautóval és szakoktatóval, amivel meg tudná oldani több mint száz tanuló egyidejű képzését.

Az 58/2011. (XI. 24.) NFM rendelet 14 § (1) bekezdése szerint „A sikeres közlekedési alapismeretek vizsga – a 11. § (1) bekezdésének c) pontja tekintetében – két évig érvényes”.

A közbeszerzések kiírása és a kategóriák egymásra épülése miatt könnyen előfordulhat, hogy nagyobb létszámnál több hallgató kicsúszik a jogszabály biztosította két éves időintervallumból, ami miatt újra kell kezdenie az egész tanfolyamot. Ezen hallgatók képzését viszont már aligha lehetne a közbeszerzés keretében biztosítani.

ÖSSZEFOGLALÁS

Az állandó jogszabályváltozás komoly feladat elé állítja a gépjárművezető képzéssel foglalkozó szakembereket és autósiskolákat. Minden évben történik valami változás a szabályozásban és ezeket állandóan nyomon kell követni, és beépíteni a képzésbe. 2011. év végén megjelent 58/2011. (XI. 24.) NFM rendelet nagyon sok módosítást tartalmaz, amiket fel kell dolgozni. Ezen rendeletben két jelentős módosítás történt, ami a honvéd tisztjelöltek későbbi képzését is nagyban befolyásolni fogja. A cikkben bemutatott módosítás hatással van a gépjárművezető képzésre kiírandó közbeszerzési pályázatra is, ezért további feladatokat fog jelenteni a jogszabály értelmezése.

Felhasznált irodalom

- [1] 24/2005. (VI.21.) GKM rendelet: A közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól.
- [2] Prof. Dr. BEREK Lajos – VÉG Róbert: Autósiskola létesítésének feltételei. Bolyai Szemle 2009. XVIII. évf. 4. szám. Budapest: ZMNE nyomda, 2009. p. 13-21. ISSN: 1416-1443.
- [3] Kiss József: Szakmai ismeretek iskolavezetői szaktanfolyamon résztvevők számára. NKH jegyzet, Budapest, 2009.
- [4] A nemzeti fejlesztési miniszter 58/2011. (XI. 24.) NFM rendelete a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet módosításáról. Magyar Közlöny, 2011. évi 138. szám, p. 33224 – 33271.
- [5] NKH Tanterv és útmutató: A járművezető-képző tanfolyamok számára „C” kategória és „C1” alkategória. NKH Központi Hivatal Képzési és Vizsgáztatási Főosztály, Budapest, 2007. április 23.
- [6] 2/2007. Elnöki Szabályzat, 4. számú függelék: A „C1”, „C” kategóriás biztonsági ellenőrzés és üzemeltetés, valamint rutin vizsgák rendjéről. NKH Stratégiai és Módszertani Igazgatóság Képzési és Vizsgáztatási Főosztály, Budapest, 2007. február.