

## ***A KTI Vasúti Vizsgaközpont szerepe a vasúti alkalmazottak jogszabályban előírt képzésében, továbbképzésében és vizsgáztatásában***



Novák László

KTI

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET

NONPROFIT KFT. VASÚTI VIZSGAKÖZPONT

# A VASÚTI KÉPZÉS VIZSGÁZTATÁS TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉSE

## **Kezdetek:**

1868. június 30-án a magyar kormány megváltotta a Cs. Kir. Magyar Északi Vasúttársaság Pest- Salgótarján vonalát, s ezzel megalakult a Magyar Államvasutak.

A kezdetekben is a vasútnál való alkalmazást alkalmassági vizsga előzte meg, majd alapos képzés után vizsgát kellett tenni a jelölteknek mind gyakorlatból, mind elméletből. Több vizsga írásbeli és szóbeli feladatot is tartalmazott, és főleg a forgalmi-kereskedelmi munkakörökbe való beállítás után elrendelték a felügyelet alatti szolgálatot, és havonta kötelező oktatáson kellett részt venni.

***„. Az utasítás szerinti munkavégzés esetén nem lehetet balesetet elkövetni- így annak megtartását szigorúan ellenőrizni szükséges.”***

A vasúti tisztképzés 1887-ben indult Baross Gábor „vasminiszter” kezdeményezésére.

# A VASÚTI KÉPZÉS VIZSGÁZTATÁS TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉSE

## ***Vasúti képzés, oktatás szabályozása:***

A vasút kezdeteitől az oktatás – képzés - továbbképzés szervesen beépült a MÁV tevékenységeinek sorába. A vasúti végrehajtó szolgálat ellátásához szükséges speciális ismeretek máshol nem szerezhetők meg, a MÁV a szakemberek képzését több mint egy évszázados múlttal rendelkező, saját forrásból és a szakképzési alapból kiépített, fokozatosan korszerűsített saját oktatási intézményeiben és tanműhelyeiben végzi.

A személyi állomány tudásfejlesztése, az emberi erőforrás gazdálkodást elősegítő képzés stratégiai szerepet játszik, amelyet piacszerző és piacmegtartó beruházásként kell értékelni.

***Tartósan eredményes piaci szereplésre az a vállalat számíthat, amely munkatársait folyamatosan képezi.***

A képzések és oktatások szabályozása korábban vállalati utasításban történt, az un. O.1.sz Oktatási Utasításban, illetve oktatási szabályzatokban

## Jogszabályi háttér

### ***Az Európai Unió-s csatlakozáshoz kapcsolódó követelmények teljesítése***

Az európai közlekedéspolitikáról szóló 2001. szeptemberi fehér könyv – az első vasúti csomag intézkedéseire támaszkodva – egyértelműen azt szorgalmazta, hogy épüljön tovább az európai vasúti térség, amelynek részleteit a Bizottság által elfogadott második és harmadik vasúti csomagban határozza meg.

Közlekedésre vonatkozó másodlagos jogforrások:

Első vasúti csomag

- Közösségi vasutak fejlesztése

- Vasútvállatok engedélyezése

- Infrastruktúra-kapacitás szétosztása, biztonsági tanúsítvány

- Hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatósága

Második vasúti csomag

- Nyíltabb áru fuvarozási piac

- Vasútbiztonsági irányelv

- Európai vasúti ügynökség

- Nemzeti vasúthálózatok közötti átjárhatóság



## Jogszabályi háttér

A Vasúti Vizsgaközpont kijelöléséről szóló 338/2010. (XII.27.) Kormányrendelet, ami vasúti vizsgaközpontként a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-t jelöli ki, amely országos illetékességgel jár el. Ez a rendelet 2011. január 1- jén lépett hatályba, és 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 25. cikk (4) bekezdésének, valamint a 2006/920/ EK bizottsági határozatnak való megfelelést szolgálja.

A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló rendelkezéseket a 19/2011(V.10) NFM rendelet.

**Cél:** a munkakörönként egységes követelmény- és vizsgarendszer, központi jogszabályi szintű meghatározása, valamint ezzel párhuzamosan a képzés és oktatás rendszerének átalakítása és modernizálása.

Az egységes tudásszint biztosítását a képzések kimeneti szintjének egységesítésével, a korábbi belső, egyedi vizsgáztatásokkal szemben az egységes, hatósági vizsgáztatás előírásával, a 19/2011(V.10) NFM rendelet valósítja meg.

## •Cél: biztosítani a vasútszakami ismeretek egységes szintjét ez által támogatni a vasúti közlekedés biztonságát”

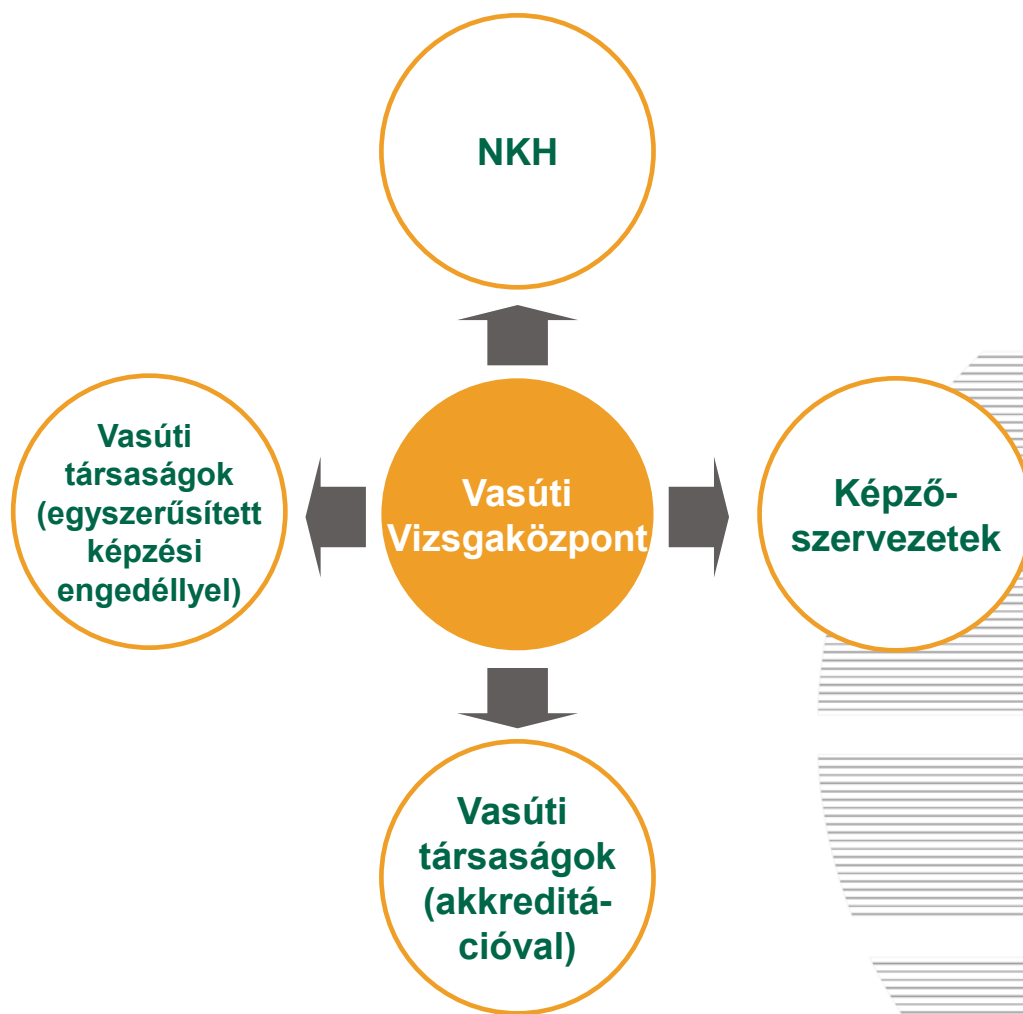
A vizsgákon alkalmazott vizsgakérdéseket az infrastruktúra üzemeltető és a képzőszervezetek javaslatainak figyelembe vételével készítettük el.

Valamennyi vizsgakérdés a 19/2011(V.10) NFM rendelet, a Vizsgaszabályzat és eljárási rend, a 2005. évi CLXXXIII. törvény, és különösen a 2012. évi I. törvény 166. § előírásai szerint került meghatározásra.

„**166. §** (2) Mentесül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy  
a) a kárt az ellenőrzési körén kívül eső olyan körülmény okozta, amellyel nem kellett számolnia **és nem volt elvárható**, hogy a károkozó körülmény bekövetkezését elkerülje vagy a kárt elhárítsa, vagy...”



## •A képzés és vizsgáztatás résztvevői



## •Tervek:

- Integrált vizsgáztató és nyilvántartó rendszer kiépítése.
- 2015. évi eltérések vizsgák lebonyolítása
  - Android platform „okos” telefon tablet stb..)
- Kapcsolódás más rendszerekhez, adatokhoz
  - NKH VIKI( fejlesztés alatt)
  - Vállalatirányítási rendszerek(SAP, EMIG, stb...)
- Hatósági ellenőrzésre alkalmas kártya formátumú vizsgaigazolás.
- Elektronikus workflow rendszer folyamatkezelésre(pl. képzési program jóváhyagya)
- Központi képzési programok elkészítése , közzététele.

***KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!***



**KTI  
KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET  
NONPROFIT KFT.**