

Zöld erdőben jártam...

...mert úgy érzem, bevitték bennünket az erdőbe

Még mindig abban reménykedem, valaki meg fog győzni arról, hogy a gépkocsik környezetvédelmi mérésének új szabályozásával jó úton járunk, hogy az elmúlt időszak rengeteg energia-, pénz-, időráfordításai kellő hatékonysággal meghozzák gyümölcsüket a gépjárművek környezetszennyezése területén, és nem pedig egy hatásában alig jelentkező bürokratikus rendszer túlburjánzása. Jelenleg ezt nem látom világosan.

Érdeklődések. Az egész renDELETEHalmaz alapvető célja a közúti gépjárművek környezetterhelésének szabályozott és folyamatos csökkentése. Ennek érdekében történt minden változtatás. Jelenleg a gépjárművezetők érdeke, hogy legyen érvényes zöldkártyája gépkocsijának azért, hogy közlekedhessen vele. Még nem tartunk ott, hogy az emberek magukénak érezzék a gépkocsijuk által kibocsátott szennyeződést (igen lassan haladunk ebbe az irányba). Nyugaton nem azért kedvezőbbek a járművek emisszióértékei, mert sokkal keményebbek a szabályok, vagy a számítástechnikát magasabb szinten használják a méréseknél, hanem azért, mert más a pénztárcaméretük, és főleg más a mentalitásuk a környezetükkel kapcsolatban is. A környezetvédelmi mérést végző műhely legfőbb érdeke, hogy elégedett ügyfelei legyenek, hisz ez fennmaradásuk feltétele. Jól látható, hogy az alapérdekek jelenleg teljesen mások. Amíg ezeket nem tudjuk közelíteni egymáshoz, úgy gondolom, nincs az a körülbástyázott előírás, az a mérésvezérelt műszer, ami a ráfordításokkal arányos eredményt hozhatna.

Az adminisztráció. A közélet minden területén bebizonyosodott, hogy a különböző adatok felvételénél és tárolásánál igen körültekintően kell eljárni. Sok esetben ez jogokat (pl. adatkezelés, személyiségség jog stb.) is sérthet. Ugyanakkor minden tevékenység gazdaságosságát alapvetően befolyásolja az alkalmazott bürokrácia terjengőssége. A gépjárművek környezetvédelmi mérésének dokumentálása ennek mintapéldája. Minden, Magyarországon forgalomba helyezett gépjármű adatait teljes körűen felveszik, rögzítik az első forgalomba helyezéskor. Így létrejött egy országos adatállomány, ami minden gépkocsi minden azonosító adatát rögzíti, és ez alapján állítják ki a forgalmi engedélyt és a tulajdoni lapot. Ezek után – mint ezen a téren laikus – úgy gondolom, hogy a jármű rendszáma alapján mindenkor egyértelműen azonosítható minden gépkocsi (főleg, ha egyeztetem az alváz- és a motorszámot a forgalmi engedéllyel). Úgy látszik ez nem elegendő, így minden gépjármű minden műszaki vizsgáján újból felveszik az összes adatot, melyből létrejön egy újabb országos adatbázis (tartalék). Talán mert három a magyar igazság, ezért kell környezetvédelmi mérésrőkről újabb adatbázist létrehozni, és ezt minden egyes mérősrőkről tovább gyarapítani. Bizonyára azonos látóköröm nem teszi lehetővé ennek országos jelentőségét. Ezen költségeket is az ügyfelek fizetik ki (a környezetvédelmi mérés idejének ma nagyobb hányadát az adminisztráció teszi ki), de mit kapnak érte? A jelenlegi ügyvitelnél a tanúsítvány kitöltéséhez a feltétlenül szükséges rendszám és a mért értékek (mert mi szükség van beírni az engedélyezett adatbázisból a gyári értékeket, ki használja ezeket?) mellett átlagosan 30 rubrikát + 9 gyári értéket kell kitölteni. Mivel az RKFA-műszerek többsége nem kapcsolódik az egyeduralgoló elszámolási rendszerhez, így ezt a folyamatot a műszerrel is el kell végezni.

Az „egyszerű” ügyvitel a következő: megrendelőírás, munkalapírás, RKFA adatbevitel-tanúsítványkészítés, elszámoló rendszerbeli tanúsítványkészítés, környezetvédelmi igazolólap készítés, számlakészítés. Egyszerű. A motor- és az alvázszámot háromszor is le kell írni (valamelyiket majd csak elvették).

Mi lehet a megoldás? Ezt én nem tudom megmondani, de van egy vízióm: A több mint 2000 zöldkártyás mérőhely helyett 100 db mobil mérőhely üzembe helyezése és üzemeltetése a közutakon (állítólag vannak ilyenek, de sem én, sem ismerőseim az elmúlt 30 évben még nem találkoztunk vele).

A 100 mobil mérőhelyet a Közlekedési Felügyelet üzemeltetné az ország útjain, a jelenlegi közúti emisszió ellenőrzésre előírt feltételekkel. A mérést szűrőpróbaszerűen végezhetnék, mely csak néhány percet venne igénybe. A nem megfelelő gépkocsik tulajdonosaival kifizetettnek a mérőkocsik működtetésének költségeit, és berendelnék hatósági vizsgálatra. Így a tulajdonos érdekévé válna, hogy megfelelő gépkocsival járjon, és olyan műhelybe vigye gépkocsiját, ahol megfelelően beállítják. Ezen önszabályzó rendszer minden más előírást, időszakos vizsgálatot, adminisztrációt mellőzne.

Nyilván ezen módszernek is vannak hibái, árnyoldalai. De mennyivel egyszerűbb megoldás lehetne, ha.....a cél valóban a környezetvédelem lenne.

Fodor István

Autótechnika

Javítás és kereskedelem

V. évfolyam, 2006/3. szám

Alapítva: 2002.

A lap a kiadó AUTÓSZAKI, Karosszéria-javítás és -fényezés, AUTÓHÁZ és AUTÓSZAKI-Junior folyóiratainak jogutóda.

HU-ISSN 1588-9858

Megjelenés: havonta

Kiadó és laptulajdonos: X-Meditor Lapkiadó, Oktatás- és Rendezvényszervező Kft. 9023 Győr, Csaba u. 21.

Felelős kiadó: Pintér Imre

Szerkesztőség: X-Meditor Kft. Autóinformatika üzletág
Levélcíme: 9002 Győr, Pf. 156.

Telefon: 96/618-074, fax: 96/618-063.

e-mail: auto@xmeditor.hu • www.autotechnika.hu

Főszerkesztő: dr. Nagyszokolai Iván (Nszl)

(nszl@xmeditor.hu), mobil: 06-30/3488-545

Szerkesztő: Sándorné Tamási Rita, Onódi Gábor

Főmunkatárs: dr. Szalay Áttila, mobil: 06-30/948-1548.

Olvasószolgálat: Sándorné Tamási Rita

Alkotószervezők:

Almásy Tibor (közlekedés, közlekedésbiztonság),
Bagi Mihály (szakképzés), Bogdanovits László (járműalkat-
részt-gyártás), Bódi Béla (autóelektronika, védelmi rendszerek),
Csúri György (autóelektronika, informatika), dr. Emőd István
(autóipari kutatás-fejlesztés, alternatív hajtások), Enyingi Kál-
mán (anyagtechnológia), dr. Frank Tibor (irányítórendszerek),
Gablini Gábor (márkakereskedelelem), dr. Gellér Józsefné (kerék,
gumiabroncs, minőségbiztosítás), Horváth Tibor (gépjármű- és
motorvizsgálat), Huszti Tibor (autóvillamosság), Iharos Sándor
(alkatrészkereskedelelem), Kertay Nándor (kenéstechnika),
dr. Körmendy Ágoston (autó- és főegységgyártás),
dr. Lakatosné dr. Novák Éva (EU-jogász), dr. Lakatos István
(gépjármű-diagnosztika, márkakereskedelelem), dr. Lévai
Zoltán (folyóirat-szerkesztés), dr. Lukács Pál (újrahasznosítás,
recycling), Máthé István (motorerőpár-technika), dr. Melegh
Gábor (igazságügyi és műszaki szakértés), dr. Merétei Imre
Tamás (emissziótechnika), dr. Milassin László (nemzetközi
jog), dr. Németh Kálmán (javítástechnológia, karosszériaajavítás
és fényezés), dr. Paár István (emissziótechnika), dr. Palkovics
László (menetszabályzó rendszerek), Petrók János (autós inno-
váció), dr. Pordán Mihály (autótechnika, -gyártás és
-javítástechnológia), Spindler Tibor (autószervizek), Szalai
László (dízeltechnika), Szénási Róbert (karosszériaajavítás,
javítófényezés), Szűgyi György (marketing, kommunikáció, vál-
lalkozásvezetés, menedzseri módszerek), Vincze-Pap Sándor
(passzív biztonság).

Marketing és reklámszervezős:

Vasfői Gabriella (am@xmeditor.hu). Tel.: 96/618-074.

Sándorné Tamási Rita (auto@xmeditor.hu). Tel.: 96/618-074.

Nagy Viktor (nagy.viktor@xmeditor.hu). Tel.: 96/618-061.

Szedészet és nyomdai előkészítés:

X-Meditor Kft. Felelős vezető: Csonka Imre Iván

Nyomdai előállítás:

Palatia Nyomda és Kiadó Kft.

Megrendelés és terjesztés: X-Meditor Kft.

Stipsits Zsuzsanna, tel.: 96/618-067.

Előfizetési díj 2006. évre: 7 944 Ft.

Példányszám: 5 500, előfizető: 4 000.

Az előfizetési díj az áfát és a postaköltséget tartalmazza.

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az

» OBSERVER «

BUDAPESTI MÉDIAFIGYELŐ KFT.

1084 Budapest, Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738, Fax: 303-4744
E-mail: marketing@observer.hu
http://www.observer.hu