



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

A közúti közlekedés aktuális kérdései, különös tekintettel a 2017.évben várható változásokra

Székely András

Osztályvezető

Gépjármű-közlekedési és Vasúti Főosztály

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

XXI. A magyar közlekedés helyzete az EU-ban

2017. Február 23-24.



A közúti közlekedés szabályozási rendszere

A közúti közlekedés résztvevőire vonatkozó szabályozási tevékenységre az Európai Unióhoz való csatlakozás időpontjától kezdődően kihat az EU irányelvekben közzétett rendelkezések nemzeti jogba történő átvétele. Emellett korlátozottan van lehetőség a közlekedés biztonságát közvetlenül befolyásoló „nemzeti problémákat kezelő” szabályozások kialakítására.

A szabályozás minden intézkedés alapja és a kormányzat legfőbb eszköze a helyzet kezelésére. Szükséges a közúti közlekedési szabályozási rendszer felülvizsgálata: a jogszabályok egyszerűsítése, a felhasználók számára átlátható szerkezet kialakítása, a belső és egymás közti ellentmondások megszüntetése, az idejétmúlt szabályozások megszüntetése, a rendszeres dereguláció lehetővé és kötelezővé tétele.

A szabályozási folyamatban a közúti közlekedési szabályok új rendszerének kialakítását és a gépjárművezető képzés reformját kiemelten kell kezelni. A forgalmi rend alakításával kapcsolatos szabályozást szintén szükséges felülvizsgálni, adott esetben leegyszerűsíteni és korszerűbbé tenni. A közlekedésbiztonsággal kapcsolatos tevékenységek finanszírozási szabályozását szintén az igényeknek megfelelően szükséges változtatni, forrást allokálva az akciók végrehajtásához, illetve a szabályozás megváltoztatásával megkönnyíteni a rendelkezésre álló források megfelelő felhasználását. Egyes területeken szintén szükséges a szabályozás a közlekedésbiztonság fokozása érdekében.



A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM rendelet (a továbbiakban: KRESZ) módosítása több okból szükségessé vált





Az elektromos járművek elterjesztésének támogatása

A Jedlik Ányos Tervhez kapcsolódó jogalkotási feladatokról szóló 1487/2015. (VII. 21.) Korm. határozat rendelkezései alapján szükséges a környezetkímélő elektromos járművek közlekedését segítő, a városokban kialakított töltési pontok és elektromos üzemanyag-töltő állomások megjelölésével, a töltés idejére történő díjmentes várakozással összefüggő – új rendelkezések KRESZ-ben történő szabályozása: a zöld rendszámtáblával rendelkező gépkocsik a városokban kialakított töltési pontokon a töltés ideje alatt díjmentesen várakozhatnak.





Vallási közösség nevére utaló jelzőtáblák

Az Európai Unió több tagállamában kialakult gyakorlattal megegyezően lehetővé kell tenni olyan tájékoztató jelzőtáblák kihelyezését, amelyeknek felirata és jelképei utalhatnak az út közelében elhelyezkedő vallási közösség nevére, az ott elhelyezkedő épület nevére, valamint a szertartások időpontjára.





Gyors villamos közlekedésének segítése



A fővárosban üzemeltett gyors villamos közlekedésének segítése érdekében – a Fővárosi Önkormányzat kezdeményezésére – felül kellett vizsgálni a KRESZ-ben a villamosok részére jelenleg megállapított sebességhatárokat. Az előkészített szövegtervezet biztosítja az ún. gyors-villamosok (pl.: a Hungária krt. gyűrűjében) magasabb sebességgel történő közlekedését is, valamint az elkülönített pályán haladó villamosokra és a párhuzamos járműforgalomra elkülönített sebességszabályozás alkalmazását (pl.: a Margit hídon)



Forgalmi jelzőlámpa jelzésének kiegészítése

A KRESZ rendelkezéseinek felülvizsgálatával kapcsolatosan végzett kormányzati kezdeményezésű lakossági felmérés eredménye alapján indokoltnak tartjuk bevezetni a forgalmat irányító fényjelző készülékek piros és a zöld fényjelzéseit kiegészítő fényjelzésben az egymást követően megjelenő csökkenő értékű számok megjelentetésének lehetőségét, amelyek utalhatnak az adott fényjelzés megváltozásáig hátralévő időtartamra.





Forgalmi torlódás jelzése

Amennyiben az autópályán vagy az autóúton kialakuló forgalmi torlódás miatt a jármű sebességét hirtelen, jelentős mértékben csökkenteni szükséges, akkor ezt az elakadásjelző lámpák működtetésével jelezni kell. E szabály a gyakorlatban kedvező tapasztalatokkal terjed és a kötelező bevezetése jelentősen segítheti a torlódásoknál megjelenő ütközések számának csökkentését.





Motorkerékpárok nappali menetjelző használata

A technikai fejlődéshez igazodóan indokolt lehetővé tenni a motorkerékpárok esetében is a nappali menetjelző lámpa használatát.





Tájékoztató és veszélyt jelző táblák jelzési képének meghatározásában nagyobb szabadság a közútkezelőknek

Ezzel egyrészt csökkenteni lehetne egyes csomópontokban a „táblaerdő” méretét, másrészt nem lenne okvetlenül szükséges a gyorsan változó körülmények folyamatos lekövetése a KRESZ-ben, vagyis megszűnne az állandó módosítási kényszer.

(Az autópályákon elhelyezett változtatható jelzésképű jelzőtáblák terjedésével egyre több közlekedési krízishelyzet jelezhető előre, így a táblák használhatóságát is jelentősen javítaná, ha bizonyos egyértelmű jelzések megjelenhetnének. Jelenleg sok esetben magyarul, és esetleg még egy nyelven vannak feltüntetve közlekedési információk, a tranzitforgalom aránya miatt azonban kívánatos lenne ezeknek a jelzéseknek a „nemzetközibbé tétele” is.)



A 2014/67/EU végrehajtási irányelv

Az alapirányelv érvényesítésére szolgál, a kiküldetési irányelvben meghatározott követelmények betartásának hatékony ellenőrzését hivatott biztosítani. Ennek a rendelkezései tehát a fuvarozásra csak annyiban alkalmazandók, amennyiben a fuvarozásra a kiküldetési irányelv is alkalmazandó, egyéb esetben nem.

A közlekedési szektorra álláspontunk szerint nem terjed ki a kiküldetési irányelv hatálya. Magyar szempontból egyértelműen ellenezzük, hogy az irányelv hatálya kiterjedjen a közlekedésre.

A szociális dömping elleni küzdelemmel indokolt, 2017. évtől a fuvarozói ágazatra is kiterjesztett osztrák minimálbér-előírás jelentős többlet terhet ró a magyar fuvarozókra. A bevezetés körülményei arra utalnak, hogy nem megfelelően gondolták át az ágazat specialitásait. A mobil munkavállalókat foglalkoztató munkáltatók jelentési, adminisztrációs kötelezettsége azonos az Ausztriában fix munkavégzési helyre munkavállalót kiküldő munkáltatókéval. Az előírások nehezen megoldható, egyes esetekben megoldhatatlan kötelezettséget tartalmaznak.



Közúti közlekedési Szövetség

Franciaország kezdeményezésére 2017. január 31-én 8 régi tagállam és egy EGT-tag (AT, BE, DK, FR, DE, IT, LU, SE + NO, a továbbiakban másképpen gondolkodó országok, unlike-minded countries) közzé tette ún. „Közúti közlekedési Szövetség” („Road Alliance”) című közös nyilatkozatát. A közös nyilatkozatban intézkedési javaslataikat fogalmazzák meg az egységes közúti közlekedési piac olyan célú támogatása érdekében, amely szerintük jobban biztosítaná az alapvető szociális jogok érvényesítését és a hatékonyabb ellenőrzést, és három konkrét célkitűzést is megjelölnek: (1) intézkedések az uniós, különösen a szociális jogszabályok összehangoltabb végrehajtása érdekében; (2) a szociális, a közlekedésbiztonsággal és a munkával kapcsolatos szabályokkal történő visszaélések elleni harc érdekében az ellenőrzési gyakorlat javítása; (3) közös álláspont kialakítása a szociális dömping elleni közdelem, a tisztességes verseny támogatása, a közlekedésbiztonság figyelembevétele és a nehéz és könnyű tehergépjárművek vezetői közötti nagyobb tiszteletadás és egyetértés tekintetében.



Közúti közlekedési Szövetség

Változatlanul tiltakozunk minden olyan kezdeményezés ellen, amely a közúti fuvarozás tekintetében a szociális dömping elleni küzdelemre hivatkozik, minden olyan tagállami törekvés ellen, amely a kiküldetési irányelvnek a fuvarozási szektorra történő kiterjesztésével törekszik kiegyenlíteni az európai bérszintek közötti különbségeket.

Támogatunk minden olyan közös tagállami kezdeményezést, amely a közúti közlekedésre vonatkozó jelenlegi jogrendben a jogkövető vállalkozások és a közlekedésbiztonság növelése érdekében az ellenőrzések hatékonyságának növelését tűzi ki célul, ugyanakkor aggasztónak tartjuk, hogy a non-like-minded csoport egyes tagállamainak ellenőrzési körében immár markánsan megjelenik (és drasztikus bírságtételeket alkalmaz) a külhonos tagállamok fuvarozói által megfizetett munkabérek mértékének vizsgálata, és minden ezzel kapcsolatos adminisztrációs kötelelem betartásának ellenőrzése és szankcionálása.

Támogatunk minden, az adminisztrációt csökkentő és egységesítő kezdeményezéseket, mert megöli a tevékenységet a tagállamonként eltérő adminisztráció. Különösen problémás a jelenlegi szabályrendszerek újragondolása az olyan területeken, ahol korrekt statisztikai adatok hiányában a „probléma” nagyságrendje sem tisztázott és igazolható; gondolunk itt a kisautós tevékenységnek az európai uniós fuvarpiacra gyakorolt hatására, vagy a tiltott kobotázs nagyságrendjére, amelyeknek a megbízható statisztikai mérése igencsak kétséges.



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

Köszönöm a megtisztelő figyelmet!

andras.szekely@nfm.gov.hu
