

BELVÍZI KÖZLEKEDÉS

- **Úszólétesítmény:** vízi közlekedésre, vízen való munkavégzésre és azokkal összefüggő tevékenység folytatására alkalmas úszóképes eszköz, szerkezet, berendezés.
- **Nagyhajó:** az a belvízi hajó, amelynek a hajótesten mért hossza 20 méter vagy annál nagyobb, valamint az a tengeri hajó, amelynek hajótesten mért hossza 24 méter vagy annál nagyobb.
- **Kishajó:** az a belvízi hajó, amelynek a hajótesten mért hossza a 20 métert nem éri el, valamint az a tengeri hajó, amelynek a hajótesten mért hossza a 24 métert nem éri el.
- **Úszómunkagép:** a vízimunka végzésére alkalmas úszólétesítmény, amely rendeltetésénél fogva nem végez áru fuvarozást, illetőleg személyszállítást.
- **Utaskilométer:** egy utas egy kilométerre való elszállítása.
- **A tagállamoknak az Európai Unió 2014/112/EU számú irányelvét 2016. december 31-ig kell a saját jogrendjükbe átültetni.**
- **Az Európai Unió 21 tagállamában összesen 37 ezer km hosszán található belvízi hajóút.**

A Kormány [T/12742.](#) számon nyújtotta be a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló törvényjavaslatot, amely többek között a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvényt módosítja az Európai Unió Tanácsa 2014/112/EU irányelvének megfelelően.

A belvízi szállítás és az Európai Unió

A Bizottság a belvízi szállítás előmozdításáról szóló 2006-ban kiadott [közleményében](#) elkötelezte magát belvízi szállítás fejlesztése mellett. A cselekvési program a [NAIADES](#) nevet kapta, amely 2006–2013 közötti időszakban öt területre fókuszált: piacok, flotta, munkahelyteremtés és szakképzés, arculat és infrastruktúra. A 2013–2020 közötti [NAIADES II.](#) a belvízi hajózás minőségi szállítási móddá való válását tűzte ki célul. A fő [célterületek](#): minőségi infrastruktúra, az innováció, a piac zökkenőmentes működése, környezeti minőség az alacsony kibocsátás révén, képzett munkaerő és minőségi munkahelyek, illetve a belvízi hajózás integrálása a multimodális folyosókba.

A közlekedéspolitikáról 2011-ben kiadott [Fehér Könyv](#) kiemeli a belvízi utak kihasználatlanságát, fontos szerepüket a multimodális közlekedési rendszerben és egyben számos célt tűzött ki:

- 2030-re a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti áru fuvarozás 30 százalékát, 2050-re pedig 50 százalékát más, pl. vasúti vagy a vízi közlekedési módoknak kell átvállalnia;
- 2050-re gondoskodni kell lehetőség szerint valamennyi jelentősebb tengeri kikötő megfelelő összeköttetéséről a belvízi utak rendszerével;
- 2020-ra ki kell építeni a megfelelő vízi forgalomirányítási rendszereket.

Az Európai Unió [Duna régióra vonatkozó stratégiájának](#) cselekvési tervében is kiemelt területként szerepel a belvízi hajóutak fejlesztése.

Az **Európai Számvevőszék** belvízi szállításról szóló 2015. évi [különjelentése](#) szerint azonban a belvízi hajóutak használatának növelését célzó stratégia nem eredményes, a belvízi szállítás sem nyert teret a közúti szállítás alternatívájaként, valamint a hajózhatóság sem javult.

A Tanács az Európai Hajózási Szövetség (EBU), az Európai Hajósok Szervezete (ESO) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) által kötött, a munkaidő-szervezés egyes szempontjainak a belvízi hajózási ágazaton belüli szabályozásáról szóló európai megállapodás végrehajtásáról szóló [2014/112/EU irányelve](#) a belvízi hajózási ágazaton belül a **munkaidő szervezéssel** kapcsolatban a **minimalkövetelményeket** szabja meg.

A belvízi hajózás sajátosságai:

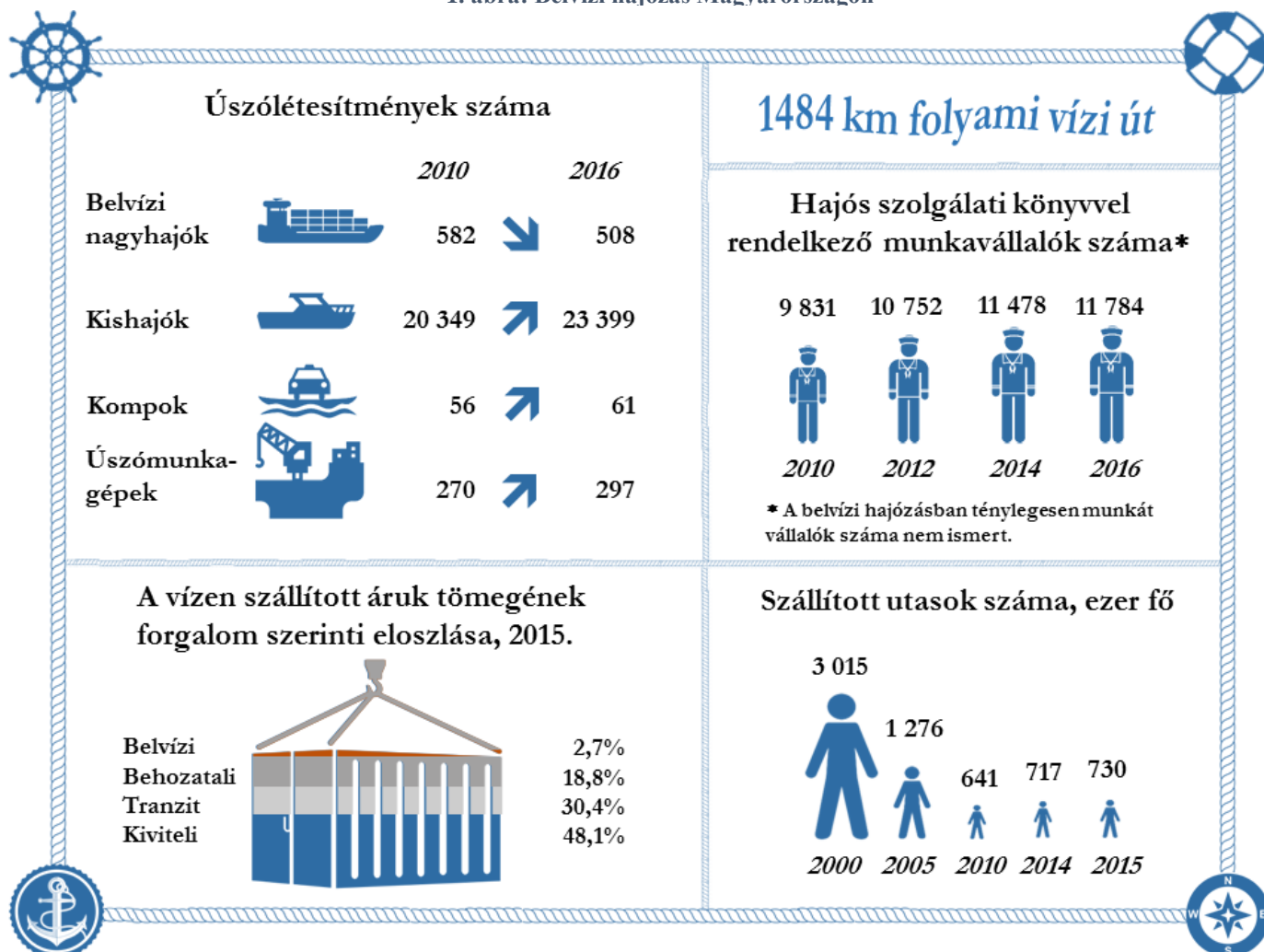
- az ágazaton belül a munkaszervezésben nagy eltérések mutatkoznak;
- a munkavállalók fedélzeti ideje nem egyezik meg a vízi jármű üzemeltetési idejével;
- a munkavégzés helye és a szállás, pihenés helye adott egybe eshet;
- az átlagos munkaidőbe a készenléti idő jelentős része is beleszámít;
- a munka- és életkörülmények a személyhajókon eltérnek a belvízi hajózás más formáinál megszokottaktól.

A legfontosabb rendelkezések:

- a munkaidő alapvetően nyolcórás napi munkaidőn alapul;

- a munkaidő meghosszabbítható, feltéve, hogy egy 12 hónapos időszakban a heti átlagos munkaidő nem lépi túl a 48 órát;
- a maximális munkaidő 12 hónapos időszakban összesen 2 304 óra. A maximális munkaidő nem lehet több, mint: minden 24 órás időtartamra 14 óra; valamint minden 7 napos időtartamra 84 óra;
- ha a munkarendben több munkanap, mint pihenőnap szerepel, az átlagos heti munkaidő 4 hónap alatt nem lehet több mint 72 óra;
- az egymást követő munkanapok száma legfeljebb 31 nap lehet;

1. ábra: Belvízi hajózás Magyarországon



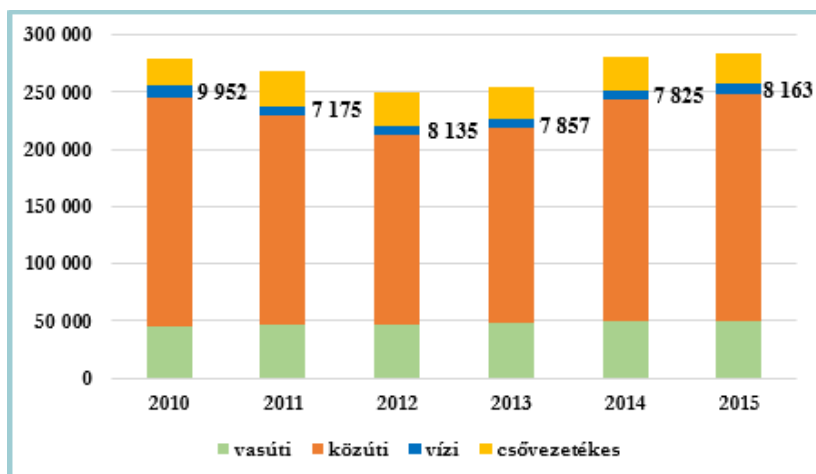
Forrás: Infoszolg; Magyar Statisztikai Évkönyv, 2015.; Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és Nemzeti Közlekedési Hatóság adatközlései. Piktogramok forrása: thenounproject.com.

A 2016. évre vonatkozó adatok a 2016. szeptember 30-i állapotot mutatják.

- külön szabályok vonatkoznak a személyhajókon szolgáló fedélzeti idénymunkásokra;
- a pihenőidő nem lehet kevesebb, mint: minden 24 órás időtartamra 10 óra, ebből legalább 6 egybefüggő óra; és minden 7 napos időtartamra 84 óra;
- hétórás éjszakai idő alapján az éjszakai munkaidő felső határa 7 napos időszakonként 42 óra;
- minden munkavállalónak legalább négy hét éves fizetett szabadság jár;
- minden munkavállalónak évente egyszer joga van egy ingyenes egészségügyi vizsgálatra.

A tagállamoknak **2016. december 31-ig** kell az irányelvet a saját jogrendjükbe átültetni.

2. ábra: Szállított áruk tömege Magyarországon, ezer tonna (2010–2015)



Forrás: Infoszolg/KSH

BELVÍZI HAJÓZÁS MAGYARORSZÁGON

A [Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia](#) a „javasolt megvalósítású fejlesztési eszközök” közé sorolja a vízi [TEN-T](#) (Transzeurópai közlekedési hálózat) hálózati kikötők paramétereinek törzshálózati szintre való fejlesztését és az áruszállító hajók korszerűsítését. Az „előkészítési igényű fejlesztési eszközök” közé került a vízi TEN-T hálózati víziút, a Duna paramétereinek törzshálózati szintre való fejlesztése, valamint a személyforgalmi kikötési pontok

fejlesztése és létesítése, a hajójáratok parti kapcsolatainak kialakítása és a személyszállító hajók korszerűsítése.

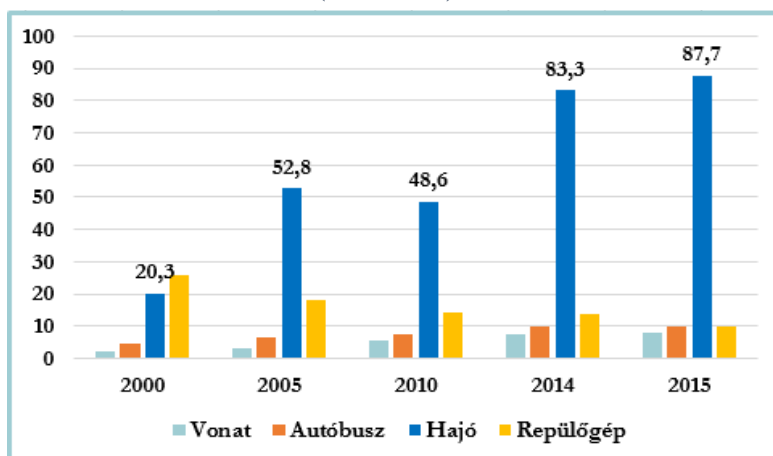
A belvízi úszólétesítmény személyzetének munkaideje

Úszólétesítményt csak hajózási képesítésekről szóló [miniszteri rendeletben](#) meghatározott képesítéssel rendelkező, egészségileg és a biztonságos munkavégzésre is alkalmas állapotban lévő személyzet működtethet.

Az úszólétesítmény személyzetének **munka- és pihenőidejére** alapvetően a **munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény** (Mt.) vonatkozik, amelytől való eltérésre a **víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény** rendelkezéseit kell alkalmazni.

A hajózási tevékenységet folytató úszólétesítmény személyzetnek tekintetében jelenleg a kollektív szerződés az Mt. munkaközi szünetre, a napi pihenőidőre, a heti pihenőnapra vagy pihenőidőre, a vasárnapi és a munkaszüneti napon történő munkavégzésre, valamint a rendkívüli munkavégzés éves mértékére vonatkozó rendelkezéseitől eltérhet, ezen túlmenően legfeljebb egy éves vagy legfeljebb ötvenkét heti munkaidőkeretet állapíthat meg. A kollektív szerződés a napi munkavégzés időtartamát legfeljebb tizennégy órában határozhatja meg, amelybe a rendszer és a rendkívüli munkavégzés időtartama is beszámít.

3. ábra: Egy utaskilométerre jutó menetdíjbevétel, forint (2000–2015)



Forrás: Infoszolg/Magyar Statisztikai Évkönyv, 2015.

4. ábra: Magyarországi vízi utak osztályozása

Magyarországi vízi utak osztályozása



Forrás: [Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.](#)

Források:

- [2000. évi XLII. törvény](#) a víziközlekedésről
- [15/2001. \(IV. 27.\) KöViM rendelet](#) a hajózási képesítésekről
- A Tanács [2014/112/EU irányelve](#) (2014. december 19.) az Európai Hajózási Szövetség (EBU), az Európai Hajósok Szervezete (ESO) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) által kötött, a munkaidő-szervezés egyes szempontjainak a belvízi hajózási ágazaton belüli szabályozásáról szóló európai megállapodás végrehajtásáról
- Bizottság [közleménye](#) a belvízi szállítás előmozdításáról “NAIADES” - Integrált európai cselekvési program a belvízi szállítás érdekében.
- [Fehér Könyv](#). Útiter az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, 2011.
- [1/2015. sz. különjelentés](#): Belvízi szállítás Európában: 2001 óta nem történt jelentős javulás a modális részesedés és a hajózhatóság feltételeinek terén, Európai Számvevőszék, 2015.
- EU Strategy for the Danube Region – [Európai Bizottság](#)
- Inland waterways – [Európai Bizottság](#)
- [Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia](#), 2014.
- Magyar Statisztikai Évkönyv, 2015.

Készítette: Csorba György
Képviselői Információs Szolgálat
E-mail: infoszolg@parlament.hu

infoszolg

Internet: www.parlament.hu/infoszolg
Intranet: intra.parlament.hu/infoszolg/
Tel.: (1) 441-4529; (1) 441-6486