

ÚTON



5 tengelyen - biztos kézzel! MAGAZIN



5tengelyen - biztos kézzel!
2.000.000 Ft
„A legkiválóbb magyar kamionsofőr 2021”
díj nyertesének

DAE HANNOOM KTI VAK SOMMER

**Idén ismét előben szurkolhattunk
a legjobb kamionsofőröknek!**

A NiT Hungary MEGVÁLASZTOTT TISZTSÉGVISELŐI

31 éves
a



Elnök:

Füle László (Ronix-Trans Kft.)

Alelnökök:

Földi Elek (FES-Sped Kft.)

Paluska Pál (Work-Metall Trans Kft.)

Az elnökség tagjai:

Bitter Tibor (Bitter-Szűcs Garázs Bt.)

Bucsi András (Bucsi Travel Bt.),

Jeszek József (Kanizsa Sprint Kft.)

Tóth István (Pegazus Sped Kft.)

A felügyelőbizottság elnöke:

Benke István (Garancia-Sped Kft.)

A felügyelőbizottság tagjai:

Pálfı Imre (CARGOPORT Kft.)

Poór Bálint (Fehérvár Travel Busz Kft.)

Füle László, a NiT Hungary elnöke az új elnökség nevében megköszönte a tagság és a küldöttek bizalmát, kiemelve, hogy az elnökség sikeres munkájába vetett bizalom alapja a szervezetben belüli kiegyensúlyozott és nyugodt munkakörnyezet, a kiváló menedzsment, a sikeres szervezeti érdekképviselési tevékenység és az eredményes gazdálkodás. Mindezek olyan értékek, melyek garantálják a stabilitást, a kiszámíthatóságot, élvezik a tagsági kör támogatását, és amelyhez a megválasztott irányító testület örömmel adja tudását, tapasztalatait és munkáját.

Az elnök biztosította a tagságot és a jelen lévő küldötteket arról, hogy a NiT Hungary elnöksége a következő ciklusban is változatlan intenzitással és elkötelezettséggel dolgozik a hazai fuvarozó vállalkozások versenyképességének megőrzése és a szervezet hatékony és eredményes működése érdekében.

ÉRDEKVÉDELEM

Napirenden a szakmánk aktualitásai

Ülésezett szervezetünk elnöksége

„Változatlan elkötelezettséggel...”

Új elnökség kezdte meg munkáját

A Kamionsuli felhívása:

A rakományrögzítés nem játék!

NiT Hungary, HUNGRAIL

Példátlan együttműködés a vasúttal

Sikerős őszi tagi találkozó sorozat

Információdömping az ipartestülettől

Új időszámítás a munkabizottságban

Újjáalakult az Árufuvarozó Tanács**5 TENGELYEN – BIZTOS KÉZZEL!**

A 8. döntő a drivingcamp Hungary tanpályán

Zsámbékon új győztest avattunk**JOGI ROVAT**

A fuvarozást érintő jogszabályok

ADÓTANÁCSADÓ

A KIVA lényegi elemei és előnyei

HÍROLDAL

Elektromos buszok Veszprémben

3 milliós tengely 50 év alatt

Hazai távolsági autóbusz



4

5

6

7



8

10

12



54

56

58

ÚTON

A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÓK SZAKMAI LAPJA

Lapunkat rendszeresen
szemléli a megújult

 **OBSERVER**

www.observer.hu

A Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestületének – NiT Hungary Bronztoll-díjas szakmai lapja

A kiadásért felelős: **Dittel Gábor** ügyvezető főtítkárs

Szerkeszti: **Dékány Zsolt**

A kézirat lezárva: 2021. október 29.

Lapigazgató: **Kanev Zsuzsa**

Szerkesztőségi menedzser: **Csorba Evelin**

Levélcím: NiT Hungary, 1476 Budapest, 100. Pf. 63

Telefon: 264-5040, telefax: 264-5045

E-mail: nit@nit.hu, www.nit.hu

Lapnyilvántartási szám: 163/114/2/2008, ISSN 2060-3584

Borító, design: **Farmasi Dorottya**

Nyomda: **Vareg** Produkció www.vareg.hu

Napirenden a közúti árufuvarozás és autóbuszos személyszállítás aktualitásai

Ülésezett ipartestületünk elnöksége

A NiT Hungary újonnan megválasztott elnöksége és felügyelőbizottsága október 20-án tartotta első ülését. A résztvevők áttekintették a szeptember 15-i találkozás óta eltelt időszakban a NiT Hungary tagvállalkozásai érdekében végzett munkáját.

Öten az első 25-ben

Beszámolójában *Dittel Gábor* ügyvezető főtitkár elmondta, tovább tart az a tendencia, mely szerint a szervezetünkbe belépő vállalkozások jelentős része egy autót tart üzemben. Az előző hónapban az új tagok 68 százaléka, most pedig 62 százaléka egyautós vállalkozás. Az év első nyolc hónapjában 33 százalékkal több új nehéz-tehergépjármű talált gazdára az Európai Unió tagországaiban, mint 2020 azonos időszakában. Magyarországon ez az adat 58 százalékos emelkedést mutat. Az autóbuzos személyszállítás is kezd kilábalni a válságból, az unióban 2021. január és augusztus között 6,7 százalékkal, míg itthon 70 százalékkal több buszt értékesítettek, mint tavaly januártól augusztusig. A NavigátorVilág 2020. évi közúti fuvarozói TOP 100-as listáján 23 tagvállalkozásunk képviselteti magát, az első 25-ben pedig öt olyan vállalkozást találunk, amelyik ipartestületünket választotta „szakmai otthonának”.

Közösen a vasúttal

Ipartestületünk részt vett az i-Cell Kft. szervezésében az e-CMR tesztindítás előkészítése céljából az együttműködő partnerek részvételével megtartott szakmai egyeztetésen, ahol bemutatásra került az applikáció. Szintén képviseltük magunkat tagvállalkozásunk, a Sági Farm Kft. saját szervezésű, az alvállalkozói kör részére az e-CMR bevezetése tárgyában tartott rendezvényén, illetve a KözútVilág Expo 2021 konferencián és kiállításon, ahol szervezetünk ügyvezető főtitkára egy kerekasztal-beszélgetés résztvevője-

ként fejtette ki gondolatait az elektronikus fuvardokumentumokról. A NiT Hungary megállapodást írt alá a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesülettel a Magyar Vasút 2021 szakmai konferencián, amely példaértékű és eddig péld nélküli együttműködést jelent a vasúti szektorral az intermodális fuvarozásban rejlő lehetőségek kiaknázása érdekében. *(Részletek a 7. oldalon – a szerk.)* A Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége által a budapesti Marriott Hotelben megrendezett Kelet-Európai Intermodális Konferencián

**A NiT
Hungary
új tagjai
jellemezően
egyautós
vállalkozások.**

ipartestületünk képviselője – jelentős médiavisszhangot kapott – kétnyelvű szakmai előadás keretében vette sorra a magyar közúti fuvarozás és az intermodális áruszállítás kapcsolata erősítésének lehetőségeit.

Újabb érvanyag

Megbeszélést folytattunk *Deli Andor* európai parlamenti képviselővel, a Költségvetési Bizottság tagjával, a TRAN korábbi tagjával és jelentős-

tevőjével, áttekintve a mobilitási csomaggal, az e-CMR ratifikációjával és a kombinált fuvarozás fejlesztésével kapcsolatos aktualitásokat.

A NiT Hungary részt vett a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési és Logisztikai Kollégiumának online ülésén – melyen előadás hangzott el a BiReg rendszerről és az e-fuvardokumentumokról –, valamint az MKIK Magyar-Német Tagozata által, Üzleti lehetőségek Németországban, aktualitások az árufuvarozásban címmel szervezett online konferencián.

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium Gépjármű-közlekedési és Vasúti Szabályozási Főosztály munkatársaival közösen áttekintettük a nehéz-tehergépjárművek hétfévi és ünnepnap közlekedési korlátozását szabályozó 190/2008. Korm. rendelet módosítási koncepcióját, melyet a társ-érdekképviselletekkel azonos álláspontot képviselve, a támogatásunkról biztosítottunk. *Szabó Sándor* országgyűlési képviselő szóbeli interpellációjának előkészítése érdekében megküldtük részére a NiT Hungary és a Kamion-suli Kft. közösen kidolgozott újabb érvanyagát a gépjármű-vezetói továbbképzésekhez kapcsolódó vizsgakötelezettség megszüntetése és a képzési és vizsgarendszernek a 2018/645 EU irányelvben foglaltaknak való megfeleltetése és átalakítása tárgyában. Többek között felhívtuk a képviselő figyelmét, hogy a jelenlegi szabályozás „egyéb szerzett jogtól” fosztja meg a továbbképzésre kötelezett gépjármű-vezetőt, mivel sikertelen vizsga esetén ezt a szerzett jogot (a kategóriás jogosítvány hivatásszerű használatára való jogosultságát) is elveszíti.

„Változatlan elkötelezettséggel dolgozunk”

Ez lehetne a jelmondata az új elnökségnek és felügyelőbizottságnak, melyet ipartestületünk küldöttgyűlése szeptember 30-án választott meg.



Bizalom újabb 4 évre

A májusról elhalasztott tisztújítás során a NiT Hungary legmagasabb döntéshozó szerve újabb négy évre bizalmat szavazott *Füle László* (Ronix-Trans Kft., képviskőn) elnöknek és *Földi Elek* (FES-Sped Kft.) alelnöknek. A másik alelnöki pozíciót 2025-ig *Paluska Pál* (Work-Metall Trans Kft.) tölti be. A küldöttek döntése alapján a következő négy esztendőben is az elnökség tagjaként folytathatja munkáját

káját Bucsi András (Bucsi Travel Bt.), *Jeszek József* (Kanizsa Sprint Kft.) és *Tóth István* (Pegazus Sped Kft.), míg új elnökségi tagot is köszönhetünk *Bitter Tibor* (Bitter-Szűcs Garázs Bt.) személyében, aki az autóbuszosok képviseletét erősíti a grémiumban. A felügyelőbizottságban ugyanakkor nem történt személyi változás, az elnök továbbra is *Benke István* (Garancia-Sped Kft.), a tagok pedig *Pálfi Imre* (CARGO PORT Kft.) és *Poór Bálint* (Fehérvár Travel Busz Kft.).

A tagság támogatásával

Az elnökség sikeres munkájába vetett bizalom alapja a szervezetben belüli kiegyensúlyozott és nyugodt munkakörnyezet, a kiváló menedzsment, a sikeres érdek-képviseleti tevékenység és az eredményes gazdálkodás, emelte ki *Füle László*, az új elnökség nevében megköszönve a tagság és a küldöttek bizalmát. Mindezek olyan értékek, mondta, melyek garantálják a stabilitást, a kiszámíthatóságot, élvezik a tagsági kör támogatását, és amelyhez a megválasztott irányító testület örömmel adja tudását, tapasztalatait és munkáját. Megerősítette, a NiT Hungary elnöksége a következő ciklusban is változatlan intenzitással és elkötelezettséggel dolgozik a hazai közúti fuvarozó vállalkozások versenyképességének megőrzése, az ipartestület hatékony és eredményes működése érdekében.

A küldöttgyűlés végén az újjáalakuló Árufuvarozó Tanács tagjai átvették *Füle Lászlótól* a megbízóleveleiket. *(Az új összetételű munkabizottság első üléséről a 10. oldalon számolunk be – a szerk.)*

Elmélyíti a válságot

A NiT Hungary és az MKFE közös leveleket írt a nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter, az innovációs és technológiai miniszter, a pénzügyminiszter és a miniszterelnöki kabinetfőnök részére a hitelmoratórium meghosszabbításának és a hitelmoratóriumhoz való hozzáférés új feltételeit tartalmazó kormányrendelettel összefüggésben, a krízishelyzetben lévő autóbuszos cégek megsegítése érdekében. Az érdekképviseletek hangsúlyozták, hogy a jelenlegi szabályozás elmélyíti a válságot azon vállalkozá-

sok esetében, amelyek a pandémia időszakában felvett hiteleik miatt nem tudnak élni a moratórium hosszabbításának lehetőségével.

Ipartestületünk *Szijjártó Péter* külgazdasági és külügyminisztertől kért tájékoztatást az olaszországi járványügyi rendelkezések keretében kötelezően előírt európai uniós védettségi igazolás („Green pass”) közúti fuvarozókat érintő hátrányos következményeivel összefüggésben. A külügyi tárca közbenjárását kértük annak érdekében, hogy a diszkriminatív és a külhonos utazó munkavállalók megkülönböztetésére alkalmas olasz rendelkezés tekintetében elmoz-

dulás történjen, annak előírásai alól a nemzetközi árufuvarozásban dolgozók mentesüljenek, és az a szükségesnél nagyobb mértékben ne akadályozza az olasz relációban dolgozó közúti árufuvarozók munkavégzését.

A NiT Hungary – egyetértésben a társ-érdekképviseletekkel – támogatta az orosz fél 2021. évre vonatkozó 1000 db-os pótlólagos EURO III tranzitengedély-igényét, viszonyosság alapján a magyar fél számára biztosított 50 darab pótlólagos speciális loco/harmadik országos engedély fejében. Az 1000 darabos pótlólagos EURO III loco-engedély kiadását viszont nem támogattuk.

Kanev László, a Kamionsuli Kft. ügyvezető igazgatója

A rakományrögzítés nem játék!

A fuvarozó vállalkozások, illetve gépkocsivezetők számára a kötelezően betartandó szabályok között szerepel a vezetési és pihenőidőkkel, valamint a rakomány helyes rögzítésével kapcsolatos előírások teljesítése. Aki ezeket megsérti, súlyos bírsággal nézhet szembe.

Atachográfkezelést és a rakományrögzítést nem szabad félvállról venniük a fuvarozóknak, már csak azért sem, mert az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) közúti ellenőrei és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal (NAV) munkatársai készülnek ezek betartására, hívta fel a figyelmet Kanev László. A Kamionsuli ügyvezető igazgatója elmondta, a hatóságok szakembereinek jelentős részét a NiT Hungary oktatási szerve képezte. (Az adatokat ld. a keretben – a szerk.)

A Kamionsuliban évente több száz gépkocsivezető vesz részt tachográf-képzésen vagy továbbképzésen, ennek sajnos csupán töredéke jelentkezik a rakományrögzítéssel foglalkozó kurzusra. Kanev László szerint ebben a vállalkozások vezetőinek, szakmai irányítóinak is megáll a felelőssége. Sok cégnek inkább az lebeg a szeme előtt, hogy az árut elszállítsa A-ból B-be, ugyanakkor a biztonságra már kisebb figyelem irányul, elhanyagolható kategória. Ennek a gyakorlatnak a megvál-



Rakomány-ellenőrzésre képzik a NAV munkatársait

Már az Unió is lépett...

GYakran hallani fuvarozóktól, hogy komoly kárral járó, a rakomány rossz rögzítéséből adódó balesetek csak elvétve történnek a hazai utakon. Ez igaz, de azt is érdemes szem előtt tartani, hogy a balesetek elemzésében nem mindig jutnak el a szakemberek a rakományig, és műszaki hibát állapítanak meg a baleset okaként. Egyébként már az Európai Unió is hangsúlyosabban foglalkozik a kérdéssel annak érdekében, hogy minimalizálja a helytelen szállítványrögzítésre visszavezethető közúti balesetek számát.

Azért is érdemes ezekkel a kérdésekkel foglalkozni, mert a menetíró készülék használatának elsajátítása jogszabályban előírt kötelezettség, ugyanakkor a rakomány rögzítésének megfelelő módjairól és szankcionálásáról is megjelent jogszabály, melyet a fuvarozó vállalkozások nem nagyon ismernek még. A Kamionsuli részletes és színvonalas tananyagot dolgozott ki azért, hogy a fuvarozók megismerhessék és megfelelő módon elsajátíthassák a rakományrögzítésre vonatkozó előírásokat, mert egy rosszul vagy egyáltalán nem rögzített szállítmány közlekedésbiztonsági szempontból óriási kockázatot jelent.

toztatását tűzte ki célul a Kamionsuli, amikor szolgáltatási palettáján – akár gyakorlati, akár digitális platformon történő képzés keretében – egyre nagyobb szerepet szán a rakományrögzítés ismereteinek oktatására. Lehetséges, hogy eddig a hatóságok sem fordítottak kellő figyelmet ennek

az előírásnak az ellenőrzésére, de mivel egyre több ellenőr kap ilyen jellegű képzést, várhatóan gyakoribbak lesznek a helyes szállítmánykezelés szabályainak betartására irányuló akár célzott akciók is. És miután az ellenőrök képzetesebbek, nagyobb hatékonysággal tudják kiszűrni a jogsértéseket. „Úgyhogy még egyszer kérem a fuvarozókat, köztük természetesen tagvállalkozásainkat is, hogy a jövőben fordítsanak nagyobb figyelmet e kérdéskörre, olvassák el a rendszeresen küldött tájékoztató anyagainkat! Ha ennek hatására úgy gondolják, hogy előveszik a témát, bátran jelentkezzenek a Kamionsulinál, ahol – mint már említettem – akár digitális képzésben is van lehetőség jobban elmélyülni a helyes rakományrögzítés szabályai-ban” – tette hozzá Kanev László.

Rakomány-ellenőrzésre kiképzett vagy szakmai továbbképzésen részt vett NAV-os kollégák száma: 2019-ben 24 fő, 2021-ben 70 fő. Tachográf-ellenőrzésre kiképzettek száma: 2017-ben 400 fő NAV-os, 2018-ban 120 fő az akkori Nemzeti Fejlesztési Minisztériumban (ITM elődje) dolgozó, 2020-ban 100 fő NAV-os és 2021-ben 210 fő NAV-os munkatárs.

Tompíthatóak a mobilitási csomag negatív hatásai a kombinált fuvarozás fejlesztésével

Példa nélküli együttműködés a vasúttal

Együttműködési megállapodást írt alá Füle László, a NiT Hungary elnöke és dr. Homolya Róbert, a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület elnöke a Magyar Vasút 2021 konferencián. A felek együttműködnek a kombinált fuvarozás fejlesztését elősegítő, támogató intézkedések előmozdításában, a közúti vállalkozások kombinált fuvarozásba történő hatékony bekapcsolódásához szükséges keretrendszer kialakításában, a szabályozási környezet egyszerűsítésében, korszerűsítésében.



Egyértelmű elvárások

A megállapodással a két szervezet aktívan képes lesz hozzájárulni a klímavédelmi célok teljesüléséhez. Elősegítik hazánk aktív bekapcsolódását a reális alternatívaként a nemzetközi árualapokért folyó versenybe, a kombinált fuvarozás által végzett magasabb logisztikai szolgáltatás nyújtásán keresztül a nagyobb termelő vállalatok letelepedését, a hazai kis- és középvállalkozások nemzetközi vérkeringésbe történő bekapcsolódását és hazánk globális logisztikai térképre történő felkerülését, valamint a közúti fuvarozókat érintő mobilitási csomag negatív hatásainak tompítását.

A HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület ügyvezető igazgatója, *Hódosi Lajos* leszögezte, hogy a kombinált fuvarozás egyesíti a környezetbarát vasút előnyeit a közúti fuvarozás rugalmasságával, de a szegmens célzott támogatás nélkül nem képes megfelelni a piaci elvárásoknak. Célzott dotáció hiányában néhány éven belül behozhatatlan versenyképességi és működésüket veszélyeztető hátránnyal fognak szembesülni a hazai vasúti

vállalatok, továbbá hazánk törekvései a logisztikai elosztóközpont-szerep megnyerésére meghiúsulhatnak. Márpedig az Európai Bizottság által támasztott elvárások egyértelműek: 2030-ra a vasúti áru fuvarozás teljesítményét 50 százalékkal növelni kell, amely a 300 km távolságnál hosszabb közúti fuvarozás 30 százalékának vasútra terelését jelenti egyben.

Példaértékű megállapodás

Dittel Gábor, a NiT Hungary ügyvezető főtítkára kiemelte, hogy a legnagyobb taglétszámú hazai közúti fuvarozói szakmai érdekképviselet kezdeményezésére létrejött közúti-vasúti megállapodás egy új szemléletmódot tükröz;

Dittel Gábor:

„A kombinált fuvarozásba történő bekapcsolódás nem nélkülözheti a kormányzati támogatást!”

egy eddig nem tapasztalt együttműködés alapjait fekteti le a fuvarozási szektor két meghatározó, mindaddig versenypozícióban álló piaci szegmense között. A példaértékű megállapodás új perspektívát nyit azon hazai közúti fuvarozói kis- és középvállalkozások számára is, amelyek a nemrég elfogadott mobilitási csomag rendelkezéseinek következtében az európai uniós relációkban jelentős piacvesztéssel kénytelenek

szembenézni. Az ipartestület ügyvezető főtítkára külön hangsúlyozta, hogy a hazai közúti áru fuvarozó kis- és középvállalkozások nemzetközi versenyképességének megőrzését és a munkahelyek megvédését elősegítő kísértelen kombinált fuvarozásba történő bekapcsolódás nem nélkülözheti a kormányzati támogatást annak érdekében, hogy valóban fenntartható megoldás születhessen.



Sikeres volt hagyományos őszi regionális tagi találkozó sorozatunk

Információdömping az ipartestülettől

Hagyományos őszi tagi találkozóinkat ezúttal is a **Te sem vagy egyedül!** mottó jegyében rendeztük meg öt régiós helyszínen. Az összevont szakmai fórumokon az uniós mobilitási csomag és hatásai, a közúti fuvarozásban is megállíthatatlan digitalizáció kihívásai és a fuvarpiac aktualitásai kerültek terítékre.

Mi is az az IMI?

Az első dátum, amire figyelniük kell a fuvarozóknak, **2022. február 2-a**, amikor hatályba lép a kiküldetési irányelv (posting) közúti fuvarozásra történő kiterjesztése. Ezzel kapcsolatban jelentős érdek-képviselési sikerként könyvelhetjük el, hogy a hazai fuvarozók nemzetközi teljesítményének 60 százaléka mentesülni fog az irányelv alkalmazása alól. Nem tartozik majd a posting alá a tranzit, a bilaterális művelet, illetve az ennek során elvégzett legfeljebb két köztes cross-trade művelet, a kombinált kíséretlen fuvarozási művelet részeként végzett kezdeti vagy végső közúti szállítás – feltételekkel, mert egyébként kabotázsnak számít. Várhatóan 2026-tól a posting alóli mentesítések csak a Smart II. generációs intelligens menetíróval szerelt járművek esetén alkalmazhatók. A kiküldetésnek minősülő tevékenységek bejelentésére az IMI (egységes belső piaci információs rendszer) szolgál majd, a bejelentéseket online és minden uniós tagállam nyelvén meg lehet tenni. Az IMI platformon az összes tagállami információ megtalálható lesz.

Ugyanezek a szabályok érvényesek az autóbuzos személyszállításra is. E szegmensben nem tartozik majd a posting irányelv hatálya alá a bilaterális nemzetközi különjáratú vagy menetrend szerinti személyszállítási művelet.

Kabotázs: 4 napos szabály

A **2022. február 21-től** hatályos szabályozás szerint amire eddig kellett belföldi tevékenységi engedély, arra ezután is kell. A kizárólag 2,5 t és 3,5 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű járművek belföldön történő üzemeltetése esetén az eddig megismerhető tervezetek szerint



szükség lesz tevékenységi engedélyre. Szintén engedélyköteles lesz, ha a vállalkozás 2,5–3,5 tonnás járművekkel a nemzetközi forgalomban dolgozik, azonban **2022. május 21-ig** a kizárólag 3,5 t alatti járművekkel nemzetközi tevékenységet végző vállalkozásokat a tevékenységi engedély kötelezettsége alól mentesíteni kell. Fontos, hogy **2022. május 20-áig** meg kell szerezni az uniós közösségi engedélyt. A kabotázs fuvarozás esetében szintén eredményes volt az érdek-képviselési lobbimunka, hiszen az eredeti törekvéssel szemben megmaradt a nemzetközi fuvarfeladattal összefüggésben hét napon belüli három kabotázsművelet lehetősége. Arra viszont figyelni kell, hogy az új szabályozásba beépült egy négynapos „cooling off” periódus, ami azt jelenti, hogy a kabotázsműveletet követő négy napon belül ugyanaz a jármű ugyanabban a tagállamban nem kabotálhat.

Velünk vagy nélkülünk?

A találkozók másik kiemelt témája a szakmánkban is megállíthatatlan digitalizáció volt, mellyel összefüggésben részletes tájékoztatót kaptak tagvállalkozásaink az e-CMR és e-fuvarlevél hazai bevezetéséről. A költséghatékony (élő munkaerő és archiválási költségek megtakarítása) és a környezet védelme érdekében a közúti fuvaro-

zásnak is szintet kell lépnie a technológiában, ezt a fejlődést szolgálják az elektronikus fuvardokumentumok, melyeknek számos előnye van. Az e-CMR alkalmazása nem kötelező, de érdemes szem előtt tartani, hogy a digitalizációs robbanás a logisztikai lánc szereplőit sem kerüli el. Az a kérdés, hogy mindez **a fuvarozók nélkül vagy velük következik be, kimaradunk a fejlődésből, vagy részt veszünk benne.** A NiT Hungary szerepvállalása mellett jelenleg zajlik az informatikai rendszer tesztüzeme, és várhatóan decemberben – a parlament ratifikációja és a jogszabályok függvényében – indulhat az éles üzem.

Húsba vágó „színesek”

Gázolajár. Az év eleje óta tapasztalt, eddig mintegy 28 százalékos (a várható éves változás 30 százalékos) gázolajár-emelkedés és az ezzel kapcsolatos további negatív prognózisok miatt nem kerülhető el, hogy a fuvarozók a megnövekedett költségeiket a megbízók felé kifizetésükben érvényesítsék, hívta fel szervezetünk a figyelmet a nyár elején kiadott és széles sajtóvisszhangot kapott közleményében.

Piacvédelem. Az egy év alatt öt ülést tartott „Piacvédelmi” munkacsoport jól halad a kitűzött célok elérése felé. Ezt

támasztják alá a munkacsoport működését koordináló ipartestület ajánlásai mellett folytatott összevont hatósági ellenőrzések, és a kidolgozás alatt álló egységesített ellenőrzési eredménytáblázat, melynek köszönhetően az érdekképviselő folyamatosan **figyelemmel kísérheti majd az ellenőrzések adatait**, és azok elemzéséből, értékeléséből vonhat le következtetéseket a különös versenytársak hazánkban alkalmazott fuvarozási gyakorlatáról.

Intermodalitás. Intenzív érdekérvényesítési tevékenységet folytat szervezetünk a hazai KKV szektor bekapcsolására a kísértelen forgalomba, illetve az intermodalitás fejlesztését célzó komplex kormányzati támogatás elérése érdekében (vasút-közút). A NiT Hungary és a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület szeptember végén kötött **együttműködési megállapodása** ebből a szempontból **mérföldkő az érdekérvényesítésben.**

Fuvardíj. A minimum fuvardíjak bevezetését szorgalmazó tagi törekvésekkel kapcsolatban ipartestületünk újfent felhívta a tagság figyelmét *dr. Fejes Gábor*

ügyvéd, versenyjogi szakjogász 2020. július 15-ei előadására, melynek videója és prezentációja folyamatosan megtekinthető a www.nit.hu honlapon.

GKI-vizsga. A fuvardíj mellett a másik „örökzöld” témánk a GKI-vizsgakötelezettség eltörlése. A folyamatos, közös érdek-képviselői fellépés, országgyűlési képviselői írásbeli beadvány ellenére **eddiggi érveinkre nincs fogadókészség** a szakminisztérium részéről, mert az állam nem érdekelt a vizsgakötelezettség eltörlésével összefüggő komplex képzési rendszer átalakításban.

MOL kártya. MOL kártyával és S550-es OBU készülékkel rendelkező tagjaink részére **elérhető az utólagos útdíjfizetés** Magyarországon. A megbízható, kényelmes, költséghatékony megoldás számos előnyt biztosít a fuvarozóknak, akik megkímélhetik magukat a magasabb összegű letét fizetésétől, az újabb hitelminősítéstől, a fedezetlenség miatti bírságtól. Virtuális keretből kerül levonásra az útdíj, amelyet az üzemanyag-felhasználás számlájával együtt, 15 napos fizetési

határidővel, utólag lehet kiegyenlíteni, ráadásul nem kell előre feltölteni a NÚSZ folyószámlát, és a folyószámlakeret csökkenését sem kell figyelni.

Kamionstop. Napirenden van a kamionstopra vonatkozó 190/2008. Korm. rendelet módosítása. Ennek értelmében – az érdek-képviselői törekvésekkel összhangban – **időablakos rendszert vezetnek be**, ami azt jelenti, hogy szombaton 22:00 és vasárnap 06:00 között a nehéz-tehergépjárművek is közlekedhetnek. További változás lesz, hogy III. fokozatú hőségriasztás esetén a kamionstop automatikusan feloldásra kerül.

Különjárat. A különjáratú autóbuszos személyszállítási szektor helyzetéről szeptember-októberben felmérést végzett szervezetünk. A kérdőívre adott válaszok feldolgozása folyamatban van, az elemzés és értékelés az Autóbusz Tanács november 2-i ülésének napirendjén szerepelt. Az adatgyűjtésből kiderült, **a válaszadók jelentős része igénybe vette az érdek-képviselői közbenjárásra elért kormányzati támogatási formák valamelyikét.**



AZ ÚTDÍJ EGYSZERŰ ELSZÁMOLÁSA

3,5 t feletti gépjárművek részére



[go-maut.at/
hu/selfcare-portalon](http://go-maut.at/hu/selfcare-portalon)

AISIFIINIAIG



» ÜGYFÉLKAPCSOLAT

Egyéni tájékoztatás az osztrák útdíjról

» FINANSIÁLIS ELŐNYÖK

0,3% kedvezmény az útdíjra, minden egyéb költség nélkül

» KÉNYELMES FLOTTAKEZELÉS

Egyszerű adatkezelés a Selfcare portálon – www.go-maut.at

» IDŐMEGTAKARÍTÁS

Átlátható és egyszerű elszámolás. Válasszon a havi, 14 napos vagy heti elszámolás közül akár 28 napos fizetési határidővel

A munkabizottság ajánlásai az érdekvényesítés irányaira

Újjáalakult az Árufuvarozó Tanács

A szeptember végén megválasztott elnökség döntése alapján, az október 26-án tartott alakuló üléssel új időszámítás kezdődött a NiT Hungary Árufuvarozó Tanácsának életében.

Elkötelezett tagok

Komoly felelősségtudattól áthatva kezdte újra a munkáját a NiT Hungary megújult Árufuvarozó Tanácsa, melynek hét tagjából hárman (*Fekete Zoltán, Kapusi Péter és Kiss Csaba*) a korábbi grémiumot is erősítették, négyen (*Lipovics Tamás, Mlaka Tamás, Nagy Tamás és Szmodics Zoltán*) viszont teljesen újak számítanak ebben a szerepkörben. A szakma iránt elkötelezett, a saját cégük irányítása mellett a teljes árufuvarozó közösségért tenni kész tagvállalkozásaink a közúti áruszállítás több szegmensét képviselik – hagyományos ponyvás, furgonos, harmadik országos, túlsúlyos és túlméretes, ADR – és a vállalkozásuk székhelye alapján, országos lefedettség szempontjából is reprezentativitást biztosítanak a tanácsnak. Kollégáink aktívan vetették bele magukat a munkába, mindannyian nagy megtiszteltetésnek veszik, hogy dolgozhatnak a tanácsban, ugyanakkor a rájuk ruházott felelősséggel is tisztában vannak.



2021. október 26. Ülésznek az ipartestület újjáalakult Árufuvarozó Tanácsa

„Rendet a fejekben!”

A tanács áttekintette a belföldi és nemzetközi relációban dolgozó közúti árufuvarozó szolgáltatók jelenlegi piaci környezetét a versenyképesség szempontjából, továbbá ajánlásokot fogalmazott meg a NiT Hungary elnöksége részére az érdekvényesítés irányaira vonatkozóan. A felvetett problémakörök között szerepelt a gépjárművezető-hiány, az állami finanszírozással újraindítandó sofőrképzés, a GKI vizsgakötelezettség eltörlése, a digitalizáció, az e-járműipar tendenciái, a raktárlogisztika várható robbanásszerű fejlődése, az intermodalitás vagy éppen a jövedéki adó csökkentése az uniós minimumszint alá. Hangsúlyosan foglalkoztak a tanácstagok a fuvardíj kérdésével, kiemelve, hogy továbbra is óriási probléma a szakmában az önköltségi ár alatti fuvarvállalás. Mint elhangzott, sok fuvarozó még mindig nincs tisztában a helyes díjképzéssel, változatlanul jellemző vállalkozói gyakorlat az átgondolatlan árkiajánlás, ezért „rendet kell tenni a fejekben”!

Napidíjemelést!

Az Árufuvarozó Tanács szerint a versenyképesség növelése érdekében még ebben a kormányzati ciklusban elérhető a belföldi és a nemzetköziapidíj megemelése. Mivel egyik tétel sem terheli a költségvetést, a választások előtt reális perspektíva lehet ezen érdeképviseleti törekvés elérése. Az intézkedés bevezetése azért nagyon fontos, mert a mai munkaerőhiányos helyzetben nehéz megtartani a hazai gépkocsivezetőket, erre szinte egy mód kínálkozik, az elmozdulás a jövedelemszintben. A fuvarozócégek azonban a tetemes költségeik mellett (üzemanyag, útdíj) nem tudják kitermelni a magasabb bérek fedezetét, ami a fuvardíjban is vagy nagyon nehezen, vagy egyáltalán nem érvényesíthető. Az adómentesen adható költségtérítés felső értékhatárának emelése a költségvetés megterhelése nélkül emelheti a gépkocsivezetők jövedelmét, így esély kínálkozna a sofőrök itthon tartására. Az Árufuvarozó Tanács negyedévente ülésznek majd, legközelebb 2022. január végén találkoznak a kollégák.

Az Árufuvarozó Tanács tagjai

- *Fekete Zoltán* (Truck Solution Kft. – Szolnok)
- *Kapusi Péter* (Trans-Pack Kft. – Budapest)
- *Kiss Csaba* (Kiss-Kont. Kft. – Oroszlány)
- *Lipovics Tamás* (Innovatív Special Transport Kft. – Győr)
- *Mlaka Tamás* (J & S Speed Kft. – Tata)
- *Nagy Tamás* (NATIX Kft. – Kecskemét)
- *Szmodics Zoltán* („Szmodics és társa” Bt. – Nemespátró)

OKOS ÉS KÉNYELMES: E-ÚTDÍJFIZETÉS LENGYELORSZÁGBAN

Szelje át
Európát az
UTA One®-nal,
határok
nélkül.



Skandinávia • Svájc és Liechtenstein • Olaszország
Lengyelország • Magyarország • Portugália • Spanyolország • Németország
Belgium és Liefkenshoektunnel • Franciaország • Ausztria

További információk és ajánlatkérés: ☎ www.uta.hu ✉ info@uta.hu

UTA One®.
EURÓPA LEGOKOSABB ÚTDÍJFIZETÉSI MEGOLDÁSA.

UTA | an
Edenred
company



5 tengelyen – biztos kézzel!

5 TENGELYEN

Új győztest avattunk a legrangosabb hazai kamionos versenyen

Ipartestületünk és az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság 2021. szeptember 25-én nyolcadik alkalommal – tavaly a koronavírus-járvány miatt online térben zajlott a vetélkedő – rendezte meg Magyarország legnagyobb közlekedésbiztonsági és vezetéstechnikai vetélkedőjének családi nappal egybekötött döntőjét a zsámbéki drivingcamp Hungary tanpályán.



TÁMOGATÓK:





15 Dr. Mosóczy László államtitkár a rendezvény jelentőségéről



16 Támogatóink: miért állnak a verseny mögé?



28 Esélylatolgotás az első örökös legjobb magyar kamionsofőrrel



29 Így látják a döntősök és munkáltatóik



39 2 különdíj a legfiatalabb és az elméletben legjobb versenyzőnek



40 Feladatok a kisdöntőben és a szuperdöntőben



44 Csekő István, a gyakorlatok egyik ötletgazdája



48 Családi nap színes programokkal – a jövő gépkocsivezetőivel?



Dr. Mosóczi László, az ITM közlekedéspolitikáért felelős államtitkára

A gyakorlás a profi gépkocsivezetőknek sem árt

A balesetveszélyt rejtő közlekedési helyzetek megoldása biztonságos körülmények között, játékos formában; ebben egyedi az 5 tengelyen – biztos kézzel közlekedésbiztonsági és vezetéstechnikai verseny, melyet a szaktárca a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramon keresztül támogat, mondta magazinunknak dr. Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára, az ORFK – OBB társelnöke.

Államtitkár Úr, két éve Ön adta át a győztesnek járó díjat a versenyen, amely tavaly a pandémia miatt sajnos elmaradt. Milyen érzésekkel jött ki újra a drivingcamp Hungary tanpályára?

Mindenekelőtt nagy örömmel, mert az elmúlt évben valóban nem tudtam találkozni ilyen körülmények között a hazai közúti fuvarozásban dolgozó vállalkozókkal, gépkocsivezetőkkel és a NiT Hungary képviselőivel. Itt a szakma legjobbjai gyűltek össze most már nyolcadik alkalommal, hogy egy jó hangulatú, családi nappal egybekötött rendezvényen kiderüljön, az adott évben ki Magyarország legjobb kamionsofőrje. Várakozással telve érkeztem Zsámbékra, és örülök, hogy ismét személyesen gratulálhattam a döntő résztvevőinek.

Hogyan fogalmazná meg a verseny üzenetét?

Az Európai Unió 2050-re tűzte ki célul, hogy a közlekedési balesetek halálos áldozatainak számát nulla közeli szintre csökkentse. E folyamat sikeréhez nagyban hozzájárulhatnak a hivatásos járművezetők, akiknek képességeit, készségeit következetesen fejleszteni kell. Erre nyújt lehetőséget a vetélkedő, amely a szakma presztízsének növelését, a fiatalokkal való megszerettetését,

a közlekedésbiztonság fontosságának hangsúlyozását egyaránt kiválóan szolgálja. A NiT Hungary és az ORFK – OBB közös vetélkedősorozatát nagyon hasznos kezdeményezésnek tartom, mert az elődöntőkben és a zsámbéki döntőben is arról adhatnak számot a gépkocsivezetők, hogy miként tudják megoldani a bal-

esetveszélyt rejtő közlekedési szituációkat biztonságos körülmények között. A hivatásos tehergépjármű-vezetők képesek jól kezelni ezeket a helyzeteket, de gyakorlással ők is tovább csiszolhatják a tudásukat.

A baleseti mutatók ismeretében a közlekedésbiztonság fontosságára nem árt az összes lehetséges fórumon felhívni a közlekedők figyelmét...

A szakminisztérium kiemelten kezeli a hazai közlekedésbiztonság ügyét. Folyamatosan újítjuk fel és bővítjük a közúti infrastruktúrát, igyekszünk a szabályozórendszereket úgy alakítani, hogy a lehető legkevesebb balesetveszélyes helyzet alakulhasson ki az ország közútjain. Ösztönözzük a járművek egyre modernebb biztonságtechnikai rendszerekkel, berendezésekkel történő felsze-

relését, melyek a váratlan közlekedési szituációkban akár életet is menthetnek. A közlekedésbiztonság javulásához, munkánk eredményességéhez továbbra is elengedhetetlenek a közúti ellenőrzések, akár saját szervezésben, akár a nemzetközi kampányokhoz kapcsolódva.

Számítanak a közlekedésben résztvevőkre is?

Szeretném többszörösen aláhúzni, hogy a fenti törekvéseink semmit nem érnek, ha a közlekedők nem partnerek, mert a közlekedésbiztonság javulásának elsődleges feltétele a közlekedő ember, aki úgy vesz részt a forgalomban, hogy ne csak ő, hanem a többiek is elérjék az úti céljukat. A gépjárművezetők felkészültségének, közlekedési moráljának, szabálykövetési hajlandóságának fontosságát nem lehet elégszer hangsúlyozni, mert az ő közreműködésük és együttműködésük nélkül a közlekedés biztonsága nem javítható számottevően. Ezért kiemelt jelentőségűnek tartjuk a gépjárművezető-képzés színvonalának emelését, korszerű képzési és vizsgakövetelmények meghatározásával. A cél az, hogy a sofőrök a vezetési „tudományának” magas szintű elsajátításával időben felismerjék a balesetveszélyes helyzeteket, sőt, adott esetben a mások hibáit is korrigálják. Az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny kiválóan illeszkedik a közlekedésbiztonság javítására irányuló intézkedéseink sorába. A vetélkedő maga nemében felér egy tájékoztató kampánnyal, a szemléletformálás egyik hatékony eszköze, ezért a szervezők továbbra is számíthatnak a támogató-sunkra. ■

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI AKCIÓPROGRAM



Berzai Zsolt r. alezredes, az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság főtitkára

Kiváló az együttműködés az ipartestülettel

A NiT Hungary és az ORFK – OBB együttműködése hosszú évekre nyúlik vissza, melynek egyik leglátványosabb megnyilvánulása az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny közös rendezése. A részletekről Berzai Zsoltot, a bizottság főtitkárát, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály Balesetmegelőzési Osztály vezetőjét kérdeztük.

Az ORFK – OBB minden évben támogatja a verseny megszervezését és eredményes lebonyolítását. Honnan van ez az elhivatottság Önökben?

Az Országos Rendőr-főkapitányság Országos Balesetmegelőzési Bizottsága megalakulása óta mindent megtesz a maga eszközeivel azért, hogy minél kevesebb tragédia történjen a magyarországi utakon. Számtalan baleset-megelőzési programot kezdeményezünk, illetve finanszírozunk, ezek sorába illeszkedik az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny, amit 2013 óta, tehát a legelső kiírástól kezdve támogatunk. Örömmel tesszük ezt, mert egyetértünk a főszervező NiT Hungary céljával, hogy legyen ez egy olyan szakmai erőfelmérő, ahol a hivatásos nehézgépjármű-vezetők biztonságos körülmények között mérhetik össze elméleti és gyakorlati tudásukat. A vetélkedő egyúttal arra is lehetőséget ad, hogy felhívjuk a közlekedők figyelmét



a partnerség fontosságára. Ez talán a legfontosabb feltétele a közlekedésbiztonság és az általános közlekedési morál javulásának, a baleseti számok csökkentésének.

A biztonságosabb közlekedés megteremtéséhez ezek szerint a profi sofőrök is rengeteget hozzá tudnak tenni?

A haszonjármű-vezetők – többek között a versenyre nevezők is – töltik a legtöbb időt az utakon, vezetnek le naponta a leg hosszabb távolságokat, sok esetben hatalmas méretű kamionokkal, ezért, ha köztük több a fegyelmezetlen sofőr, az óhatatlanul kihat az általános közlekedésbiztonsági helyzetre, növeli a balesetek kialakulásának esélyét. A tehergépjármű-vezetők által okozott balesetek számát kitaró munkával sikerült 10 százalék alá szorítani, illetve évek óta ott is tartani. A statisztikákból egyértelműen látszik, hogy a hivatásos teherautó-vezetők – de ide lehet sorolni



az autóbusz- vagy taxisofőröket is – az utakon eltöltött időhöz képest arányai-ban sokkal kevesebb balesetet okoznak, mint a személyautósok.

Mindez az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny létjogosultságát is aláhúzza.

Meggyőződésem szerint a kedvezőbb – bár mindig javítható – baleseti adatok alakulásában szerepet játszik az OBB és a NiT Hungary kiváló együttműködése és az olyan közös rendezvények, mint ez a biztonságos közlekedést és a gépkocsivezetői szakmát egyszerre népszerűsítő vezetéstechnikai verseny. Ugyanakkor a közös munka része a szakmai információk kölcsönös és folyamatos átadása egymás részére, ami a rendőrség tevékenységét is jelentős mértékben segíti, illetve hozzájárul az érdekképviselő tagságának piaci boldogulásához, versenyképességének javulásához. ■

www.kreszvaltozas.hu



facebook.com/balesetmegelozes

... HOGY
MINDENKI
HAZAÉRJEN!



MOST KI VEZET?

Pécsi Norbert Sándor, a Magyar Közút kommunikációs osztályvezetője

Együtt a közlekedésbiztonság javításáért



Az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny állandó támogatója a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Arról, hogy miért tartja fontosnak a társaság, hogy beálljon a rendezvényünk mögé, Pécsi Norbert Sándor kommunikációs osztályvezető nyilatkozott magazinunknak.

A verseny támogatása miként illeszkedik a társaság munkájába?

A két évvel ezelőtti rendezvényhez hasonlóan ezúttal is két munkagéppel vettünk részt a zsámbéki döntőn: egy négytengelyes teherautóval sószóró adapterrel és hóékevel felszerelve, valamint egy multifunkcionális UNIMOG-gal. Ebben az évben is sok gyereket vonzottak a járművek, nagyon tetszett nekik, hogy beülhettek, kipróbálhatták. Fontos eleme ez a Biztonságunk az Ön kezében van című kampányunknak, ugyanis 2000 óta 18 kiváló kollégánkat veszítettük el figyelmetlen autósok miatt munkaterületen. Ezért nemcsak munkavédelmi és munkaszervezési oldalról, de kommunikációban is igyekszünk minden tőlünk telhetőt megtenni. Azért is örülünk, hogy kiállítóként részt vehettünk

a verseny köré a szervezők által megálmodott és nagy sikerrel lebonyolított családi napon, mert a felnövekvő generációknak is szeretnénk példát mutatni és vonzóvá tenni a szakmánkat, hiszen kiemelt célunk a megfelelő utánpótlás biztosítása.

Mely területeket foglalja még magába a Magyar Közút és a NiT Hungary együttműködése?

Társaságunk és a szakmai szervezet partneri megállapodás alapján immár évek óta igyekszik hozzájárulni a hazai közlekedésbiztonsági helyzet javulásához, fokozni a közutakon dolgozók biztonságát. Az együttműködésünk kiterjed

egyed egymás kölcsönös tájékoztatására is, ami számunkra rendkívül fontos. Közútkezelőként arra törekszünk, hogy a tájékoztató kampányainkkal minden úthasználót elérjünk, ehhez pedig jó lehetőséget kínál az érdekképviseletekkel való együttműködés.

Kiemelt figyelmet fordítunk arra, hogy az ipartestülettel meglévő kiváló szakmai kapcsolatunkra építve, a NiT Hungary által képviselt közúti fuvarozó vállalkozások, illetve gépkocsi-vezetők számára el tudjuk juttatni a fent említett kampányunk üzeneteit. Mivel a hivatásos sofőrök munkaidejük jelentős részét az utakon töltik, nagyon gyakran találkozhatnak a munkaterületeken dolgozó kollégáinkkal, ezért reméljük, hogy üzeneteink célba is érnek. ■



Bartal Tamás, a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. vezérigazgatója

Szívügyünk a verseny szponzorálása

A Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. (NÚSZ Zrt.) kiemelt figyelmet fordít a közúti fuvarozók folyamatos tájékoztatására az útdíjjal kapcsolatos információkról és a változásokról, nyilatkozta magazinunknak Bartal Tamás. A NÚSZ Zrt. vezérigazgatója szerint fontos, hogy a közvélemény elismerje a szakmailag kiemelkedő teljesítményt nyújtó tehergépjármű-vezetőket, ezt a küldetést pedig az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny kiválóan betölti.



Fotó: NÚSZ Zrt.

Miért fontos a társaságnak egy ilyen jellegű közlekedésbiztonsági verseny támogatása?

A Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. egyik fő tevékenysége a fuvarozókat érinti, így kiemelten fontos feladatunknak tekintjük a támogatásukat. Minde mellett a társadalmi felelősségvállalás jegyében társaságunk egyik fő küldetése a biztonságos közlekedésre való figyelemfelhívás, ezért is lett szívügyünk az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny szponzorálása. Azt is fontosnak tartjuk, hogy a közvélemény elismerje a szakmailag kiemelkedő teljesítményt nyújtó tehergépjármű-vezetőket.



NEMZETI
ÚTDÍJFIZETÉSI
SZOLGÁLTATÓ ZRT.

Team-mel (HPRT) együttműködve közlekedésbiztonsági videókat készítünk. A HPRT tagjai valódi, a biztonságos közlekedést támogató, a mindennapokban használható gyakorlati információkkal tudnak segíteni, hogy egyre jobb, biztonságosan közlekedő gépjárművezetőkkel válhassunk. A M1RA versenycsapattal összefogva szintén a biztonságos közlekedés mellett kampányolunk. A versenypályán sikeres pilótáik a közösen összeállított videóban arra hívják fel a figyelmet, hogy az utakon is létfontosságú a biztonságos vezetés és a kulturált közlekedés, aminek betartása mindenkinek saját felelőssége. Előkészítés alatt állnak a Tudatos Motorosok Országos Egyesületével, valamint az Alapítvány a Mindennapi Tudatosságért nevű civil szervezettel tervezett közlekedésbiztonsági projektjeink is. ■

Mely területeken működnek együtt ipartestületünkkel?

Társaságunk nagy hangsúlyt fektet arra, hogy a fuvarozók megfelelő tájékoztatást kapjanak az útdíjjal kapcsolatos mindenféle információról és a változásokról. E feladat ellátása során folyamatos kapcsolatban állunk a NiT Hungary-vel. Szeretnénk elérni, hogy a hivatásos gépkocsivezetők mindig jól értesültek legyenek a munkájukat érintő szabályokról, rendeletekről.

Milyen egyéb közlekedésbiztonsági projektek futnak jelenleg a NÚSZ-nál?

Több éve foglalkozunk a közlekedésbiztonsággal. Célul tűztük ki a hazai közlekedési morál javítását, a kulturált közlekedés népszerűsítését. Az idei évben kampányt is indítottunk ennek érdekében, #közlekedjbiztonságosan címmel. Ennek keretein belül több projektünk is fut. A Hungarian Police Rallye



Fotó: NÚSZ Zrt.



Dr. Schwáb Zoltán, a KTI Közlekedéstudományi Intézet ügyvezetője

Gépkocsivezető és munkáltató egyaránt profitál a versenyből

A korábbi évekhez hasonlóan az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny egyik szakmai és anyagi támogatója idén is a KTI Közlekedéstudományi Intézet volt, melynek egyik alapfeladata a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtése. Kérdéseinkre dr. Schwáb Zoltán ügyvezető válaszolt.

Mely területeken kapcsolódik a tudományos intézet és a szakmai érdekképviselet munkája?

A nagy sikerű vezetéstechnikai és közlekedésbiztonsági versenysorozat célja a hivatásos gépkocsi-vezetői életpályamodell presztízsének népszerűsítése, a résztvevők elméleti és gyakorlati tudásának felmérése, ami jól illeszkedik a KTI szerteágazó tevékenységi körébe. A két felvonásból álló országos döntőn azonban nemcsak a sofőrök mérhetik össze erejüket, hanem a munkáltatóik is profitálhatnak, az eredmények tükrében értékelhetik munkavállalóik elméleti tudásának szintjét, illetve vezetési képességeit. Gyakorlott, kockázatkerülő járművezetés, a megfelelő tudásbeli, fizikai és mentális felkészültség a hivatásos gépjárművezetők esetében kiemelten fontos, mert ők a munkájukból adódóan az átlagosnál sokkal több időt töltenek a közutakon. Ezért fokozott baleseti kockázatnak vannak kitéve, miközben maguk is kiemelt baleseti kockázatot jelentenek a többi közlekedő számára a járművük jelentős mérete, súlya miatt. A Közlekedéstudományi Intézet kiemelten fontosnak tartja, hogy a hivatásos járművezetői kategória külön is megszólításra kerüljön, ezért is vettük örömmel a NiT Hungary megkeresését, hogy a rendezvénysorozatnak a kezdetektől fogva részesei lehessünk. A fentiek tükrében, anyagi és szakmai támogatásunk révén, egy olyan esemény-



hez járulhatunk hozzá, mely a közlekedésbiztonság és a közlekedési kultúra javításában is jelentőséggel bír, arra ösztönözve a hivatásos sofőröket, hogy felelősségtudattal rendelkező, példamutató, kimagasló tudású járművezetőkké váljanak.

Ennek egyik legfontosabb eszköze a képzés.

A kiválasztást és a felkészültséget dicséri, hogy az elmúlt években a 3,5 tonnánál nehezebb tehergépjárművet vezetőik az összes személysérüléses közúti baleset csupán körülbelül 2 százalékáért felelősek, ráadásul ez az arány fokozatosan csökken: 2015-ben 2,4 százalék, 2020-ban 2,0 százalék. (Ha a 3,5 tonna alatti tehergépjárműveket is vizsgáljuk, akkor az összbaleseti számból 8-9 százalékkal részesednek a teherautósok.) Fontos hangsúlyozni ugyanakkor, hogy az alacsony arány is évi 270-390 balesetet jelent, ráadásul a tehergépjármű-balesetek fajlagos kimenetele az átlagosnál jóval súlyosabb, így a további erőfeszítések és a felkészítés, ellenőrzés színvonalának javítása semmiképpen sem indokolatlan. A tehergépjármű-vezetők képzésének fejlesztésével, a haszongépjárműves balesetek számának mérséklésével nemzetközi szinten is sokat foglalkoznak. Példaként említhetők a tehergépjármű platooning (hálózatba kötött tehergépjármű-onvojok irányítása) terén történő törekvések, vagy a virtuális valóság eszköztárának beemelése a képzésbe. ■



Gyöngyössi István, a Schmitz Cargobull Magyarország Kft. ügyvezető igazgatója

Összeköt a biztonságos közlekedésért viselt felelősségünk

Az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny két elődöntőjének a Schmitz Cargobull Magyarország Kft. bicskei telephelye adott otthont. Gyöngyössi Istvánt, a társaság ügyvezető igazgatóját egyebek mellett arról kérdeztük, hogy miért állnak be évek óta a vetélkedő mögé.



Egyszerű a válasz: cégünk évek óta kiváló szakmai kapcsolatot ápol a NiT Hungary-vel, ezért mindig az első szóra igent mondunk a felkérésnek – mondta az ügyvezető igazgató. – Közlekedésbiztonsági kérdésekben nagyon hasonlóan gondolkodunk, aminek az egyik alap-eleme, hogy a képzett gépkocsivezetők tudják leginkább csökkenteni a baleseti kockázatot a közutakon. Egyszóval a biztonságos közlekedésért viselt felelősségünk köt össze bennünket, aminek kiváló letéteményese az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny, melynek elődöntőit most már sokadik éve a bicskei telephelyünkön rendezzük meg. Minden évben mi biztosítjuk a félpótkocsikat a gyakorlati feladatokhoz, nemcsak az elődöntők, hanem a zsámbéki döntő során is. Ehhez a hagyományhoz idén is tartottuk magunkat. A szervezők visszajelzései

alapján minden rendben volt a rendezéssel, ami megerősít abban, hogy ha lehetőségünk lesz, jövőre is részt vállaljunk a lebonyolításban.

A sofőrutánpótlás biztosítása továbbra is akut probléma a közúti fuvarozásban, és a pandémia csak rontott a helyzeten. Mit lehetne tenni?

Hivatásos gépkocsivezetőből egész Európában hiány van, nem csak Magyarországon, és igen gyakran a munkavállalók felkészültsége is kívánnivalót hagy maga után. Pedig nagyon fontos lenne, hogy biztonsági megfontolásokból biztos szakmai tudással rendelkező kollégák vezessék a haszonjárműveket. A vállalkozásoktól a szakmai szervezeteken át a szakminisztériumig abban mindenki egyetért, hogy fontos a képzés, de örülnék, ha azt is mindenki egyként támogatná, hogy újra a szakma rangjára emelkedjen a gépkocsivezetés. Ennek a versenynek éppen az az egyik legfontosabb célja, hogy erre felhívja a figyelmet. Az elődöntők és a döntő résztvevői remek teljesítményt nyújtottak, sokszor



nüanszok döntöttek a továbbjutásról. Sok ilyen felkészült gépkocsivezetőt kívánunk magunknak, a szakmának.

Egy pótkocsigyártó cég mivel tud hozzájárulni a biztonságosabb közlekedéshez?

Termékfejlesztéseink során kiemelten igyekszünk szem előtt tartani a közlekedésbiztonsági szempontokat is. Ezért könnyen kezelhető, az összes előírásnak eleget tevő eszközöket gyártunk, illetve forgalmazunk, csökkentve ezáltal a baleseti kockázatok kialakulásának veszélyét. Ezt tudjuk tenni saját erőből a közlekedésbiztonság javításáért, a NiT Hungary pedig egyebek mellett azt, hogy évről évre megrendezi az 5 tengelyen – biztos kézzel! versenyt, amelynek támogatásában továbbra is számíthat ránk az érdekképviselő. ■



Hazuga Károly, a MOL értékesítési igazgatója

Újra minőségi üzemanyaggal segítettük a versenyzőket



Termékeink használatával a sofőrök a versenyen és a közutakon haladva is biztosak lehetnek benne, hogy kamionjuk motorja a maximumot nyújtja, jelentette ki Hazuga Károly. A MOL értékesítési igazgatója számára a versenysorozat különös értéke, hogy a szervezők a gyermekes családokra is gondolnak.



A verseny egyik üzenete a biztonságos közlekedés feltételeinek további javítása. Hol találkozik ez a MOL elképzeléseivel?

A MOL működése minden területén elkötelezett a közlekedésbiztonság fejlesztése iránt, legyen szó saját személyautó-flottájáról, az üzemanyagszállító tankereiről vagy a telephelyein belül közlekedő munkagépekről. Mi is folyamatosan fejlesztjük az üzemanyag-szállításban részt vevő, vagy csak a közúton vállalati autóval közlekedő kollégáink gépjármű-vezetői képességeit. Úgy gondoljuk, hogy az általunk értékesített magas minőségű üzemanyag, a gépjárművek megfelelő karbantartása, a vezetéstechnikai tréningek, valamint

a folyamatos oktatások, vizsgák egymásra épülve a biztonságos közlekedés zálogai. Fontos számunkra, hogy partnereink is felvállalják a közlekedésbiztonság javítását. A NiT Hungary által életre hívott 5 tengelyen – biztos kézzel! versenynek például 2014 óta üzemanyag-beszállító szponzorai vagyunk. Sőt, 2018 óta a családi napon is részt veszünk. A versenyen kiváló tulajdonságú, minőségi üzemanyaggal segítjük az ország legjobb kamionsofőrjeit, akik az elméleti és a gyakorlati megmérettetéseken is kiemelkedően teljesítenek. Termékeink használatával a sofőrök itt a versenyen és a közutakon haladva egyaránt biztosak lehetnek benne, hogy kamionjuk motorja is a maximumot nyújtja.

Mivel támogatták a zsámbéki döntőt?

Számomra különös értéke a versenysorozatnak, hogy a családi nappal egybekötve a gyermekek is a szervezők fókuszában vannak, és játékos formában ismerkedhetnek a KRESZ-szel és a biztonságos közlekedés alapszabályaival. MOL töltőállomást formázó ugrálóvárakkal, lufikkal, színezőekkel, gyermek-puzzle-lal és mindenféle

érdekes, a fiatal korosztályok számára örömet okozó aprósággal vettünk részt a zsámbéki programon. Úgy érzem, az az öröm, hogy újra személyesen tudunk jelen lenni, a résztvevők sokaságából, jókedvükből és aktivitásából is visszaköszönt.

Milyen további közlekedésbiztonsági aktivitások futnak a társaságnál?

Ez a színvonalas verseny fontos eleme a közlekedésbiztonság javítása érdekében vállalt projektjeinknek. Irodai dolgozóink ismereteit is rendszeresen frissítjük EBK napok, illetve rövidebb online előadások, ún. EBK percek keretében. Utóbbiakon nemcsak a téma EBK szakértői, hanem minden munkatársunk előadhat egy-egy aktualitásról, mint például a szezonális közlekedésbiztonsági tanácsok. Tapasztalataink szerint a résztvevők sokkal inkább megfogadják ezeket a közvetlen stílusban megfogalmazott, személyesen ismert kollégáktól érkező, ugyanakkor pontos és fontos tanácsokat. Jobban odafigyelnek, nagyobb kedvvel vesznek részt ezeken az alkalmakon. ■

www.mol.hu





VÁLASSZA AZ EGYSZERŰBB UTAT!

HU-GO utólagos útdíjfizetés MOL Group kártyával.

- **Később is kiegyenlítheti HU-GO költségeit**
Nem kell többé előre feltöltenie a szükséges útdíj összegét.
- **Csökkentheti a büntetések kockázatát**
Nem kell aggódnia, hogy útközben elfogy előre feltöltött egyenlege.

A szolgáltatás elérhető a MOL Group üzemanyagkártyák hazai, valamint az országon átutazó nemzetközi ügyfelei számára, 3,5 tonnát vagy azt meghaladó járművekhez, amennyiben rendelkeznek i-Cell fedélzeti egységgel (OBU S550). **Amennyiben érdeklí a HU-GO utólagos fizetési ajánlatunk, vagy további információra van szüksége az OBU megrendeléssel kapcsolatban kérjük, hívja MOL Értékesítési Szakértőjét vagy vegye fel velünk a kapcsolatot: molgroupcards.com/hu/kapcsolat.***

*Az információ nem minősül hivatalos ajánlatnak, a részleteket és feltételeket a HU-GO utólagos fizetésre érvényes szerződés melléklete tartalmazza.

Szentpáli-Gavallér Péter, a DAF Hungary Kft. ügyvezető igazgatója

Örömmel bocsátjuk rendelkezésre a vontatóinkat



Az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny elődöntőin és a döntőn is évek óta DAF vontató húzta szerelvénnel kell a gépkocsivezetőknek teljesíteniük a gyakorlati feladatokat. Szentpáli-Gavallér Péter ügyvezető igazgató magazinunknak megerősítette, a DAF Hungary Kft. idén is örömmel csatlakozott a rendezvény támogatói köréhez.



DAF vontató nélkül lassan már nincs 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny. Ön is így gondolja?

Társaságunk aktívan hozzájárul a fenntartható közlekedés megteremtéséhez, többek között azzal, hogy biztonságos és környezetkímélő üzemelést elősegítő műszaki megoldásokat alkalmaz a járműveiben.

E korszerű technológiákba a tehergépkocsi-vezetők lehelnek életet, ha ők rutinosan tudják ezeket használni, akkor a közúti közlekedés biztonsági és környezetvédelmi szempontból valóban hatékonyan lehet. A verseny jó látószög ad arról, hogy a kamionsofőrök hol tartanak a legmodernebb haszongépjármű-rendszerek képességeinek kiaknázásában. Számunkra ezért magától értetődő, hogy egy támogatói megállapodás alapján a NiT Hungary és az OBB kezdeményezése mellé állunk, és örömmel bocsátjuk rendelkezésre vontatóinkat a vetélkedő lebonyolításához. Idén is kiemelt figyelmet fordítottunk a járművek kifogástalan műszaki és esztétikai állapotára, ezzel is elősegítve az elődöntők és a döntő sikeres megrendezését.

A vontatók és a sofőrök is jól helyt álltak, pedig idén sem volt sétagalopp a gyakorlati feladatsor.

Magam is így látom, az ötletgazdák igazán látványos, ugyanakkor kellően nehéz kihívások elé állították a versenyzőket, akiknek nagyon oda kellett figyelni, ha teljesíteni akarták a feladatokat. Azt hiszem, a vontatóink megfelelő partnereknek bizonyultak az akadályok leküzdésében, most sem hagyták cserben a gépkocsivezetőket. A gyakorlatok nagy erénye, hogy lehetőség nyílik a hivatásos tehergépkocsi-vezetéshez szükséges tudás leteszteléséhez, a profi sofőrök felkészültségének feltérképezéséhez.

A verseny támogatása mellett mivel tudnak tenni a közlekedésbiztonsági helyzet javításáért?

Járműveink aktív és passzív biztonságának fokozása mindig a prioritásaink között szerepelt, mert biztosak vagyunk abban, hogy a biztonságos közlekedés alapvető feltétele a megbízhatóan működő tehergépjármű. Természetesen nem feledkezve el az azt vezető emberről, akinek a felkészültségén legalább ennyi múlik, ha nem több. Ha érdemben szeretnénk javítani a baleseti mutatókon, akkor a gépkocsivezetők továbbképzésére kiemelt figyelmet kell fordítanunk. A DAF itthon és szerte a világon rendszeresen szervez elméleti és gyakorlati tréningeket a hivatásos sofőröknek, mert szívügye a közlekedésbiztonság fokozása. ■

www.daftrucks.hu



ÚJ GENERÁCIÓS DAF

Átlépünk jövő időbe

10 SZÁZALÉKKAL*
ALACSONYABB
ÜZEMANYAG-
FOGYASZTÁS
+
KIEMELKEDŐ
BIZTONSÁG
+
A FÜLKEKÉNYELEM,
A BELSŐTÉR ÉS
A LUXUS CSÚCSA



Az új generációs XG és XG+ modellekkel a DAF egy teljesen új járműplatformot mutat be. A kiemelkedő üzemanyag-hatékonyság és biztonság a fülkekényelem új szintjével párosulva a teherautó-ipar új korszakát nyitja meg. Szálljon be, és lépjen át a fuvarozás jövőjébe már ma.

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

*A közúti forgalmi viszonyoktól, a rakománytól és a jármű kivitelétől függően.

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF



Kaliba Róbert, a Hankook Tire Budapest Kft. teherabroncs-termékvonal kereskedelmi vezetője

Hankook abroncsokon versenyeztek a kamionsofőrök



A verseny kizárólagos abroncsbeszállítója és egyik hivatalos főtámogatója a Hankook Tire Budapest Kft. volt, amely így is szeretné felhívni a szakma és a közvélemény figyelmét a biztonságos és szabályos közlekedés fontosságára.

A részletekről Kaliba Róbertet, a Hankook Tire Budapest Kft. teherabroncs-termékvonal kereskedelmi vezetőjét kérdeztük.

A Hankook nem első alkalommal áll e rangos rendezvény mellé. Miért érzik fontosnak a támogatást?

A verseny céljaihoz hasonlóan a társaságunk is elkötelezett abban, hogy felhívja a figyelmet a közlekedéskultúra fontosságára, valamint a hivatásos tehergépkocsi-vezetők kulcsfontosságú szerepére a hatékony és biztonságos áru fuvarozásban. Tudjuk, hogy ez egy nehéz szakma, hiszen hatalmas mennyiségű árut kell megmozgatniuk, ezért a biztonság kérdése még fontosabbá válik. A fejlesztéseink fókuszában is az innováció mellett a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtése áll.

Milyen abroncsot szállítottak a versenyre?

Az idei évben bemutatott új prémium abroncs technológiát hoztuk, melynek segítségével mintegy 10 százalékkal csökken a gördülési ellenállás, az önregeneráló futófelületnek köszönhetően pedig különösen nedves körülmények között jobb a futásteljesítmény, és mindig megbízható teljesítményt nyújt.

A Smartflex terméksalád legújabb tagjai, a kormányzott tengelyre szerelhető SmartFlex AH51 és a meghajtott tengelyre szerelhető SmartFlex DH51 regionális és távolsági teherfuvarozáshoz tervezett



futófelületű abroncsok 15, valamint 20 százalékkal nagyobb futásteljesítményt biztosítanak a korábbi modellekhez képest. A SmartLife prémium szövetség és a prémium újrafutózás akár 2,5-szeresére növelheti az abroncs élettartamát, ami szintén az erőforrások megővését és a költséghatékony működést segíti elő.

A biztonságos közlekedést elsősorban a gépkocsivezetők garantálják, de a jármű és a gumiabroncsok állapota is számít...

Vitán felül áll, hogy a sofőrök tapasztalata és rutinja sokat segíthet a váratlan forgalmi helyzetek megoldásában, ugyanakkor a biztonságos közlekedés és a hatékony áruszállítás feltétele a szak-

szerűen szervizelt járműpark és a minden követelménynek megfelelő abroncsok is. Ez utóbbiakról kizárólagos abroncsbeszállítóként a Hankook gondoskodott. A KSH adataiból látszik, hogy egyre inkább odafigyelünk a gépjárművek műszaki állapotára, beleértve az abroncsokat is, mert 2020-ban Magyarországon a személyi sérüléssel járó balesetek kevesebb mint egy százalékát okozta az autók műszaki hibája. Egy hivatásos gépjárművezető akár több száz kilométert vezet egyetlen nap alatt, gyakran igen mostoha körülmények között. Az áruszállításnak pedig időjárásától függetlenül folyamatosnak kell lennie. Közlekedésbiztonsági és kényelmi szempontból is meghatározó jelentőségű, hogy milyen minőségű és állapotú abroncsokon teszi ezt. A SmartFlex AH51 abroncsot a biztonság, a megbízhatóság és a teherbírás jellemzi, így mindenben megfelel a közúti áruszállítás követelményeinek. A hivatásos tehergépkocsi-vezetők munkájához elengedhetetlen, hogy megfelelő minőségű alkatrészekkel felszerelt járművek álljanak rendelkezésükre. Ez a rendezvény egyik legfőbb üzenete, amit a Hankook vállalati filozófiájával összhangban főtámogatóként és abroncsbeszállítóként képvisel. ■

**SMART ^{LEX}
AH31**

Négyévszakos kormányzott abroncs
változatos útviszonyokra

**SMART ^{LEX}
DH31**

Négyévszakos hajtott abroncs
változatos útviszonyokra



Esélylatolgatás a döntő előtt Könczöl Andrással

Győzzön a jobb! – mondta az örökös legjobb magyar kamionsofőr

Ha valaki nagyon jól ismeri azt az érzést, hogy milyen egy versenykamion volánja mögött ülni a drivingcamp Hungary tanpályán, az Könczöl András, aki 2013-ban, 2016-ban és 2019-ben is megnyerte az 5 tengelyen – biztos kézzel! versenyt. Az örökös legjobb magyar kamionsofőrrel a szeptember 25-i döntő előtt beszélgettünk a munkájáról, nosztalgiztunk kicsit a korábbi megmérettetésekről, illetve latolgattuk az idej verseny esélyeit.

Milyen érzésekkel érkezettél Zsámbékra?

Nagyon jólesett, hogy a főszervező NiT Hungary-nél gondoltak rám. Dittel Gábor ügyvezető főtítkár úr személyesen hívott meg az idej döntőre, ahol díszvendégként ezentúl mindig részt vehetek

majd, ha az időm, a munkám

engedi. A tavalyi online versenyt is követtem, ami érthető okok miatt nem lehetett annyira izgalmas, mintha élőben találkozhattak volna a kollégák, éppen ezért várakozással tekintek a döntő elé.

Hogy éled meg, hogy versenyzőként – legalábbis az 5 tengelyen versenyen – már soha többé nem indulhatsz?

2019-ben volt bennem egy kis dilemma, hogy mindent beleadva versenyezzek-e, mert tudtam, ha nyerek, többet nem indulhatok ezen a jó hangulatú eseményen, nem próbálhatom ki magam a különböző ügyességi és vezetéstechnikai feladatok végrehajtása során, és nem találkozhatom ilyen oldott légkörben a gépkocsivezető társaimmal. Most a kisdöntőben volt ez a szűk pallón áthajtási feladat, ezt például én is szívesen kipróbáltam volna. Gondolkodom rajta, hogy jövőre benevezek a Scania teherautósofőr-versenyére, hiszen eltörölték a 35 éves felső korhatárt. Azt hiszem, ott is letesztelem majd a tudásomat.

Végigkövetve a döntő eseményeit, úgy látom, hogy jó kezekbe került a fődj. Az elméleti és gyakorlati megmérettetésen mutatott teljesítménye alapján Gábor megérdemelten mondhatja magát 2021 legjobb kamionsofőrijének. **Gratulálok neki!**

Hol dolgozol?

Továbbra is a J.S. Logistics Kft. gépkocsivezetője vagyok, németországi lerakókra fuvarozok. Változatos a munka, szívesen csinálni.

Most melyik kollégának drukkolsz, és milyennek láttad a kisdöntő feladatait?

Majdnem mindegyik döntőbe jutott versenyzőt ismerem, talán két-három kollégával nem találkoztam még. Nincs külön favoritom, győzzön a jobb! Jópofa feladatok voltak, mint mindig, és szokás szerint teljesen ismeretlenek. Emlékszem, nekem is minden évben kemény kihívást jelentett a pálya, nem lehetett előre készülni, de ez volt benne az igazán jó és az izgalmas! ■



Szabados Gábor, munkáltatója Gogolák Gábor egyéni vállalkozó

A győzelem megerősít a pályaválasztásomban



Idén neveztem először a versenyre, miután a közösségi médiában szembe jött velem az eseményről szóló felhívás, és sikerült rögtön az első helyen végezni. Amikor kihirdették, hogy én nyertem, először nem akartam hinni a fülemnek, kellett egy kis idő, amíg felfogtam, hogy nem álmodom. Ez a győzelem egy megerősítés, hogy jól döntöttem a pályaválasztásakor. A korábbi háromszoros bajnok, Könczöl András gratulációja is jölesett, annak ellenére, hogy őt nem ismertem korábban. Jó volt versenyezni a kollégákkal, nagyon érdekes, fifikás feladatok

voltak. A gyakorlatok mindennapi szituációkat modelleztek, csak épp versenyhelyzetben, ugyanakkor biztonságos körülmények között. Számomra szokatlan volt, és az okozta a legnagyobb nehézséget, hogy más márkájú gépjárművel dolgozom a hétköznapokban, ezért kellett egy kis idő, amíg megbarátkoztunk. A tekés feladattal meggyűlt a bajom, egyetlen bábut sem sikerült feldöntenem. A kedvencem a vizes vödörös feladat volt, még az elődöntőben, az nagyon tetszett, és jól is ment. Jövőre is szeretnék indulni, remélem, a munkaidő-beosztásom engedi majd. Arra biztatnám a kollégákat, hogy aki tud, nevezzen, próbáljon bejutni az elődöntőbe, ahol már a gyakorlatban is kipróbálhatja a tudását. Mert a gyakorlás, pl. egy csúszós pályán, még a hivatásos sofőrökre is ráfér. A verseny alapján szeretném rávenni a feleségemet, hogy próbálja ki a drivingcamp Hungary teszt pályát, persze csak személyautóval. Édesapám hivatását követve lettem gépkocsivezető. Ráadásul a szomszédunkban, Dabason van egy fuvarozócég, gyerekként sok időt töltöttem a műhelyükben, hamar hozzászórtam az olajhoz és a gázolajhoz. Szeretni kell a szakmát, hosszú távon másképp nem is lehet vagy legalábbis nem érdemes csinálni. ■



Gogolák Gábor egyéni vállalkozó

Nagyon örülök a kollégám sikerének, aki egyébként a vejem. Azt hiszem, megérdemelte ezt a győzelmet, mert neki a kamion a mindene. Nemcsak egy munkaeszköz számára, hanem a műszaki rendben tartása mellett a tisztaságára is nagy hangsúlyt fektet. Az ő vontatójának úgy kell kinézni, mint egy gyöngy. A kamionozást hivatásként éli meg. Többször mondom is neki, hogy néha átesik a ló túlsó oldalára, annyit vállal magára, időnként több ember helyett akar dolgozni. Az elhivatottsága és a 10 éve tartó szorgalmas munkája a nemzetközi teherfuvarozásban most meghozta a gyümölcsét. A jövő évi indulását támogatom, bízunk a további sikereiben. ■



Pető György, a Penta Petrol Kft. gépkocsivezetője

Most is nagyon jól éreztem magam Zsámbékon



Két éve holtversenyben a harmadik helyen végeztem, és azért lettem végül negyedik, mert kevesebb pontot gyűjtöttem a gyakorlati részben. Idén kevés ponttal szorultam a második helyre, aminek egyértelműen az az oka, hogy nem boldogultam a szerelvény szét-, illetve összeakasztásával. Akárcsak 2019-ben, most is nagyobb volt bennem a drukks a kelleszténél, bár a versenyzőtársakkal beszélgetve, mindenki izgult valamennyire. A felkészülésben jól jött, hogy nemrég újítottam meg a GKI-vizsgámat, ami az elméleti kérdéseknél előnyt jelentett. Az elődöntő feladatai szerintem húzósabbak voltak, mint amikkel a döntőben találkoztam, de a szervezők itt is gondoskodtak meglepetésről. Például a futam alatt láttam a KRESZ-táblákat a pálya szélén, de arra nem gondoltam, hogy azokkal kapcsolat-



ban tesz majd fel kérdést az instruktor. Ismét izgalmas volt a verseny, mégis szórakoztató és játékos, én most is nagyon jól éreztem magam Zsámbékon. Természetesen jövőre is starthoz állok, csak az a baj, hogy megint háromnegyed évet kell várni a következő online selejtezőig. A két korábbi teljesítményemet szeretném majd megkoronázni egy első hellyel, 2022-ben nem is lehet más a cél. Ettől függetlenül a dobogóval már elégedett lennék, de ne szaladjunk ennyire előre az időben! Magam is látom, hogy kevés a fiatal kolléga, pedig biztosan jót tenne a közúti fuvarozásnak, ha többen választanák a hivatásos gépkocsi-vezetői szak-

mát. Persze mindenkinek el kell dönteni, hogy megéri-e az a lemondás – például a hosszabb távollétek a családtól –, ami ezzel jár. Szűk két évig én is nemzetközi gépkocsivezetőként dolgoztam, nekem elég volt, ma már csak belföldön fuvarozok. Nagy kihívás a kamionvezetés, hatalmas felelősséggel párosul, de éppen ez benne a szép. ■

Berényi Roland, a Penta Petrol Kft. ügyvezetője

Büszke vagyok Gyurira, sőt, a kollégáim nevében is bátran mondhatom, hogy büszkék vagyunk rá. Szenczi eredmény ez a második hely, kis szerencsével vagy egy picit nagyobb odafigyeléssel a dobogó legfelső fokára állhatott volna. Bízom benne, hogy még jó néhány évig a cégünk flottájában tud majd helytállni, éppen olyan ügyesen, céltudatosan, ahogy a versenyen is. Mindenben támogatom, hogy jövőre megvalósíthassa az álmát. ■



Bocsárdi Károly, a Regnum Intertrans Kft. gépkocsivezetője

Remek lehetőség a játszva tanulásra



A győztesen kívül szerintem egyik döntős gépkocsivezető sem elégedett a helyezéssel, mert nyilván mindenki nyerni szeretett volna, úgyhogy van bennem egy kis csalódottság. De ha azt nézzük, hogy egy országos szintfelmérőn több száz indulóból lettem harmadik, akkor egyértelmű siker. Szóval az egyik szemem sír, a másik nevet. Jövőre újra megpróbálom, hátha mindkét szemem nevetni fog. Cél az első hely megszerzése. Tavaly ez már sikerült, amikor megnyertem az online kiírást. Szeretem a versenyzést, amikor valamiben össze kell mérni másokkal a tudásomat, ezért idén sem gondolkodtam sokat az induláson. Átnéztem néhány jogszabályt, felfrissítendő a szakmai ismereteimet, de extra felkészülés nem volt. Számomra a verseny remek lehetőséget nyújt a játszva tanulásra, emellett minden évben nagyon jó kis társaság gyűlik össze.

A feladatok nehezek voltak, de ez a lényeg, mert ha mindenki simán végre tudná hajtani, akkor nem lenne mi alapján különbséget tenni a versenyzők között. Az elődöntőben nekem nagyon fekdűt, hogy több alkalommal is szűk helyen kellett manőverezni a szerelvényel. Az Eco Drive gyakorlat is hasznos volt tanulás szempontjából, ott egyértelműen én hibáztam, amikor nem vettem észre a visszafordító előjelző táblát, és hatalmasat kellett fékezni, amit az autó abban a pillanatban lepontozással „büntetett”. A döntőben sajnos elrontottam a csúszós pályán a vízfüggöny előtti megállást, azt hittem, sokkal jobban csúszik a pálya, és így hamarabb álltam meg a kellenénél. A másik „csúszós” gyakorlatot, a lejtős hajtókanyart azonban jól vettem. Szeretek „nagy vassal” járni, és lehet, hogy több mai fiatal embert is vonz a kamionozás, de amikor szembesülnek a nehézségekkel,

a kevés szabadidővel, sokan meghátrálnak a feladat előtt. Mert a fuvarozás nem csak abból áll, hogy beülök az autóba, mosolygok és vezetek, ennél sokkal összetettebb és keményebb kihívások elé állítja az embert. Azt én is tapasztalom, hogy öregszik a szakma, de az is biztos, hogy amikor én kezdtem, ennek a munkának nagyobb presztízse volt, mint manapság. Az egész fuvarozás nyugodtabb körülmények között zajlott, messze nem volt ennyire stresszes. Ezt az életmódot pedig egyre kevesebben vállalják. ■



Varga Balázs Tamás, a Regnum Intertrans Kft. ügyvezetője

Tavaly, amikor Karcsi megnyerte az online versenyt, már érezni lehetett, hogy idén is előkelő helyen végezhet. A harmadik helyezése teljesen megfelel a várakozásomnak, amihez innen is szívből gratulálok a kollégámnak. Ő egy nagyon tapasztalt és motivált gépkocsivezető, évek óta a szakmában van, kiváló munkaerő. A jövő évi indulását támogatom, és szeretném, ha rajta kívül mások is neveznének a cégünktől. Mindent megteszek, hogy a munkavállalóimat megtartsam, ezért, ha van egy válság, mint például a 2008-as vagy épp a koronavírus-járvány, akkor igyekszem új irányokat keresni, bővíteni a megbízási kört, és semmiképp nem létszámleépítésben gondolkodni. ■



Kuslics Péter, a Q&Q 2000 Kft. gépkocsivezetője

A dobogón jobb állni, mint mellette



2019-ben hetedik lettem, idén a negyedik, tehát már csak egy hajszál választ el a dobogótól. A még jobb eredményhez szerintem arra lenne szükség, hogy fejben még inkább összekapjam magam. Bár a mindennapi munkámban kimondottan jól kezelem a stresszesebb helyzeteket, úgy látszik, versenyszituációban hajlamos vagyok kicsit leblokkolni. Ettől függetlenül mindent megtettem az eredményes szereplés érdekében, és be is jutottam – most először – a szuperdöntőbe. Ott a lejtős hajtókanyar feladatnál túlságosan az előírt sebességre koncentráltam és nem fékeztem időben, ezért csúsztam ki a pályáról. Ha jobban

figyelek, biztos a dobogón végzek. Nagyon szeretem ezt a versenyt, remek lehetőség arra, hogy felmérjem az elméleti és a gyakorlati tudásomat egyaránt. Az online selejtezőre most is készültem, ahol magamhoz képest kicsivel talán gyengébb teljesítményt nyújtottam, de még így is sikerült továbbjutnom. A gyakorlati feladatok az elődöntőben és a döntőben is egységesen nehezek voltak, de megoldhatóak. A legnagyobb kihívást a derékszögű parkolás jelentette. A vödörhordás izgalmas ügyességi feladat volt, ennél nagyon fejben dőlt el a siker, mert ha valaki felhúzta magát, hogy mennyire nehezen lehetett felvenni a vödört, akkor szinte borítékolható volt a rontás. A tűzoltásnak örültem, mert legalább életemben először kipróbálhattam a poroltó készüléket. A tekézés azonban nem sikerült, minden bábu a helyén maradt, igaz, csak néhány centin múlt. Jövőre is indulok a versenyen, és szeretném elcsípni az első három hely valamelyikét, mert a dobogón jobb állni, mint mellette. ■

Kuslics József, a Q&Q 2000 Kft. ügyvezetője

Nagyon szép eredménynek tartom Péter ideai teljesítményét, már csak azért is, mert első alkalommal jutott a legeslegjobbak közé. Ismerve a kollégám felkészültségét, a szakma iránti alázatát, vártam is tőle a jó szereplést. Kicsit azért sajnálom, hogy lemaradt a dobogóról, de tudom, hogy nem tett le róla. Ezt szeretjük benne, hogy semmit nem ad fel, minden területen maximalista, borzasztóan ambiciózus fiatal ember. Nem csupán a gépkocsivezetésben húzó munkaerő, de jó ideje a fuvarszervezésben is segíti a céget. Mindenképpen támogatom a jövő évi indulását, és bízom a még szebb helyezésében. ■



Nagy Krisztián, a Waberer's International Nyrt. gépkocsivezetője, oktatója, operátora

A legtöbb kollégával ismerősként üdvözöltük egymást

Ahogy két évvel ezelőtt, úgy idén is elértem a szuperdöntőt, ahol megint az 5. helyen végeztem. A végső sorrendet nyilván befolyásolta, hogy mennyire erős a mezőny, magyarán a vetélytársakon is múlt sok minden. A tőlem telhetőt, azt hiszem, most is megtettem, sőt, azt vettem észre, hogy sokkal nyugodtabban versenyzek, mint 2019-ben. Magabiztos voltam, ezért sikerült az első helyen bejutni a TOP 5 versenyző közé. Ettől függetlenül bennem is volt némi para, meg izgalom, mégiscsak az ország legjobb kamionsofőre címért folyt a küzdelem. Úgy látszik, a célegyenesben már kevésbé tudtam koncentrálni, talán a szerencse sem mindig szegődött mellém, és több szuperdöntős feladat egyszerűen nem feküdt nekem. Például a lejtős hajtókanyar gyakorlat során egy rossz kormányozdulat miatt kicsúsztam a műgyantával borított pályáról, ami korábban személyautóval egyébként tökéletesen ment, de hát kamionnal teljesen más. Még a szinkron feladatok során a tekészés ugyanakkor jól sike-



rült, kilencből hét bábut döntöttem el. Mindent egybevetve örültem, hogy ismét eljöhettek Zsámbékra, és újra egy jót versenyezhettem a kollégákkal, akik közül a legtöbben már jól ismerjük egymást a korábbi vetélkedőkről. 2019 decemberétől üzemanyag-hatékony vezetéstechnikát oktatok a Waberer's-nél, azóta alig néhány ezer kilométert vezettem. Jelenleg a cég intermodális csapatát erősítem, de tervezem, hogy jövőre is elindulok a versenyen. Előtte persze igyekszem majd felfrissíteni a kamionvezetési tudásomat, abban bízva, hogy előrébb tudok végezni, mint az előző versenyeken. ■

Tóth Szabolcs, a Waberer's International Nyrt. gazdasági és stratégiai vezérigazgató-helyettese

Büszkék vagyunk Krisztiánra, aki évek óta a döntő szereplője. Korábban sofőroktató volt nálunk, néhány hete az intermodális projektünkben operátor. A gépjármű-vezetői tudását kiválóan hasznosítja az irodai munkában, nagy segítséget jelent számunkra, hogy ismeri azt a világot, amiben az alvállalkozóink, a partnereink dolgoznak. Jól meg tudja találni a fuvarozási keretrendszerben azt, hogy miként lehet a leghatékosabban végrehajtani az adott szállítási feladatot. Lelkes, dinamikus, érdeklődő srác, hasznos tagja a csapatnak. Amikor a mobilitási csomaggal kapcsolatos kihívásokkal szembesültünk, nagy lelkesedéssel járt utána, hogy milyen hatással lesz mindez a cégre, hogyan lehet megoldani a gépkocsivezetők és a járművek hazahozatalát. Nemcsak hogy támogatjuk a jövő évi indulását a versenyen, hanem egyenesen „kötelezni” fogjuk rá, bízva az ötödiknél jobb helyezésében. ■

Nagy Lajos, a Klippel Kft. gépkocsivezetője

Remélem, egyszer szerencsém is lesz!



Természetesen jobb eredményre számítottam magamtól, mindenképpen szerettem volna bejutni az első öt közé, sajnos ez most nem sikerült. Minden versenyen sokat számít, hogy az indulók éppen milyen napot fognak ki, ugyanakkor a szerencsének is komoly szerepe van. Az elméleti kérdések jól mentek az online selejtezőn és az elődöntőben is, a pályán azonban több feladatnál azt éreztem, hogy nem igazából a gépkocsi-

vezető tudására, sokkal inkább a szerencsére volt szükség. Ez egyébként szinte az összes eddigi versenyre jellemző volt. Azokat a gyakorlatokat szinte kivétel nélkül jól hajtottam végre, amelyek elsősorban vezetésbeli, vezetéstechnikai, manőverezési képességeket igényeltek, de például a teniszlabda-söprögetős feladat során már sokkal nagyobb adag szerencse kellett volna ahhoz, hogy a labdák a vödörben landoljanak. Ugyanez a tekebábuk esetében, ha csak egyet feldöntök, továbbjutok. Sajnos ennyin múlt ebben az évben, hogy lemaradtam a szuperdöntőről. Mindentől függetlenül érzek magamban annyi erőt és tudást, hogy jövőre javítsak a helyezésemen, úgyhogy 2022-ben is szeretnék rajt-hoz állni ezen az egyébként nagyon jó hangulatú és kiválóan megszervezett versenyen. Remélem, a szerencse ezúttal mellém szegődik majd! ■

**Klippel József,
a Klippel Kft.
tulajdonosa**

Lajos az egyik legjobb gépkocsivezető Magyarországon, amit különböző megmérettetéseken már többször bizonyított. Versenyhelyzetben sajnos túlságosan izgul, és szerencséje sem volt. Ezért nem sikerült most bejutnia a szuperdöntőbe, pedig ezúttal is személyesen szorítottam neki. Ha jövőre is nevezni szeretne, természetesen minden támogatást megadunk az indulásához, és ugyanez vonatkozik Szalai Gáborra is, aki már kétszer bizonyult a legjobbnak az 5 tengelyen vetélkedőn. Mindkét kollégám több mint 20 évvel nálunk dolgozik, megbízható, tapasztalt gépkocsivezetők, olyannyira, hogy ők mérik fel az újonnan hozzánk érkező sofőrök tudását. ■





Kocsis Tibor, a Gall-Tech Kft. gépkocsivezetője

A szakma szeretete nagyon sokat számít



Második alkalommal jutottam be a versenysorozat zsámbéki döntőjébe, de amíg korábban a 10. lettem, addig idén sikerült három helyet is előrelépni. Ezzel sem vagyok maradéktalanul elégedett, még előkelőbb helyezésre számítottam. Nagyon kevésen

múlt, hogy elérjem a superdöntőt,

ha a karikát rádobtam volna a bójára, a legjobb öt versenyző között is megmérettethettem volna magam. Jövőre nem biztos az indulásom, mert éppen munkahelyváltásban vagyok, még az is lehet, hogy nem gépkocsivezetőként folytatom a pályafutásomat.

Az idei versenyre a heti gyakorlótesztek kitöltésével készültem, ennek is köszönhetem, hogy sikerült túljutnom az online selejtezőn és az elődöntőn. A drivingcamp Hungary tanpályán rendezett döntőben és egyébként a bicskei elődöntőben is érdekes gyakorlatokat kellett megoldanunk, melyek egyszerre igényeltek szakmai felkészültséget, tudást és ügyességet a versenyzőktől. Általában véve nehéz feladatokat kaptunk, voltak köztük olyanok is, amelyek végrehajtása egyszerűnek tűnt, aztán mégsem sikerültek. Az Eco Drive-nak örültem az elődöntőben, jól is ment.

Édesapám hivatását követtem, amikor gépkocsivezetőnek álltam, vele kezdtem négykezesben fuvarozni. Később beiratkoztam a győri egyetem közlekedésmérnöki és járműmérnöki karára, a tanulás mellett hetente két napot dolgoztam egy győri fuvarozó cégnél. Az egyetem után Szolnokra kerültem a közlekedési hatóságához, majd ismét kamionozni kezdtem. Jelenleg belföldön dolgozom. Az évek tapasztalata azt mutatja, hogy akkor tud az ember hosszú távon a pályán maradni, ha nemcsak felkészült, de szereti is a munkáját. ■

Nagy István, a Gall-Tech Kft. ügyvezetője

Nagyon elégedett vagyok Tibi teljesítményével, nem sokon múlt, hogy még ennél is jobb helyezést érjen el. Büszkeséggel tölt el, hogy az ország hetedik legjobb gépkocsivezetője a mi cégünket erősíti. A kisdöntőben izgult, szerintem ezért nem jutott az első ötbe. Tibi és a többi kollégámat is támogatnám a jövő évi nevezésben, mert nekem mint munkáltatónak sem mindegy, hogy mennyire felkészült gépkocsivezetőkkel dolgozom, ők pedig fel tudják mérni a tudásukat. Most voltam először a zsámbéki döntőn, tetszett az egész program, a családi nap szintén telitalálat volt. Remélem, 2022-ben is lesz ki(k) nek szurkolnom! ■

Dzsupin Dávid, a CSV Logistik Kft. gépkocsivezetője

Jövőre mindenképp szeretnék a TOP 5-be kerülni!

36

Tavaly vezettem először a versenyre, az akkori online megmérettetésen a 11. helyet tudtam elcsípní. Ebben az évben az elsőselejtezőt és az elődöntőt is sikerrel vettem, a zsámbéki döntőben pedig a 8. helyen zártam, amivel egyáltalán nem vagyok elégedett. Az eredményemet nagyban befolyásolta, hogy első alkalommal jutottam a TOP 10-be, ennek megfelelően kicsit izgultam is. Továbbá nekem nem jött be a páros indulás, mert azt a látszatot keltette, mintha az ellenfelemet kellene legyőzni. Bár én kaptam idén a legfiatalabb döntős versenyzőnek járó különdíjat, aminek örülök, de nem kárpótol, hogy lemaradtam a szuperdöntőről. Úgy érzem, helyem lett volna a legjobb öt között, így jövőre csakis ez lehet a cél, mindenképp szeretnék bejutni az elitbe. A versenyre való jelentkezéskor az ambíció hajtott, hogy felmérjem, mit tudok jelenleg a szakmából a kollégákhoz képest. A teszteredményekből látszik, hogy elméletben van még mit javulnom, szerencsére a gyakorlatok során nyújtott teljesítményem elegendő volt a döntőbe jutáshoz. Az Eco Drive feladatnak még az elődön-



tőben nagyon örültem, az ment talán a legjobban az összes közül.

Saját erőből szereztem meg a kategóriás jogosítványt, hogy nemzetközi gépkocsivezetőként dolgozhassak. Öt évet töltöttem el ebben a munkakörben, jó tapasztalatokkal gazdagodtam, és anyagilag is megtaláltam a számításomat. Abszolút kötetlen munka a kamionozás, ha az ember jól végzi a dolgát, akkor marad ideje kirándulásra, városlátogatásra is. Nekem ez megadatott, ugyanakkor a családalapítás óta felhagytam ezzel az életmóddal, és már csak belföldön fuvarozok. ■

Vizi Csaba, a CSV Logistik Kft. ügyvezetője

Nagyon büszkék vagyunk Dávidra, aki a fiatal kora ellenére széles körű elméleti és gyakorlati tudással rendelkezik. Kifejezetten ügyes, gyors, balesetmentesen vezet, szóval megbízható kollégánk. A kisdöntőn gyorsan túl akart lenni, és kevésbé koncentrált a hibátlan feladatmegoldásra. Sajnos ez nem volt elég a szuperdöntőhöz, pedig én a verseny előtt a legjobb háromba vártam, amire a képességei alapján minden esélye meg lett volna. Személyesen nem tudtam drukkolni neki, de utólag megnéztem a felvételeket, és azokon is látszott, hogy túlságosan sietett. Már beszélünk róla, hogy jövőre a gyorsaság helyett inkább a pontosságra figyeljen majd, és akkor az eredmény sem marad el. ■



Pethe Miklós, az Agroman-Gép Kft. gépkocsivezetője

Az igazi kamionos fanatikus, él-hal a szakmáért



A 2019-ben elért 3. hely után csalódtam, hogy ebben az évben nem sikerült bejutni a szuperdöntőbe, de természetesen jövőre újra megpróbálom, bízva egy jobb helyezésben. Szerintem ott hibáztam, hogy túlságosan a biztonságra törekedtem, és a csúszós pályán szlalomozós feladatot az előírt sebességnél lassabban kezdtem, amiért értékes pontokat veszítettem.

Különösképpen nem készültem a verseny gyakorlati részére, hiszen nap mint nap kamionban ülök, ennél hatékonyabb

felkészülésre nincs szükség. Az elméleti feladatok esetében a fuvarozásra vonatkozó jogszabályok, előírások olvasgatásával, felelevenítésével igyekeztem magam folyamatosan képben tartani, hogy naprakész legyen a tudásom. A gyakorlatokkal a szervezők mind az elődöntőben, mind a döntőben rendesen feladták a leckét a versenyzőknek, ebben nem volt különbség tavalyhoz képest. Nagyon oda kellett figyelni, koncentrálni, ha jól akarunk venni az akadályokat. Bicskén újdonságot jelentett az Eco Drive gyakorlat, és bár a mindennapi életben más márkájú tehergépkocsival dolgozom, a DAF

szervelénnel is sikerült megfelelnem a gazdaságos, üzemanyag-takarékos, előrelátó vezetést előíró kritériumoknak. Zsámbékon tetszett a teniszlabdás feladat, a háromból két labdát is be tudtam söpörni a vödörbe.

Azt hiszem, az a jó hivatásos gépkocsivezető, aki kész az áldozathozatalra, hiszen főleg egy nemzetközi sofőrnek sok mindent fel kell adnia. Az igazi kamionos emellett fanatikus is, szinte él-hal a szakmájáért. Ezeket kellene mérlegelniük a fiataloknak, amikor a pályaválasztás előtt esetleg a gépkocsivezetéssel kacérkodnak. ■

Mándi Sándor, az Agroman-Gép Kft. ügyvezetője

Örülünk, hogy Miki idén is részt vett a versenyen, mindvégig támogattuk, a kollégánóm személyesen is szurkolt neki a döntőben. Nagyon büszkék vagyunk rá, hiszen a legjobb elméleti tudással rendelkező kamionsofőr különdíját ő tudta megszerezni a versenyben. Bár most nem sikerült felállnia a dobogóra, mint két évvel ezelőtt, azonban az elhivatottságát, felkészültségét ismerve, jövőre – ha indul – újra jól szerepelhet. A vetélkedő feladatai jó gyakorlati lehetőséget is biztosítanak a gépkocsivezetőknek, akik ezáltal bővíthetik a szakmai ismereteiket, illetve tovább csiszolhatják a vezetéstechnikai tudásukat, amelyet a sofőrök a munkájuk során is hasznosíthatnak. ■



Mikula Krisztián, a BP Logistics Kft. gépkocsivezetője

Zsámbékon mi voltunk a rivaldafényben

A versenyre úgy készültem, hogy az előselejtező előtt igyekeztem kitölteni az online próbateszteket, az elhibázott válszokat pedig mindig átgondoltam, hogy legközelebb ne téveszsek. Szerencsére az elődöntő is jól sikerült, így jutottam be első alkalommal a zsámbéki döntőbe, ahol a 10. helyen zártam. Úgy érzem, kicsit eltaktikáztam a szinkron feladatsort, túlságosan az időre koncentráltam, és kevésbé a gyakorlatok pontos végrehajtására. Ennek ellenére nincs bennem hiányérzet, sőt, sokat tanultam a kisdöntő feladatsorából. Nagyon jól éreztem magam, a családommal együtt, akiknek szintén jó élmény volt a drivingcamp Hungary tanpályán eltöltött idő. Le a kalappal a szervezés előtt! A feladatok közül a csúszós pályától tartottam, amit még soha nem próbáltam. Meg



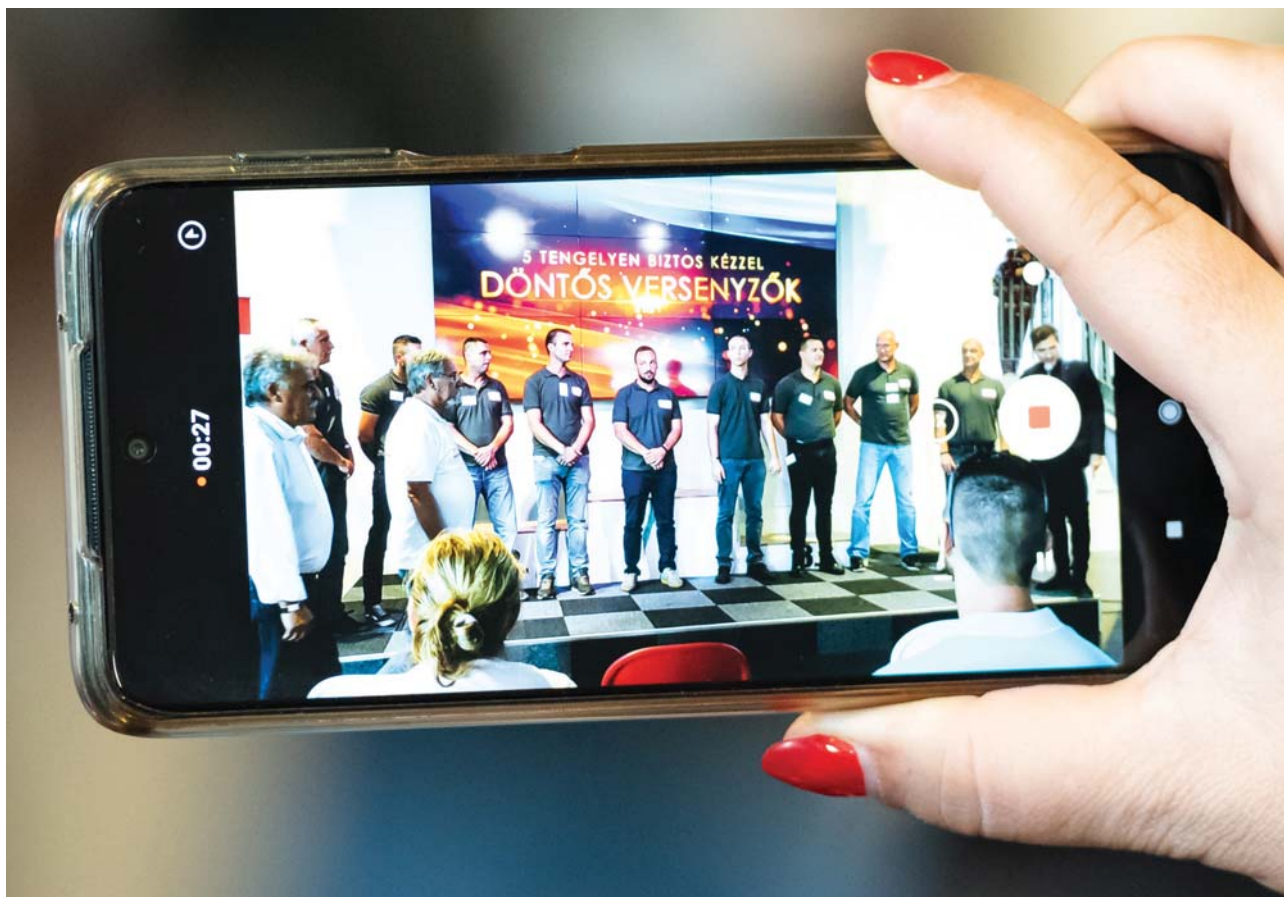
is lepett, hogy nem csúszik annyira, amennyire gondoltam, ezért is állt meg hamarabb az autó a vészfékezést követően. Sebj, legközelebb már rutinosabb leszek, ezzel el is áruktam, hogy 2022-ben is indulni szeretnék. Az egész versenynek remek volt a hangulata, jókat beszélgettünk a kollégákkal, rengeteg jó arccal találkoztam, és az

is tetszett, hogy mi, gépkocsivezetők voltunk a rivaldafényben.

A 90-es évek elején gyakran elkísértem a bátyámat, aki egy Kamazzal cukorrépát szállított. Autószerelőnek tanultam, de ahogy megkaptam a kategóriás jogosítványt, már aznap délután mentem is fuvarba egy Rába pótos szerelvényel. Egyébként érdekes lenne kipróbálni a versenyen is ezt a típust a nyerges helyett. Jelenleg nemzetköziben dolgozom, de sikerül úgy szervezni a munkámat, hogy a hétvégéket otthon tölthetem, ami a család mellett sokat számít. ■

Bali Péter, a BP Logistics Kft. ügyvezetője

Örülök Krisztián helytállásának, az ország legjobb 10 kamionszofőre között lenni remek teljesítmény. Bár nem tudtam kimenni a drivingcamp Hungary tanpályára, a távolból szorítottam a kollégámnak, aki az eredményével elsősorban magának bizonyított, másodsorban azonban úgy gondolom, kicsit talán a cégünk hírnevét is öregbítette. Ha jövőre is nevezni szeretne, természetesen támogatom, sőt, bízom benne, hogy a többi gépkocsivezetőm is kedvet kap az indulásra. ■



KÜLÖNDÍJ a legfiatalabb és a legjobb elméleti tudású versenyzőnek

A szervezők immár hagyományosan díjazzák a döntőbe jutott legfiatalabb gépkocsivezetőt és az online előselejtező, illetve az elődöntő elméleti tesztjein legjobb eredményt elért versenyzőt.



Dr. Hatala József, a Belügyminisztérium Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács és a Magyar Autóklub elnöke, az ORFK - OBB koordinációs testületének tagja adta át „A legkiválóbb elméleti tudással rendelkező magyar kamionsofőr - 2021” különdíját Pethe Miklósnak



A döntőbe jutott legfiatalabb versenyzőnek járó díjat Dzsupin Dávid vehette át Gálfalvi Csabától, a Magyar Autóklub műszaki igazgatójától

A fiatalokat kevésbé vonzza a hivatásos gépjárművezetés, világot látni már nem csak a kamionosok „kiváltsága”, alig van utánpótlás, halljuk lépten-nyomon a szakmabeliektől. Erre a problémára (is) igyekszik felhívni a figyelmet az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny, ezért harmadik éve különdíjban részesül a döntőben induló legfiatalabb sofőr. Idén ezt az elismerést Gálfalvi Csaba, a Magyar Autóklub műszaki igazgatója adta át Dzsupin Dávidnak, akinek példája reményeink szerint ösztönzőleg hat

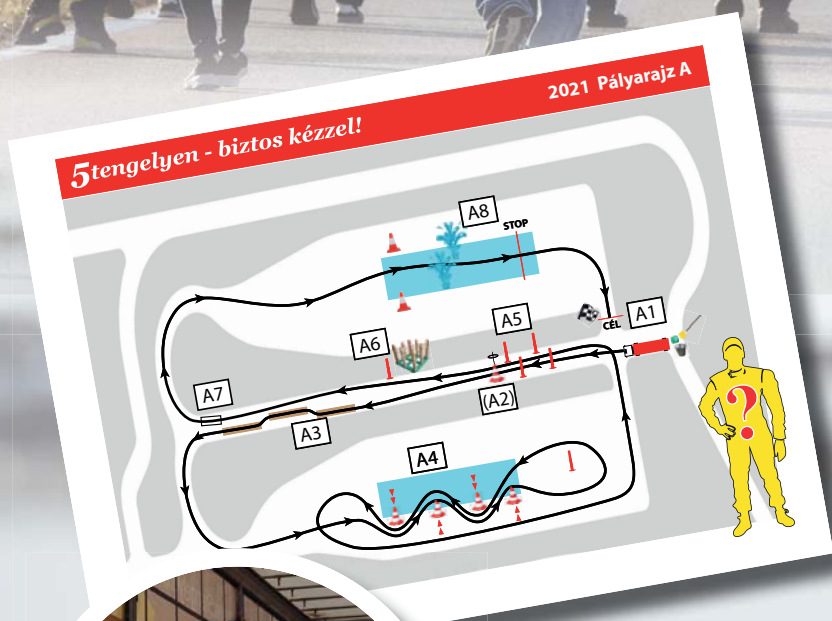
kortársaira, és közülük is egyre többen választják majd hivatásuknak a gépjárművezetést.

A másik különdíj némileg kuriózum egy ilyen versenyen, amelynek elsősorban a hatalmas járműszerelvényekkel végzett gyakorlati feladatok adják a savát-borsát. Kevésbé látványos része a vetélkedősorozatnak az elméleti tudás felmérése, bár jól tudjuk, a kategóriás és a GKI képzés tananyagának ismerete nélkül még a leggyakorlottabb gépkocsivezető sem rúghatna labdába egyetlen fuvarozó

cégnél sem. Ezt igyekeznek tudatosítani a szervezők a legkiválóbb elméleti tudással rendelkező kamionsofőrnek járó különdíj odaítélésével, amelyet az online selejtezőben és az elődöntőben elért pontszámok alapján 2021-ben Pethe Miklós vehetett át dr. Hatala Józseftől, a Belügyminisztérium Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács és a Magyar Autóklub elnökétől, az ORFK - OBB koordinációs testületének tagjától.

Gratulálunk!

Kisdöntő



Pallón áthaladás

A járműszerelvény bal oldali kerekeivel haladjon át a három kihelyezett pallón.



Labdasöprés vödörbe

A raklapokat kerülgetve söprje le a három teniszlabdát a raktérből a pótkocsi mögött álló vödörbe.

Karikadobás bójára

Haladjon át a kapuk között, a bójánál álljon meg és dobjon rá egy karikát a lehúzott oldalablakon keresztül, majd húzza vissza az ablakot.



8 feladat 8 perc alatt 14 500 pontért 

Csúszópálya

Gyorsítson fel 25–28 km/h-s sebességre, a kihelyezett bóják után kezdje meg a vészfékezést, és a vízfalon áthaladva álljon meg úgy, hogy a pótkocsi hátulja a vízfalhoz minél közelebb legyen.



Eltérő tapadású kikerülés

35–40 km/h-s sebességgel a középső csúszós felületen hajtsa végre a bójákkal jelölt kikerülési manővert fékezés nélkül, majd továbbhaladva, a kihelyezett oszlop megkerülése után, végezze el ugyanezt a manővert az ellenkező irányban is.

Négyzetbe állás

A járműszerelvény jobb első kormányzott kerekével álljon bele a laposvasból készült négyzetbe úgy, hogy megállás után a négyzet mozgatható legyen.



Teke

Álljon meg a kihelyezett tekebábuk mellett, és döntse fel a kis oszlopot a vontató jobb első kormányzott kerekével úgy, hogy minél több tekebábu eldőljön.



Áthaladás kapuk között

Haladjon át a kapuk között az oszlopok érintése nélkül.



Szuperdöntő

KOMPLEX FELADATMEGOLDÁS

A szuperdöntő komplex gyakorlati részében a nyerges szerelvény menetkész és biztonságos elindulásához szükséges teendők végrehajtása várt a döntőbe jutott gépkocsivezetőkre. A feladatsort 25 perces szintidőn belül kellett teljesíteni, a maximálisan elérhető pontszám 16 500 pont volt. A szakmai stáb által kitalált szituáció szerint a versenyző egyhetes pihenés után készül munkába állni. Telefonon jelentkezett munkavégzésre a vezénylőjénél, aki azt az utasítást adta neki, hogy hétfőn reggel 8 órakor induljon el a lerakóra.

A járműszerelvényt egy kezdő gépkocsivezető rakta elő, aki azonban számos hibát vétett. A versenyzőknek ezeket az elrejtett hiányosságokat kellett megtalálni, illetve kijavítani, mielőtt fuvarba indultak.

Első számú feladat a tachográf szakszerű kezelése volt, például műszakkezdés elvégzése, járműből kiszállás előtt a menetíró készülék egyéb munkavégzésre állítása.

A jármű okmányainak ellenőrzése során egyebek mellett ki kellett szűrni, hogy a mappában egy másik jármű forgalmi engedélye, illetve KGFB igazolása van, a pótkocsi dokumentumai (CEMT engedély, zöldkártya stb.) hiányoznak, a nemzetközi menetlevélen a km-számláló állása nem egyezik meg a kitöltött értékkel.

A járműszerelvény műszaki állapotának ellenőrzésekor észre kellett venni a fülkében (pl. lehajtott felső ágy, előrehúzott függöny) és a szerelvényen (pl. laza pótkocsiponyva, elállított vontatótükrök, hiányzó rendszám) elrejtett hibákat.

A pótkocsit négyféle rakománnyal rakták meg, a versenyzőknek fel kellett fedezniük az ezek rögzítésében és okmányában vétett hibákat (hiányosan kitöltött CMR, túlfeszített, illetve megcsavarodott spanifer, rögzítetlen rakomány stb.).

Tachográf szakszerű használata

A jármű okmányainak ellenőrzése

A járműszerelvény műszaki állapotának ellenőrzése

A rakomány ellenőrzése

AMIRE FIGYELNI KELL!

*Tableten
film megy
a műszerfalon!*

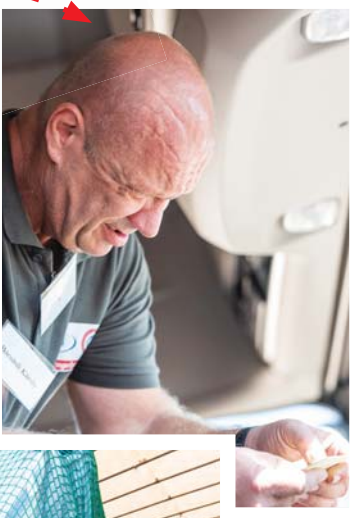
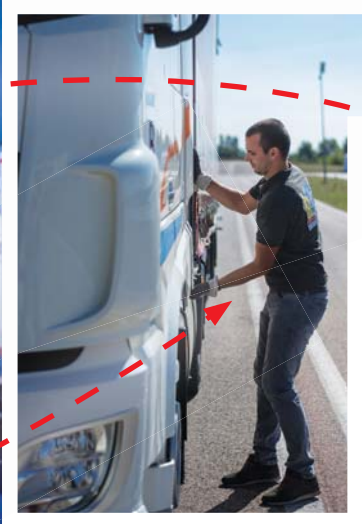
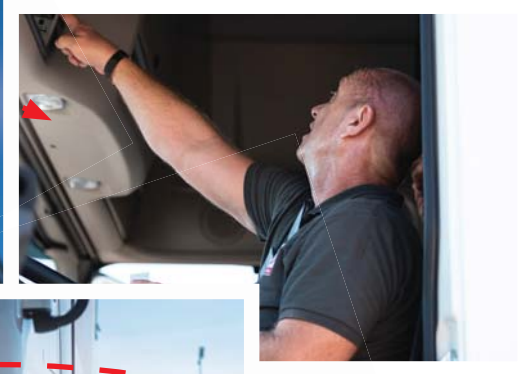
*A felső tároló
fedele nyitva
van, egy nagy
könyv félig kilóg
belőle!*

*Plüssállatok
a látómezőben,
a szélvédő
mögött!*

*Nyitott akkumu-
látorfedél,
hiányzó
AdBlue sapka!*

*A pótkocsi
hátsó ajtaja
rosszul van
becsukva!*

*Sóder a raklap
alatt, túl kicsi
a tapadás!*



Csekő István, a feladatokat összeállító szakmai csapat tagja

Nem a gyorsaságé, hanem a leleményességé és a pontosságé a főszerep

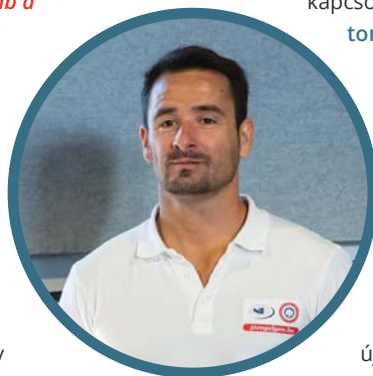
A gépjárművezetőkkel a képzéseken eltöltött idő, a járműkezeléssel és a fuvarozással kapcsolatos tapasztalatszere kiváló termőtalajt biztosít a versenyfeladatok csíráinak elültetésére, mondja Csekő István. A vetélkedő elméleti és gyakorlati feladatsorainak összeállításában közreműködő stáb tagjával bepillantottunk a kulisszák mögé.

Kinek a fejből pattannak ki a feladatok?

Mind az elődöntő, mind a döntő elméleti és gyakorlati feladatainak ötletei mögött egy négyfős csapat áll: **Erdős Szilvia, Teleki Lajos, Horváth Tibor** – vagy ahogy mindenki ismeri: **Jazzy** –, illetve jómagam. A mi elképzeléseink lendítik mozgásba és reményeink szerint tartják helyes nyomvonalon az 5 tengelyen – biztos kézzel közúti közlekedésbiztonsági versenyt. Csapatunk férfi tagjainak mindennapi tevékenységeihez kapcsolódnak a nehéz tehergépjárművek és az azokhoz szorosan társuló területek oktatása, úgy, mint az áru fuvarozáshoz elengedhetetlen **GKI ismeretek**, a biztonságos közlekedés alappilléret képező **rakományrögzítés**, vagy a hatékony és gazdaságos **Eco Drive vezetés**. Ezeken a képzéseken a gépjárművezetőkkel eltöltött idő, valamint a járműkezeléssel és a fuvarozással kapcsolatos tapasztalatszere kiváló termőtalajt biztosít a versenyfeladatok csíráinak elültetésére.

Hogy állítja össze a stáb a feladatokat, leültök és ötleteltek?

A feladatok a csapat tagok mindennapjai során felmerülő fuvarozási, járműkezelési és oktatási tevékenységekből születnek. A kipattanó ötleteket feljegyezzük, majd egy-egy csapattalálkozáson ezekből az ötletekből körvonalazódnak a feladatok. Az elődöntő és a döntő feladatainál is a helyszínt és a jármű adottságait vesszük alapul, e két tényező az, ami megrajzolja, kijelöli számunkra azt a keretet, amin belül kell megvalósítanunk a versenyfeladatokat. **A Schmitz Cargobull bicskei telephelye inkább ügyességi és manőverezési gyakorlatsor végrehajtását teszi lehetővé, míg a zsámbéki drivingCamp Hungary pályáján teljesítendő feladatok jobban**



kapcsolódnak a közlekedésbiztonsághoz és a vezetés-technikához. Ugyanakkor figyelemmel kísérjük a járműiparban zajló változásokat, újdonságokat és a fuvarozó vállalatoknál a nehéztehergépjármű-vezetőkkel szemben megjelenő új szemléletbeli elvárást,

amely **biztonságos, környezetkímélő, energiatakarékos, egyben defenzív vezetési magatartást** igényel. Itt emelném ki a **vezetést támogató rendszerek** megjelenését, fejlődését, amelyek szerepét az idén megpróbáltuk megjeleníteni a versenyfeladatokban.



Idén melyek voltak a rutinyakorlatok, és melyekkel küzdöttél volna meg te is?

A gyakorlati feladatokat nemcsak kitáljuk, de le is próbáljuk, így igazoltan végrehajthatóak, amit fényképekkel és videóval dokumentálunk a szervezők, a NIT Hungary és az ORFK – OBB felé. Ennek ellenére minden évben van egy-két olyan feladat, melynek végrehajtása szinte minden versenyzőt komoly kihívás elé állít. Az elődöntőn ilyen feladat volt a járművel megállni úgy, hogy a félpót-kocsi egyik gólyalába egy négyzetet belül legyen, a derékszöges betolatas, illetve a rámpamegközelítés. A döntőn a figyelemteszt, az aquaplaning medencében történő fékezés esetén a fékút helyes megbecslése, illetve a lejtős hajtúnyaron végrehajtandó manőver okozott nehézséget. Az idei évben az elődöntő feladatsorát kibővítettük egy közúton végrehajtandó feladatrésszel, ahol a vezetést támogató rendszerek alkalmazásával a biztonsága és a hatékonysága volt a főszerep. A legmagasabb pontszámot az a kifinomult defenzív vezetési módot alkalmazó versenyző zsebelhette be, aki a legkevesebb üzemanyag felhasználása mellett a lehető legnagyobb átlagsebességgel teljesítette a távot. Az egyik legnagyobb kihívás a járművezetőknek – köztük nekem is – az olyan manőverezés, amikor az utolsó centimé-

tereket is ki kell használni ahhoz, hogy végrehajtható legyen a feladat.

A mindennapi gyakorlatban is sokszor előfordul, hogy a manőver megkezdésekor a gépkocsivezető látja azt a helyet, ahová be kell állni, de a művelet végén a holttér miatt már nem, és emlékezetből kell a járművet az adott területen pozicionálni. A másik kihívás a csúszós felületen végrehajtott vészfékezés. Nagy tapasztalatot igényel annak meghatározása, hogy adott sebesség, adott tapadási együttható esetén mikor kell elkezdni fékezni ahhoz, hogy meg tudjunk állni a járművel. „Rutinyakorlatokat” nem szokott tartalmazni a feladatsor, a mindennapi járművezetői élet feladataival „felturbózza” találkozhatnak a versenyzők (pl. spaniferhasználát, rámpára tolatás stb.).

Fejben van már a jövő évi feladatsor?

A rendezvény szervezői évről évre újabb és újabb feladatokat kérnek tőlünk, ezért természetesen minden ötletet feljegyzünk, ami használható lehet a következő évi feladatsorok összeállításához. Már a verseny közben is születtek jó gondolatok, amiket bevethetünk a jövő évi versenyen. Természetesen a konkrét feladatokat majd a helyszín, a jármű adottságai és az egyéb elvárások fogják meghatározni.

Az instruktorok mit kapnak a vetélkedőtől?

Az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny a közúti közlekedésbiztonság fokozásában történő szerep- és felelősségvállalásunkat erősíti meg. Mindennapi munkánk során gyakran találkozunk hivatásos gépkocsivezetőkkel, és számunkra nagyon fontos, hogy ők felkészülten, hatékonyan, biztonságosan és balesetmentesen közlekedjenek. A feladatok összeállításánál mindig arra törekszünk, hogy mérhető legyen a versenyző gépkocsivezetők olyan tulajdonsága, képessége, amely a biztonságos, balesetmentes közlekedéshez szükséges (figyelem, összpontosítás, reakciók gyorsasága, helyzetfelismerés, jármű méreteinek érzékelése, manőverezőképeség). A verseny a maga módján hozzájárul ahhoz, hogy kihangsúlyozza, mennyire fontos a hivatásos gépjárművezetők felkészültsége, és melyek azok a pontok, amelyeket az oktatások, képzések során erősíteni kell.

**Találkozunk
2022-ben!**



Szuperdöntő

ÜGYESSÉGI
10
 FELADAT

A szuperdöntő gyakorlati részében 10 ügyességi feladat várt a versenyzőkre. Harminc perc állt rendelkezésükre, hogy végigmenjenek a pályán, mindezt 25 ezer pontért. A gépkocsivezetőknek nagyon össze kellett szedni magukat, ha szintidőn belül akarták teljesíteni ezt az etapot, minden tudásukra szükség volt a különböző nehézségi fokú akadályok leküzdéséhez.

A szerelvény szét- és összeakasztása vagy a tűzoltás szinte rutinfeladatnak számított, de a kamion mellett haladó személyautó vészfékezésére való minél gyorsabb reagálás, vagy a feltörő vízfalakkal szimulált akadályok kikerülése már izzasztóbb gyakorlat volt és óriási koncentrációt igényelt az indulóktól. Nem beszélve arról a feladról, amikor három versenypályakört kellett megtenni közel azonos idő alatt.

Mi ebben a nehéz? – kérdezhetné bárki. Az, hogy a szervezők letakarták a műszerfalat, így a sofőrök nem láthatták a sebességmérőt. Viszont figyelhették az útjukba kerülő közúti táblákat, ami erősen ajánlott volt, mert a három kör megtétele után éppen ezekről kellett számot adniuk a pályabírónak.

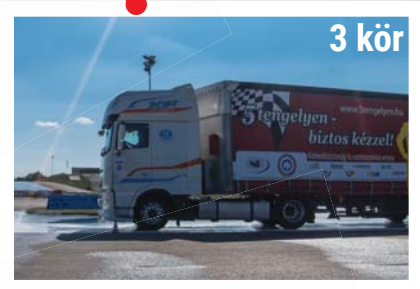
Átlagtartó

Nyolc perc alatt tegyen meg három kört a letakart műszerfalú járműszerelvényen úgy, hogy a körök között a lehető legkisebb időkülönbség legyen.



Figyelemteszt

A három kör megtétele után a Rajt/Cél vonalon megállást követően feleljen a pályabíró kérdéseire. (A versenyzőknek a három kör megtétele közben fel kellett ismerni és megjegyezni az útjukba kerülő közúti táblákat.)



Körpálya, tüzesettel

A körpálya modulon tegyen meg három kört a bójákkal jelölt útvonalon. A körözés közben baleseti tüzesetet észlel. Ha sikerül 1 perc 45 mp alatt odaérnie a megállási pontra, és a tűz még ég, akkor szabályosan oltsa el a tüzet.



Aquaplaning

A multifunkcionális modulon gyorsuljon fel a járműszerelvényen 55–60 km/h-s sebességre, majd a bójával megjelölt helyen kezdjen fékezni. Cél a fékút helyes megbecslése, vagyis a feladatsor megkezdése előtt a versenyző által kihelyezett bójához képest milyen távolságban áll meg a járműszerelvény.



Beállítás

Előremenetben álljon be a bójákkal körülhatárolt területre. Tolasson ki, majd a kihelyezett oszlopot hátramenetben megkerülve tolasson be ugyanoda.



ÜGYESSÉGI FELADATOK

Reakcióidő

Az Országút modulon gyorsítson fel 50 km/h-s sebességre, majd a járműszerelvény mellett haladó személygépkocsi mozgását figyelve reagáljon annak vészfékezésére.



Szabályos szétakasztás

Szabályosan akassza szét a szerelvényt.



Rántópad

40–43 km/h-s sebességgel haladjon át a rántópadon, és a túlkormányzott járművet uralva hajtson végig a vízszlopok között, majd a bójákkal körülhatárolt területen, és álljon meg.



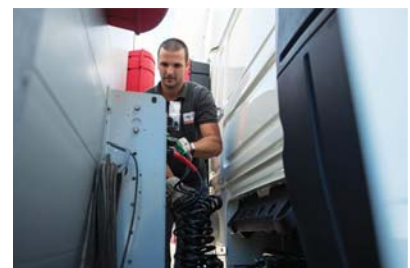
Lejtős hajtúkanyar

Hajtson rá a lejtős hajtúkanyarmodulra 18–20 km/h sebességgel, és kerülje ki a feltörő vízfalakkal szimulált akadályokat a pálya kiépítésének megfelelően.



Szabályos összeakasztás

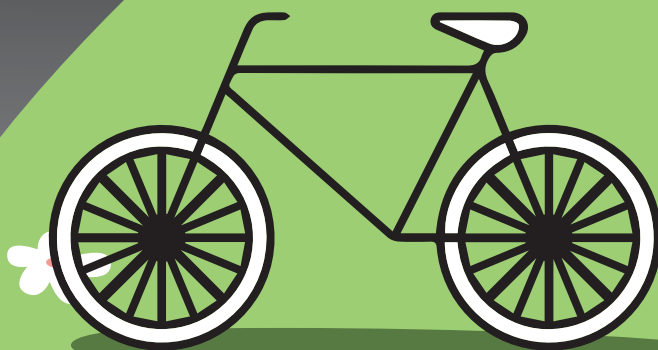
Álljon be a pótkocsi elé, és szabályosan akassza össze a szerelvényt.



5tengelyen
INGYENES KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
CSALÁDI
NAP!

Megannyi gyermek, szülei és nagyszülei nyüzsögtek a drivingcamp Hungary főépülete mellett kialakított közlekedésbiztonsági „zsibongóban”, miközben néhány 10 méterrel odébb a legjobb magyar kamionsofőr címért folyt a küzdelem a döntőbe került 10 gépkocsivezető között.

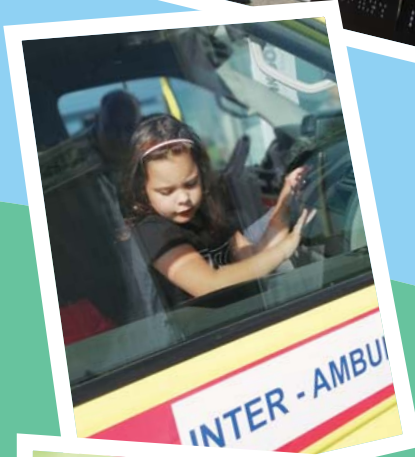
Lehet, hogy a 2050-es 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny győztese is ott játszott a zsámbéki betonon...?



Közlekedésbiztonsági „zsibongó”

A gyerekek biztonságos közlekedésre nevelését idejében kell elkezdni – vallja más hazai szervezetekkel együtt ipartestületünk is, amely a fenti alapvetés jegyében ebben az évben is megtartotta immár hagyományossá vált ingyenes közlekedésbiztonsági családi napját.

A mindig hangulatos esemény, az 5 tengelyen – biztos kézzel! verseny kísézőrendvénye ezúttal is számos családot vonzott a zsámbéki tanpályára.





A legkisebbek a KRESZ-pályán kismotorral, futóbiciklivel, rollerrel, kerékpárral, kisautóval körözhetnek, miközben valós forgalmi helyzeteket szimuláló közlekedési szituációkba „botlottak”, melyeket azonban többnyire ügyesen sikerült megoldaniuk.

Egy másik standon tesztek kitöltése, KRESZ-puzzle összerakása várt rájuk, de egy hókotróban és egy tűzoltóautóban is felhőtlen perceket tölthettek el, (nagy)szülői felügyelet mellett, természetesen.

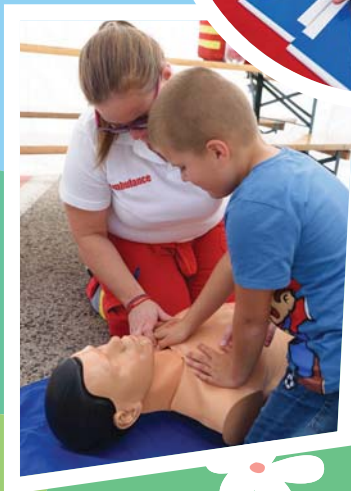


Köszönjük a támogatást!



5tengelyen
INGYENES KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI

**CSALÁDI
NAP!**



Az arcfestés, az ugrálóvár és a kézműves foglalkozások elmaradhatatlan kellékei egy ilyen eseménynek, Zsámbékon sem volt ez másképp. A kicsiktől néhány percre „elszabadulni” tudó felnőttek pedig videófalon, élő közvetítésben, a szuperdöntőről lecsúszott gépkocsivezetők szakkomentálásával követhették a fődíjért folyó versenyt.



Találkozunk 2022-ben!

KI LESZ JÖVŐRE MAGYARORSZÁG LEGKIVÁLÓBB KAMIONSOFŐRJE?

Te is ugyanakkora eséllyel indulsz, mint mindenki más! Ha felkészült vagy, és Fortuna is Neked kedvez, a Te zsebedet üti a **NETTÓ 2 MILLIÓ FORINTOS FŐDÍJ!**

Eddigi győzteseink:



Könczöl András
Örökös legjobb kamionsofőr
J. S. Logistics Kft.
2013, 2016, 2019



Szalai Gábor
Klippel Kft.
2014, 2015



Szeli Miklós
MTLB Müller Kft.
2017



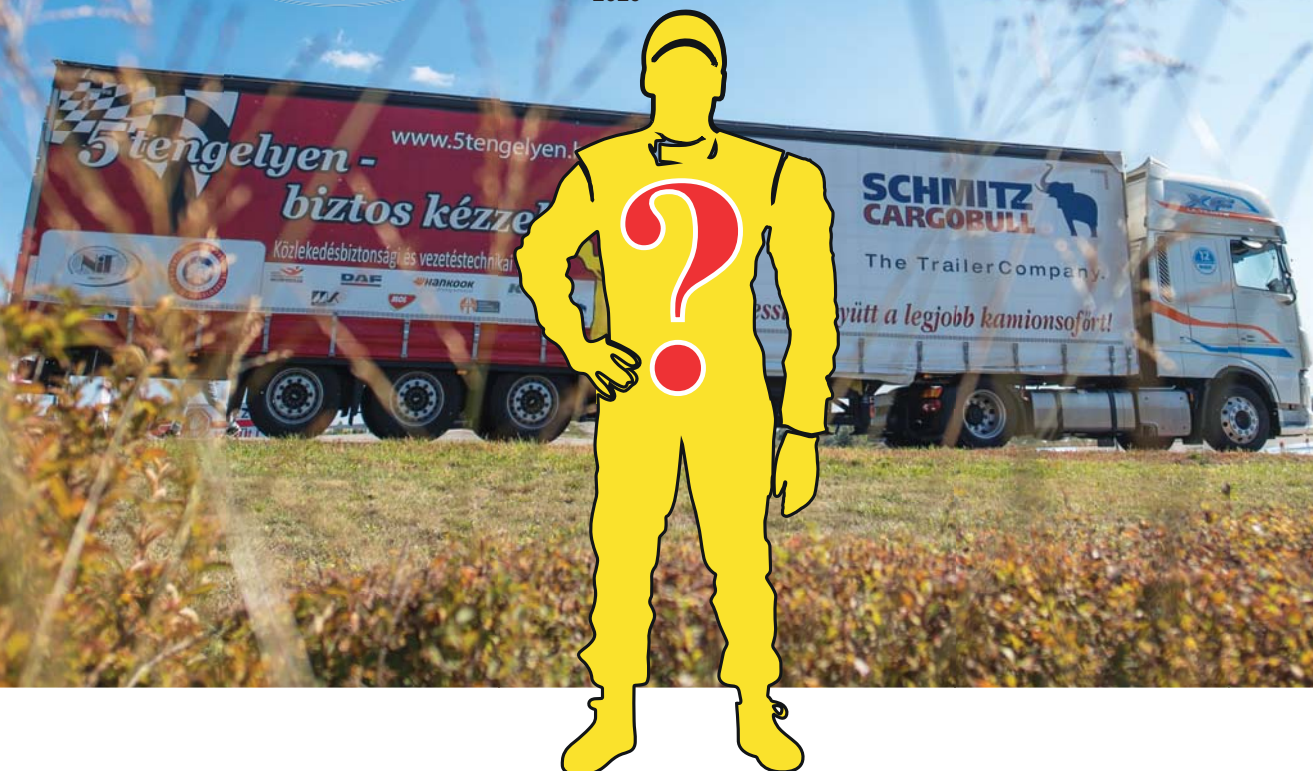
**Kormos Csaba
Tibor**
egyéni vállalkozó
2018



Boczárdi Károly
A legjobb elméleti tudású
magyar kamionsofőr
Regnum Intertrans Kft.
2020



Szabados Gábor
Gogolák Gábor e. v.
2021



Az útdíjbevétel a gazdaság lakmuspapírja

A közúti infrastruktúra igénybevételéből számolható bevételi adatok rendkívül jól tükrözik a gazdaság állapotát és jól előrejelezhető velük annak teljesítménye – vallja Bartal Tamás, a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. vezérigazgatója. Mint mondja, a jelenleg rendelkezésre álló adatokból az olvasható ki, hogy a magyar gazdaság növekedése megközelítheti a 10 százalékot, ha nem lesz a korábbiakhoz hasonló leállás.

2020 is jó éve volt az útdíjszolgáltatónak

Nem volt túl erős a gazdaság első negyedéve, de a másodiktól kezdve nagyon felpörgött a növekedés. Ez pedig azt is jelenti, hogy az útdíjából származó bevételek is szépen teljesítenek. A rekordév 2019-volt, de Bartal Tamás szerint az e-útdíjak alakulása 2020-ban is hozta az elvárásokat, és összességében nem zártak rosszabbul, mint 2019-ben. Vagyis az e-útdíjakban elsősorban a 2020-as adatokhoz mérjük az idei bevételeket, míg a személyautóknak értékesített e-matricák tekintetében a 2019-es év az etalon.

Az e-matricák esetében 2020-ban érzékelhető volt a külföldi turisták elmaradása, hiszen a 10 napos és a havi matricákból jóval kevesebbet adtak el. Ám az éves megyei és az éves országos termékekből több fogyott, ami Bartal Tamás szerint két tényezőre vezethető vissza. Egyrészt a magyar vásárlók is rendkívül tudatosak, előre gondolkodnak és kiszámolják, hogyan éri meg nekik az úthasználati díj fizetése, másrészt a vásárlóerő is növekedett, amibe belefér az éves országos matricák megvétele. Az sem elhanyagolható persze, hogy 2020-ban a COVID-19 miatt sokan hagytak fel a tömegközlekedéssel, és ültek át



NEMZETI
ÚTDÍJFIZETÉSI
SZOLGÁLTATÓ ZRT.

autóba, azok is, akik az agglomerációból ingáztak.

Ami az e-útdíjat illeti, az különösen fontos volt, hogy az uniós országok semmi esetre sem szerették volna leállítani az áruk szabad áramlását, amivel mozgásban tarthatták az uniós globális gazdaságot. Szóval ebben a tekintetben a 2020 is jó éve volt az útdíjszolgáltatónak.

A magyar innovációra külföldön is figyelnek

A 2021-es gazdasági növekedéssel együtt a cég bevételei is jól alakulnak, már most meghaladják a 2019-es esztendő, vagyis a pre-COVID-19 időszakban mért értéket. Hogy pontosan mennyi lesz a vége, azt nem tudni, de Bartal Tamás nagyjából 13 százalékkal több bevételt vár, mint 2019-ben. Idén például a nyáron már érzékelhető volt a 10 napos és a havi e-matricák értékesítésének növekedése, és persze megmaradt az éves országos, illetve a megyei termékek eladásának dinamikája. Ami érdekesség – hívta fel a figyelmet Bartal Tamás –,

hogy az elektronikus matricák jelentős részét továbbra is viszonteladóknál, például benzinkúton vásárolják, holott jó ideje online is hozzáférhetőek a termékek. Ettől függetlenül azt is említette, hogy az online vásárlás erősödése folyamatos, ezt a társaság online értékesítési felülete, az ematrixa.nemzetiutdij.hu oldal esetében is tapasztalják.



Az idei év abból a szempontból is különleges, hogy a NÚSZ Zrt. most vett át Madridban egy a fenntarthatósággal és innovációval kapcsolatos díjat. Bartal Tamás szerint ezzel komoly nemzetközi elismerést kapott a társaság, hiszen amerikai és ázsiai díjazottak is voltak. A vezérigazgató úgy véli, ez a díj azt is megerősíti, hogy a magyar innovációra külföldön is figyelnek, illetve hogy a magyar tudás exportképes. ■

www.nemzetiutdij.hu



Jogszabály-figyelő

Jogi rovatunkban a közúti fuvarozó vállalkozások tevékenységét érintő legfontosabb jogszabályokat tesszük közzé. A jogszabályok teljes szövege a hivatkozott számú Magyar Közlönyben tekinthető meg.

MK 179

A közzétételt követő napon lépett hatályba az 560/2021. (IX. 30.) Korm. rendelet a veszélyhelyzetre tekintettel a gyermeket nevelő magánszemélyek adó-visszatérítéséről.

MK 192

2021. november 18-án lép hatályba a 44/2021. (X. 19.) EMMI rendelet a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról szóló 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet módosításáról. A közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról szóló 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet 5. § (7) bekezdésében az „1. és a 2. alkalmassági csoport esetében is” szövegrész helyébe az „1. alkalmassági csoport esetében” szöveg lép. Ennek értelmében az egészségi alkalmassági vizsgálat határidejét az 1. alkalmassági csoport esetében lehet csak úgy megállapítani, hogy annak hónapja és napja megegyezzen a vizsgált személy születésének hónapjával és napjával, a 2. alkalmassági csoport esetében a vizsgálat napjától indul a számítás.

Jegybanki alapkamat

2021. szeptember 22-től a jegybanki alapkamat mértéke: 1,65 százalék. (37/2021. (IX. 21.) MNB rendelet).

2021. október 20-tól a jegybanki alapkamat mértéke: 1,80 százalék (42/2021. (X. 19.) MNB rendelet).

AdBlue: átmeneti korlátozás a forgalmazásban

Tagvállalkozásaink már számos forrásból értesülhettek az európai piacokon tapasztalható gáztartalékhányokról és a világszerte elterjedt folyamatok következtében elszálló gázárakról. Ezen kedvezőtlen piaci folyamatoknak hatása van az AdBlue gyártására is.

A MOL Nyrt. a folyamatos ellátás biztosítása érdekében átmeneti korlátozást vezetett be az AdBlue adalék forgalmazására, melyről tájékoztatót adott ki. A közlemény szerint a MOL 2021. október 25-én vásárlási korlátozást vezetett be az egy tankolás alkalmával vételezhető AdBlue mennyiségére. Egy vásárlás alkalmával pisztolyos tankolásnál legfeljebb 100 liter, kiszerezelt termékből pedig maximum 2 darab vásárolható.

Bár a kiszállítás folyamatos, a MOL csak nehezen tud lépést tartani a felvásárlással. Minél előbb befejeződik a vásárlási pánik, annál hamarabb oldódik meg a jelenlegi állapot. A MOL bízik a helyzet mielőbbi stabilizálódásában.

A 2021. október 1–31. között alkalmazható üzemanyagárak

ESZ ólmozatlan motorbenzin	454 Ft/l
Gázolaj	462 Ft/l
Keverék	493 Ft/l
LPG autógáz	291 Ft/l



Forrás:
www.nav.gov.hu

A Monroe már több mint 100 éve gyárt lengéscsillapítókat tehergépjámű- és pótkocsigyártók számára.

Raktárainkban megtalálja a teljes autóbusz-, kamion- és pótkocsiválasztékot.



MONROE
LENGÉSCSILLAPÍTÓK



A kisvállalati adózás (KIVA) lényegi elemei és előnyei

A kisvállalati adózás választhatóságának legfontosabb kritériumai, hogy a KIVA alanyiság adóévét megelőző adóévben a vállalkozás

- átlagos statisztikai állományi létszáma – a kapcsolt vállalkozások adataival együttesen – várhatóan nem haladja meg az 50 főt;
- a kapcsolt vállalkozások adataival együttesen kiszámított bevétele várhatóan nem haladja meg a 3 milliárd forintot,
- mérlegfőösszege várhatóan nem haladja meg a 3 milliárd forintot.

A KIVA kiváltja

- a társasági adót,
- a szociális hozzájárulási adót
- és a szakképzési hozzájárulást is.

FIGYELEM! A szakképzési hozzájárulás alóli mentesülés azt is jelenti, hogy a KIVA alanyok nem tarthatnak igényt a szakképzési hozzájárulási kötelezettséggel összefüggő normatív csökkentő tétel (vagy annak egy részének) visszaigénylésére sem.

Az adó alapja főszabály szerint (néhány korrekciós tétel mellett)

- a személyi jellegű kifizetések és jóváhagyott osztalék összege,
- amely a kapott osztalékkal és a nettó tőkebevonással is csökkenthető,
- de legalább a személyi jellegű kifizetések összege (minimum adóalap).

Fontos kiemelni, hogy a KIVA alapjának meghatározásakor **elhatárolt veszteség** leírására is lehetőség van, ami a ko-

rábbi éveknek a személyi jellegű kifizetések figyelembevételével számított negatív adóalapjából keletkezik (pl. tőkebevonás miatt), továbbá a társasági adóalanyiság ideje alatt keletkezett és még fel nem használt elhatárolt veszteség is levonható. Az elhatárolt veszteséget – főszabály szerint – a személyi jellegű kifizetések figyelembevételével számított adóalap terhére kell leírni. A **beruházó vállalkozások számára különösen kedvező** szabály, hogy **amennyiben az adózó új eszközöket szerez be vagy állít elő, úgy ezen tárgyévi kifizetések összegéig az elhatárolt veszteség és a tárgyévben keletkező veszteség (személyi jellegű kifizetések figyelembevételével számított tárgyévi negatív adóalap) a minimum adóalap terhére is elszámolható.**

A kisvállalati adó kulcsa 2021-től 11 százalék.

A KIVA legalapvetőbb előnyei a következők:

- a béreket terhelő adókulcs (11%) lényegesen kedvezőbb a kiváltott szociális hozzájárulási adó és szakképzési hozzájárulás együttes kulcsánál (összesen 17%),
- a szociális hozzájárulási adót és részben a szakképzési hozzájárulást is érintő foglalkoztatással összefüggő kedvezmények többsége (munkaerőpiacra lépők, három vagy több gyermeket nevelő munkaerőpiacra lépő nők, megváltozott munkaképességű személyek, szakképzettséget nem igénylő és mezőgazdasági munkakörben foglalkoztatott munkavállalók, illetve kutatók foglalkoztatása és kutatás-fejlesztési tevékenység utáni kedvezmények) a kisvállalati adóban is igénybe vehető a személyi jellegű kifizetések csökkentése révén,
- a vállalkozásba visszaforgatott nyereség nem képez adóalapot, csak a vállalkozásból kivont nyereség (osztalék) után kell adózni,
- amennyiben a beruházások tőke bevonását (vagy a kapott osztalékok vállalkozásban tartását) igénylik, költségük a minimumadó, azaz a személyi jellegű kifizetések terhére is leírható az adóalapról.

Mindezek alapján **fő szabályként a KIVA választása nagy valószínűséggel megéri azoknak a vállalkozásoknak,**

amelyeknél a bértömeg meghaladja a vállalkozás eredményét, vagy a tulajdonosok az eredmény jelentős részét visszaforgatják, hosszabb távon pedig ez az adózási mód különösen kedvező a növekedni vágyó vállalkozások számára.

A kisvállalati adó részletes szabályairól itt tájékozódhat: https://nav.gov.hu//data/cms535891/92_Kisvállalati_ado_szabalyozasa_2021_2.pdf

A KIVA választásakor mérlegelendő speciális tényezők

A kisvállalati adózásra való áttérés természetesen egyedi és körütekintő mérlegelést igényel.

A hagyományos adózáshoz képest a **KIVA választása hátrányos lehet azoknak az adózóknak, akik gyakorlati képzést folytatnak, vagy a jövőben ilyen tevékenység folytatását tervezik.** Ennek oka, hogy a szakképzési hozzájárulás gyakorlati képzéssel is teljesíthető, amely esetben az adózó a kötelezettséggel összefüggésben normatív csökkentő tételt alkalmaz, amely adott esetben meghaladhatja a hozzájárulás mértékét és visszaigénylésre jogosít. Mivel a kisvállalati adó alanyai részéről nincs szakképzési hozzájárulási fizetési kötelezettség, részükéről a kötelezettség gyakorlati képzéssel történő teljesítése sem értelmezhető. Ennek következtében a kisvállalati adó alanyai nem tarthatnak igényt a szakképzési hozzájárulási kötelezettséggel összefüggő normatív csökkentő tétel (vagy annak egy részének) visszaigénylésére. A szakképzési hozzájárulásra vonatkozó részletes szabályokról itt olvashat:

https://nav.gov.hu//data/cms535889/74_A_szakkepzesi_hozzajarulas_2021_2.pdf

A KIVA hagyományos adózással való összevetésekor szintén körütekintőnek kell lennie annak az adózónak, aki a szociális hozzájárulási adóból **közfoglalkoztatottak után érvényesíthető** kedvezményre jogosult, mert ez a **kedvezmény a kisvállalati adóban nem elérhető.**

FIGYELEM! A 2019-től megszűnő, de átmeneti rendelkezés alapján a jövőben még érvényesíthető munkahelyvédelmi kedvezmények minimális eltéréssel a kisvállalati adóból is igénybe vehetők!

A hibás számlaadat-szolgáltatásról októbertől levelet küld a NAV

A Nemzeti Adó- és Vámhivatal (NAV) a jövőben rendszeresen tájékoztatja az online számlaadat-szolgáltatást küldő adózókat sikertelen vagy figyelmeztetést kiváltó adatszolgáltatásairól. A levél 2021 októbertől az elektronikus tárhelyre érkezik.

A NAV tájékoztatásai mindig egy adott problémátípushoz kapcsolódnak és ennek megfelelően az adózók más-más körét érintik.

A cél a sikertelen vagy figyelmeztetést kiváltó adatszolgáltatások számának csökkentése, a rendelkezésre álló számlaadatok teljességének és pontosságának javítása, ezáltal az adózási ügyviteli folyamatok hatékonyságának növelése.

Az adózók megkeresése előtt a NAV külön, elektronikus tárhelyre küldött levélben tájékoztatja azokat a szoftverfejlesztőket, akiknek adószáma a 2021. augusztusi sikertelen adatszolgáltatási kísérletekben a fejlesztő adószámaként (softwareDevTaxNumber elem) megjelenik. Érdemes a szoftverfejlesztőnek a számlázóprogramokban ezt az adatot felülvizsgálnia, hogy a jövőben egy-egy program speciális hibájával az adózó helyett a fejlesztő is megkereshető legyen.

A programok működésének áttekintéséhez hasznos segítséget nyújt a szoftverek kialakításához összeállított NAV-ajánlás.

(Forrás: NAV)



Elektromos buszok érkeznek Veszprémbe

Hazánkban elsőként a veszprémi közösségi közlekedésben szolgáló autóbuszokat üzemeltető V-Busz Kft. rendelt tisztán elektromos hajtású MAN Lion's City E buszokat.

Miután az MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft. az új generációs Lion's City szóló és csuklós buszokkal sikeresen megnyerte a V-Busz Kft. teljes flottájának megújítására kiírt pályázatát, most az öt elektromos busz beszerzési tenderén is győzelmet aratott. Ennek eredményeként a jövő év második negyedében öt darab 12 méteres, szóló, 70 férőhelyes MAN Lion's City E érkezik a V-Busz Kft. járműparkjába. A 480 kilowattóra kapacitású akkumulátorcsomaggal akár 300 kilométert is elérhet a buszok hatótávolsága, amely biztonsággal elegendő a napi feladatok teljesítéséhez. A járművek szervizelését a Volánbusz Zrt. veszprémi telephelye biztosítja majd, a kiterjesztett garanciaidőn belül javítási és karbantartási szerződés keretében.



Balról: Martin Strier, az MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft. ügyvezető igazgatója, Pálinkás Norbert, a V-Busz Kft. ügyvezető igazgatója és Hoyos György, az MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft. buszüzletág-igazgatója

3 millió tengely 50 év alatt

A belgiumi Westerlóban található tengelygyár 50. évfordulóján a DAF Trucks Vlaanderen legyártotta hárommilliomodik tengelyét.

Az optimális teljesítmény és a hajtásláncok hatékonyságának biztosítása érdekében a DAF Trucks megalakulása óta szinte minden tengelyét maga fejlesztette és gyártotta. 1971-ben a gyártás a westerlói gyárba került át, ahol a DAF kiváló minőségű fülkái is készülnek. A Liège és Antwer-

pen között található gyárban naponta több mint 600 első és hátsó tengelyt gyártanak. A tehergépkocsik tengelyei mellett a DAF Trucks Vlaanderen városi és távolsági buszok gyártói számára is több ezer tengelyt gyárt évente. Ezek a tengelyek a világ minden táján megtalál-

hatók, és általában a DAF által gyártott PACCAR motorokkal kombinálva kerülnek az utakra.

A DAF tengelyei hatalmas fejlődésen mentek keresztül az elmúlt évtizedek során. Az optimális élettartam biztosítása érdekében egyre könnyebbek, ugyanakkor erősebbek és merevebbek is lettek. A hatékonyság növelése érdekében egy új megmunkálási eljárást vezettek be, amely lehetővé teszi, hogy a differenciálmű fogaskerekei még pontosabban és hatékonyabban kapcsolódjanak egymáshoz.

Hazai távolsági autóbusz

Ünnepélyes keretek között mutatkozott be Debrecenben az Inter Traction Electrics Kft. Mercedes-Benz REFORM 600 IC normálpadlós távolsági autóbusza.



A 14 típusból álló REFORM autóbuszcsalád legújabb modelljét magyar design tervek alapján Debrecenben gyártották, ennek köszönhetően ez a típus is valódi magyar terméként jelenik meg a hazai és a nemzetközi piacon. A 13 160 milliméter hosszú, 2550 milliméter széles és 3456 milliméter magas járművet egy 260 kW-os, 1400 Nm nyomatékú Euro VI-os motorral szerelték. Az alváz műszaki kialakítása tartalmazza a Mercedes-Benz autóbuszain megszokott járműbiztonsági és menetstabilizációs rendszereket (pl. sávelhagyásra figyelmeztető rendszer, vészfék-asszisztens, abroncsnyomás-figyelő), valamint az ITK Csoport által fejlesztett távoli fedélzeti diagnosztikai és kontrolleszközöket, amelyek üzemelési, működési adatokat szolgáltatva teszik lehetővé a járművek távoli ellenőrzését, egyúttal valós idejű térképes információt is kapunk az autóbusz pozíciójáról. Az utastérben 59 ülőhelyet alakítottak ki, az utaskomfortot számos kényelmi funkció fokozza. A teljes LED-világításának köszönhetően az autóbusz belső világítása esztétikai kuriózum, amely számos egyedi, rejtett megoldással teszi különlegessé a járóközi és utastér-világítást.

A MEGFELELŐ ESZKÖZÖKKEL NINCSENEK NEHÉZSÉGEK!

A Kamionsuli hatékony digitális módszereivel akár otthonról is könnyedén készülhet fel vizsgájára.

Tanfolyamaink

- GKI alap- és továbbképzés
- C, CE és D kategóriás képzés

E-Learning

- Online módszer, amellyel kiváltható a tantermi oktatás
- Max. 60 órás képzés max. 90 nap alatt

Tanulószoja

- Jegyzetek, tesztek, gyakorlófeladatok



Jelentkezzen most!

kamionsuli@kamionsuli.hu
06-30-900-5562

NAGYPAPÁM KÖZUTAS.
BIZTONSÁGA
A KEZEDBEN VAN!

