

## Észrevételek az 54/2021. (XI. 5.) ITM rendelettel kapcsolatosan

Az OEME észrevételei a *közúti közlekedési ágazatban használt gépek kezelőinek képzéséről és vizsgáztatásáról* szóló 54/2021. (XI. 5.) ITM rendelettel (a továbbiakban: ITMR) kapcsolatosan.

### Rendelet hatálya

Legelőször is a címe, a rendelet *„közúti közlekedési ágazatban használt gépek kezelőinek képzéséről és vizsgáztatásáról”* címéből adódóan messze túlnyúlik a közúti közlekedésen és lefedi a teljes gazdaság „gépparkját”. Az ITMR mellékletében felsorolt 82 db gépcsoport nagy része nem tartozik oda. Nem látjuk indokoltnak, hogy a termelőüzem híddarujára vagy akár a belső kiszolgáló tevékenységet végző targoncára vagy épp az autószerelők csápos emelőjére, illetve pl. a csarnok világítását karbantartó kosaras emelőt használóra a közúti közlekedési szabályok vonatkozzanak. De sorolhatnánk az építőipar (pl. toronydarú) vagy a mezőgazdaság (pl. bálafogó) emelő- és rakodógépeit is.

Az ITMR kötelező előírást tartalmaz az 1. § (1) alapján a *„a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 19.§ (5) bekezdése alapján szükséges szakmai képzés”* esetében. A Kkt. azonban csak általánosságban nevezi meg a gépeket *„A közúti áruszállításhoz kapcsolódó árumozgatásra alkalmas gépeket, a járműre szerelt továbbá a közutak építéséhez, fenntartásához használt, önjáró vagy vontatott emelő-, rakodó- és útépítő gépet ...”*, nincsenek konkrétan megnevezve, beazonosítva az ITMR mellékletében felsorolt gépcsoportok valamelyikével, vagy pontosítva, mint a korábbi 40/2009. (VIII. 31.) KHEM rendeletben (bár ott az „alkalmas” szó beiktatásával majd minden emelőgépet maga alá vont).

### Gépcsoportok

A közlekedési tárca szakértői a jogalkotás során 82 db gépcsoportot nevesítettek az 1. mellékletben. Ezek korábbi jogszabályok által érintett több száz csoportosításokból tevődtek össze.

[6/1980. (I. 25.) ÉVM–KPM rendelet, 40/2009. (VIII. 31.) KHEM rendelet, 35/2016. (VIII. 31.) NFM rendelet - Építő- és anyagmozgató gép kezelője (OKJ) szakmai és vizsgakövetelmény (SzVK) stb.]. Ezek közül kb. 30 db emelőgép. Észrevételeink ezekre vonatkoznak.

A rendelet azonban súlyos hiányosságot is tartalmaz, mert az 1. mellékletben felsorolt gépek közül, amelyeket csak jogosítvánnyal kezelhetők, a gépi csörlő, villamos emelődobok és a színháztechnikai emelőgépek hiányoznak, pedig ezek a berendezések is az EBSZ hatálya alá tartoznak. A villamos emelődobok hiánya különösen súlyosan érinti az üzemeltetőket, mert ez a géptípus az emelőgépek területén nélkülözhetetlen, gyakorlatilag ma a targoncán kívül az emelőgépek csaknem a fele ilyen emelőgépből áll. [Így a törvényisztelő cégeknek be kellett volna szüntetni a tevékenységüket.]

Nem látunk a rendelettel kapcsolatban olyan szervezetet, aki segít az eligazodásban. Javasunk egy ábrás értelmező kiegészítést, szabványokra, szakirodalomra hivatkozva, a pontos beazonosítás érdekében.

Javasoljuk a gépcsoportok vonatkozó jogszabályokhoz, szabványokhoz és nem utolsósorban a gazdasági élethez való igazítását, felülvizsgálatát!

### Túlzott szigor

A képzés és a vizsga az autós iskolákban folyó gépjárművezetői KRESZ vizsgák bürokráciájára emlékeztetnek, a jogalkotó ebbe a szabályozási körbe sorolta.

ITMR „7. § 2) *A gépkezelői jogosítványra a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló rendelet gépjárművezetői képesítési igazolvány kiadására és nyilvántartására vonatkozó szabályait kell alkalmazni az e §-ban meghatározott eltéréssel. A gépkezelői jogosítvány kiadása, pótlása, cseréje, visszavonása és nyilvántartása a Kkt. szerinti vizsgaközpont (a továbbiakban:*



*vizsgaközpont) feladata.”*

Vizsgát csak a Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont Nonprofit Kft. (a továbbiakban: KAV) végezhet, képzést pedig csak a KAV által engedélyezett képzők (gyakorlatilag az autós iskolák).

Az eddigi több hónapos visszajelzések alapján többször tapasztalható volt „KRESZ vizsgás” bürokrácia, túlzott szigor, akár egy gyalogkísérésű targonca esetében is.

Javasoljuk a képzők körét az engedélyezett felnőttképző intézmények körére kiterjeszteni, mert a KAV által engedélyezett Közúti járművezetők vagy közúti közlekedési szakemberek képzésére engedéllyel rendelkező képzőszervek nyilvántartásában szereplő Engedélyezett szaktanfolyamok közül Gépkezelőre jogosult képzők „autós iskolák” köre szűk, így egy-egy régióban monopolhelyzet alakulhat ki.

Ezen túlmenően nagyban megnehezítheti a gazdasági élet szereplőit, ha a gépkezelői vizsgát a gépjárművezetői vizsgához igazítva online, elektronikusan kívánnák megvalósítani.

Meglátásunk szerint a közúti járművezetőkre vonatkozó előírások ráhúzása a teljes gazdasági területre túlzó, indokolatlan, káros és csak egy szűk lobby érdekét szolgálja.

**Túlzott tananyag**

A Tantervi és vizsgakövetelményt a közlekedési hatóság állította össze, amely megtalálható a KAV honlapján. Alapjába véve 3 x 8 órás elméleti képzés (általános munkavédelem, általános üzemeltetési ismeret és gépspecifikus ismeretek) és 1 (munkavédelem) + 3;4;5 órás gyakorlat (gépspecifikus) a gépcsoporttól függően.

Vizsga pedig elméletből tárgyanként (3 db) szóbeli és adott gép kezeléséből gyakorlati. (Az ITMR 6. §-a ad különböző beszámítási lehetőségeket.)

Azonban a „gépspecifikus” tárgyak a 82 db gépre külön, külön vonatkoznak. Így egyazon gépfőcsoporthoz tartozó gépek külön-külön történő oktatása és vizsgáztatása igen túlzó (pl. Targoncák: Gyalogkíséretű targoncák, Vezetőállásos targoncák, Vezetőüléssel targoncák, Autonóm kommissiózó targoncák – nem igen tud az oktató 8-8 órában külön beszélni a berendezésekről és 4-5 órában különböző gyakorlati feladatokat végezni – főleg pl. olyan vezetőállásos targoncánál, ahol lehajtható ülés is van.) [Egyébként itt jegyeznénk meg, hogy egyes targonca kategóriák megnevezésénél a vonatkozó szabványokban használatos elnevezéseket figyelmen kívül hagyta a rendelet, illetve eddig nem ismert fogalmakat vezetett be.] Hivatalos képzési- és vizsgadíjban azonban ezek külön-külön felszámolásra kerülnek! Ezek növelik nagymértékben a képzés illetve a vizsga költségét és a képzési időt (kiesett munkaidőt).

**Hatálytalanított jogszabályra való hivatkozás**

Nehezen tudjuk értelmezni emelőgépek esetén a 383/2007. (XII.23.) Korm. rendelet a 2. § (2) e) pontja alapján 2009.01.01-jétől hatálytalanított 6/1980. (I. 25.) ÉVM–KPM együttes rendeletre való hivatkozást. Az emelőgépkezelők döntő többségének a régi „mustársárga” jogosítványa már nincs is meg.

**Külföldi jogosultság elfogadása**

Pozitívként ítéljük meg a külföldön megszerzett gépkezelői jogosítvány elfogadásának lehetőségét. Azonban ezt csak tartósan munkát vállaló gépkezelők esetében látjuk elfogadhatónak, hogy kivárja a közlekedési hatóság eljárását. Alkalmi gépkezelések esetén pl. egy-két napra az anyacégtől ide érkező karbantartó személyzet vagy egy uniós szomszéd országból érkező teherautó sofőrje a magyarországi telephelyre beérkezve lenyitja a kamionja hátlapját és kipakol a rakteréből, majd távozik is vissza anyaországába esetben, ez igen életszerűtlen (nincs idő megküldeni és kivárni a közlekedési hatóság döntését).



## **EBSZ módosítási javaslat**

A kezelői jogosultság problémája mellett másik kiemelkedő feladatának tekinti az OEME az Emelőgép Biztonsági Szabályzat kiadásáról szóló [47/1999. \(VIII. 4.\) GM rendelet](#) felülvizsgálatát (amelyet már többször kezdeményezett).

A még a múlt századból való jogszabály megjelenése óta sokat változott a gazdasági élet (pl. nőtt a kölcsönzések, bérlekések száma mind az emelőgépek, mind a kezelők körében) illetve sok technikai változás, fejlődés történt (pl. ugyanaz az alapgép különböző adapterekkel többféle feladatot képes elvégezni). Ennek tükrében az EBSZ felülvizsgálata időszerű.

Ezzel kapcsolatosan egy konkrét példa: az első feltétel az emelőgép önálló kezelésének „– 18. életévét betöltött, vagy szakmunkás”. A vonatkozó közoktatási és szakképzési jogszabályok alapján a „szakmunkás” képzés a 2000-es évek elején megszűnt, jelenleg szakiskolai képzés folyik és a 3 éves képzési időből adódóan előfordulhat, hogy már 17 évesen végez a tanuló. Javasoljuk ezt a (két évtizede okafogyott) pontot (is) módosítani (főleg úgy, hogy a KAV vizsgabejelentésében jelenleg 18. életév alatti személyt nem lehet bevinni)! Ez pl. egy végzett autószerelőnél sarkalatos kérdés (egyébként az emelőgépes jogosultság megszerzése ma bent van az iskolai programtervben, ami jelenleg megvalósíthatatlan – de több KKK is tartalmaz erre való utalást).

Esetlegesen lehetőség lehetne külön az EBSZ által érintett gépek kezelésére és vizsgáztatására vonatkozó jogszabályra, akár az EBSZ-en belül - annak tükrében, hogy egyébként a gépcsoportra történő alapképzésen túl a konkrét géptípusra való munkahelyi oktatást már ma is az EBSZ előírja az I. fejezet 6. pontjában, illetve szabályozza a Munkavédelmi törvény 55. §-a.

Annak érdekében, hogy az üzemeltetők az emelőgépek kezelőit nyugodtan tudják megbízni, olyan szabályozás kell létrehozni, ami

- egyszerű;
- mindenki számára, (elsősorban) az üzemeltetők számára könnyen áttekinthető;
- a kezelt géppel biztosítja a biztonságos és balesetmentes munkavégzés feltételét;
- a képzési tematika a hasonló szerkezeti felépítésű emelőgépek között teremtse meg a könnyű átjárhatóságot;
- könnyen ellenőrizhető legyen.

Ennek érdekében ÚJ emelőgépkezelői szabályozást kell létrehozni!

Az ÚJ gépkezelői szabályozást elsősorban csak az emelőgépek kezelői részére kell elérhetővé tenni, és annak a következőt kell tartalmaznia:

- 1.) Minden, az emelőgépekre a korábban kiadott, és érvényes kezelési utasítás továbbra is megmaradjon. Ezek a továbbiakban különbözeti vizsga nélkül még xy évig érvényesnek maradjanak. Az érvényesség feltételeit meg kell határozni!
- 2.) Az ÚJ gépkezelői szabályozásnak a szabványokkal összhangban kell lenni (elnevezések, fogalmak).
- 3.) Az egyes elnevezéseket egyszerű ábrával magyarázni célszerű.
- 4.) A szabályozás támaszkodjon az üzemeltetői kockázatokra. Képzés központilag, azonban a vizsga helyileg legyen. Amikor a vizsgázó kis létszámú üzemeltetőtől jön, a vizsga helyét a hasonló üzemeltetési szempontok alapján kell meghatározni.
- 5.) A vizsga elméleti és gyakorlati ismereteket ölelje fel.
  - Az elméleti területen a kezelt emelőgéppel kapcsolatos biztonsági és azok műszaki követelményét kell számonkérni,
  - A gyakorlati ismeretek számonkérésénél a biztonságos üzemeltetést lehetővé tevő szerkezeti elemek állapotellenőrzését, működő képességeik ellenőrzési módját kell számonkérni, valamint a gépkezelés folyamatosságát, határozottságát (gyakorlottságát) és ezek következményeit kell ellenőrizni.

Mindezekhez felajánljuk szakmai segítségünket, részvételünket egy megbeszélésen, amelyek célja az emelőgépes tevékenység szakmai fejlesztése lenne.



Ezen túlmenően kérjük figyelembe venni a már leadott munkaanyagunkat. A területet érintő jogalkotói munka előkészítéséhez az Innovációs és Technológiai Minisztérium által kiírt GINOP-5.3.7-VEKOP-17-2017-00001 azonosító számú projekt keretében az „Emelő és rakodógépekkel összefüggő jogszabályi környezet felülvizsgálatáról szóló tanulmány” című közbeszerzési pályázatra szakértőinkből álló team által készített anyagot. Nem látjuk ennek figyelembevételét, hasznosulását.

A kezelőképzés felmerült nehézségének tisztázására a 2023. május 08 - 10. között Egerben megtartásra kerülő 14. OREMBIK emelőgépes konferencián kerekasztal megbeszélést szervezünk, amelyre a Gazdaságfejlesztési Minisztérium területért illetékes foglalkoztatáspolitikáért felelős államtitkárát, illetve megbízottját szeretettel meghívjuk és kérjük, hogy az emelőgépek kezelőinek képzésénél a fenti felmerült problémák megoldását illetve elképzeléseket tárják a szakma képviselői elé.

Várjuk a szíves visszajelzést a felvetett kérdésekre, a jogszabályi módosítások előmozdítását!