

A Zölderdő mélyén

Nehéz ma zöldkártyásnak lenni! Nehéz az újba bemanulni, mert általában minden átmenet nehéz, főleg akkor, ha magunk is teszünk ellene. Az elmélyülő konfliktusok, problémahalmazok oka nagyon sokrétű. Úgy vélem, a gondok messze túlmutatnak a ma felszínen jelentkező, például szoftver- vagy mérés technikai hibáknál, nem vitatva, hogy ott és akkor, a napi gyakorlatban, valóban komoly nehézséget okoznak.

Ezen a területen is alapvető (emisszió)technikai, mérés technológiai, informatikai és szemléleti generációváltást élünk meg.

Az üzemeltetett gépjárművek kipufogógáz-szennyezésének ellenőrzött határokon belül tartása azok élettartama alatt – hatósági elrendeléssel, kényszerrel (mert ez valahol az) – felelős politikai vezetők döntése. Bizonyára tudósok, mérnökök szavára hallgatva, féltve a környezet, az élővilág jelenét, jövőjét, rendelték el. Meg kell értenünk, és remélhető, hogy az emberek többsége meg is érti.

Az emissziótechnika, tehát az autóinkon mindazon szerkezeti elemek és „intézkedések”, melyek a szennyező anyagok kibocsátását hivatottak határérték alatt tartani, már évek óta rendkívül bonyolultak. Diagnosztikájuk, javításuk, egyáltalán a megértésük, komoly felkészültséget igényel. Komplex rendszerük együttesen állítja be azt a kényes egyensúlyt, mely az autót egy adott szinten környezetbaráttá teszi. A gépjármű élete alatt ezt az állapotot mindenáron(?) fenn kell tartani, mondják a fent említett felelős vezetők. Tehát tenni kell valamit, amivel ezt a törvényes akaratot kellő szigorral és következetességgel végre lehet hajtani, és ellenőrizni is lehet, ismét csak kellő szigorral.

És lőn a „zöldkártyamérés” intézménye. Ahol ezt a feladatot a világban, hajdanában az autószerelő vállalkozásoknak feljogosítottan átadták, volt öröm, mert munkát hozott. De egyben egy alapvető ellentmondást is szült. Az autószerelő vállalkozás – ez a természete – bevételre, ügyfél-elégedettségre törekszik. Kezd kibontakozni az ellentmondás lényege: vajon úgy csináljuk-e, mint a környékbeli hivatalból nem ismerő hatóság, vagy a határ eseteket (reméljük, csak azokat) átengedjük-e? Ha mérésnél, kézi dokumentálásnál lehetséges az „így vagy úgy”, akkor lehet a „környezetbarát” helyett az „ügyfélbarát” megoldást választani. Meg is teszik mindenütt a világon!

Mit léphet, illetve lép erre a hatóság? Több lehetősége is van. A legkeményebb, ha magához vonja a vizsgálatot, ha bírja kapacitással. A felhatalmazottaknál hagyja, de elektronikusan mérésvezérelté teszi, hogy ne lehessen manipulálni a mérési folyamatot és az eredményeket (van benne egy kis naivitás...). Mindezt még on-line rendszerűvé teszi, amikor is a mérést a központi komputer valós időben „látja”. És az is lehet, hogy eltörli az időszakos zöldkártyamérés intézményét, és bevezeti az OBD új generációját: az autót

magát ellenőrzi a fedélzeten és jelent is (ez az USA-ban az OBD III-as, a modern III/III-as). Mindegyik intézkedésre van példa a világban.

A magyar döntéshozók jó néhány évvel ezelőtt úgy gondolták, hogy elérkezett annak az ideje, hogy az „ügyfélbarát” módszeren túllépjünk. Legyen elektronikusan felügyelt, mérésvezérelt az új zöldkártya mérésfolyamat, mely már több mint mérésfolyamat: automatikus értékelés és dokumentumkészítés, valamint internetes adatszolgáltatás is.

A mérési technológiát csak annyiban változtatták meg, amennyiben az új emissziótechnika megkövetelte (pl. OBD-s autók). A sokat kritizált dízel mérés régebben (és Európában) is így volt és így van ma is! Legfeljebb az „ügyfélbarát”-mérésnél nem kellett következetesen betartani, mert semmi (és sokszor senki) sem ellenőrizte. Így volt ez a nyugati féltekén is jó tíz éve, ők is „ügyfélbarát” módon csinálták, és ekkor (ott kint) megszületett a szigorúan parametrizált dízel füstmérési ciklus. Azt mondják a műhelyesek: az öreg dízelek ezt egyáltalán nem, vagy csak nagyon nehezen viselik el. (A műmotort is tőlünk nyugatra „alkották”!)

Az RKFA-rendszer hungarikum, ez vitathatatlan. Gondolom, talán követni fogja a vén Európa, „on-line”-nal megspékelve. A gázelemzőket gyártók korábban nem készítették fel arra, hogy egy mérésvezérlő legfőbb „agy” felügyelje őket. Többségük nem fogad be kívülről bármilyen parancsot, és nem ad ki bármilyen adatot. Nem volt rá eddig szükség. Mi azt mondtuk: erre őket megtanítja majd a magyar szürkeállomány! A hazai erők és a nyugati gyártók, összefogva és külön-külön, megcsinálták. Igaz, még a gyakorlatban nem „edződtek” a szoftverek, jobbára kiforratlan változatok, visszajavításra várnak. Van is velük elég baj. A gyakorlat is jelzi, hogy itt-ott, még az alapokon is finomítani kell.

Két másik területen sem tagadtuk meg önmagunkat: az adminisztráció elburjánzása és a bevezetés módja. Rég rossz, ha a hatóság hatalmát az adminisztráció gyakran értelmetlen szorításával tudja csak elérni, a szakmai hozzáértés, az előrevívő együttműködés és a kötelező szigor helyett. Az RKFA-rendszer bevezetése körüli huzavona, egymásra mutogatás az igazi hungarikum, a Circus Maximusban minden fél alaposan érintett.

Kicsi rakás nagyot kíván! – jöttek a bajok csóstúl: a jogkövetők hadrendbe álltak és „szívnak”, a kivárók jó bevétellel „ügyfélbarátok”. A műszeresek egy része szállított, a másik része lemaradt. Az egyik gépes adott adminisztrációs programot, a többiek nem, mert valahogy nem jól helyezkedtek. A jogalkotó, ha következetes szigorral él, akkor a fele zöldkártyás kihullik a rendszerből, ha enged, akkor versenyhátrányban vannak a jogkövetők. Lehet, hogy ezt is csak úgy lehet megoldani, mint a gordiuszi csomót?

Egy biztos, visszalépni nem, csak előrelépni lehet.



Dr. Nagyszokolyai Iván