

Hozzászólás

Műszaki vizsgáztatásunk helyzete az EU-irányelv tükrében

A műszaki vizsgáztatás témaköre „megérne egy misét”, ezért is üdvözöltem az előző cikket a hazai autós világ szaklapjában. Az Európai Parlament és Tanács 2014/45EU irányelvének megjelenése apropóján talán elindul egy vitafórum – ahogy a szerző, Kállai Zsolt kívánta –, ahol a szakma képviselői megoszthatják gondolataikat, észrevételeiket, ill. a hatóság is közölheti a követelményeket, azok értelmezésében segítséget nyújthat. Nem melléleg a címnek megfelelően megismerjük az EU nézeteit, útmutatását a témával kapcsolatban.

A közlekedésbiztonság fogalma lényegében az ember-jármű-környezet rendszerben elérhető, ill. kialakítható biztonsági szintet jelenti. Az EU 2001-ben publikált ún. Fehér könyvében megfogalmazottak szerint 2010-ig jelentősen, 50%-kal csökkenteni kívánta az évenkénti 40 000 EU-n belüli halálesi számot a közutakon. Az 1. fejezetben már újabb célként az fogalmazódott meg, hogy 2050-re teljesen ki kell küszöbölni a halálos baleseteket. Tehát az EU elkötelezett, így nekünk is annak kell lenni. Az előző cikk sorrendjét követve osztom meg gondolataimat a témával kapcsolatban, s legyen ez egy vitafolytató írás! Az irányelv 2. pontjához kapcsolódva meg lehet jegyezni, hogy nem igazán lehet olyan hazai statisztikát találni, ami tartalmazná, hogy mennyi közúti balesetet okoztak műszaki hibák, ill. ezek mely részegységek hibáira vezethetők vissza (pl. fékrendszer, kormányberendezés). Az 1. pont is világosan megfogalmazza, hogy az EU 2050-re a halálos baleseteket a közúti közlekedésben teljesen ki szeretné küszöbölni. Nyilván ahhoz, hogy ezt a célt mi is kitűzzük magunk elé, ismerni kell az ide vonatkozó adatokat, azok változásait nyomon kell követni. Úgy gondolom, hogy min-

den olyan közúti balesetnél – nem csak súlyosabb esetben –, ahol helyszínelés történik és fölmerül a gyanú a műszaki hibára, ott igazságügyi szakértői vizsgálat legyen kötelező és kerüljön rögzítésre egy statisztikai rendszerben. Ilyen esetben még az is elképzelhető megoldás a baleset súlyosságának függvényében, hogy egy megadott határidőn belül az üzembeartónak be kell mutatni egy vizsgálóállomáson a járművét, ahol egy vizsgabiztos megvizsgálja és minősíti, ill. véleményezi a jármű műszaki állapotát.

A 3-as pont rögzíti, hogy az időszakos vizsgálat egy rendszer része, mellette a közúti ellenőrzés is szerepel a közlekedés biztonságának növelésében. Ez úgy gondolom nem eléggé hatékony, illetve nem történik megfelelő számban. Nagy probléma a hazai rendszerben, hogy a közutakon ritkák a műszaki ellenőrzések, s a járműtulajdonosok csak a vizsgálóállomásokon „szembesülnek” azzal, hogy járművük balesetveszélyes, vagy olyan átalakítással rendelkezik, ami nem megengedett. Bár az irányelv a közúti ellenőrzést az időszakos megvizsgálás mellett mint kiegészítő tevékenységet említi, érdemes lenne megvizsgálni a közúton

történő ellenőrzések fokozásának lehetőségét. Tapasztalataim szerint sok jármű vizsgázik kölcsönalkatrészekkel, vagy csak a vizsgára leszerelt nem megengedett alkatrészekkel. Ha azonban a járművek „lépten-nyomon” ellenőrzésekbe „botlanak”, akkor talán okafogyottá válnak ezek a módszerek.

A 7-es pont által megfogalmazott kipufogógázra vonatkozó elv helyell-közzel megoldott a hazai rendszerben. A 10-es pont is ide kapcsolódik azzal, hogy a modern fedélzeti diagnosztikai rendszerek elvben „elvégzik” a vizsgabiztos helyett az ellenőrzést és talán elég lehet a hibajelző lámpát figyelembe venni, plusz a hibatárolót ellenőrizni. A valóság azonban nem ilyen egyszerű. Kezdjük azzal, hogy számos esetben lép fel kommunikációs zavar a kiolvasó és a fedélzeti számítógép között. A hibalámpa nem világít, annak ellenére, hogy hiba van és fordítva. Számos esetben hiba és hibaüzenet nélkül sem megfelelő az emisszió. Arról nem is beszélve, hogy egy-egy hiba okának megtalálása embert próbáló feladat, a költsége pedig az egekben van. Az biztos, hogy az elektronikus rendszerek – menetstabilizáló rendszerek, kipufogógáz-utó-

kezelő rendszerek, motorirányítók – terén elengedhetetlen a teljes körű gyári támogatás és a megvizsgálásuk is szükséges, de csak ezen rendszerek öndiagnosztikájára hagyatkozni nem elégséges. A régi típusú járművek esetében sajnos nincs mit tenni, idővel „kikopnak” a közlekedésből.

Nagyon fontos a járműtulajdonos felelőssége, amellyel az 5-ös, 18-as és 27-es pont foglalkozik. Az irányelv előírja, hogy a tagországok ösztönző kampányokat szervezhetnek, folytathatnak, ill. az időszakos műszaki megvizsgálásokat is valami hasonló keretbe kellene foglalni. Hazánkban azon kívül, hogy kötelező az időszakos megvizsgálás, szinte – kivétel a Látni és látszani program – semmilyen kampány nem folyik annak elérésére, hogy a járműtulajdonosokban kialakuljon egyfajta felelősség a biztonságos közlekedés iránt. Az a szomorú tapasztalatom, hogy sokak szemében a műszaki vizsga egy kötelező nyűg, ami egy újabb sarc. Szerintem nagyon fontos lenne, hogy megfelelő marketingmunkával szemléletváltást érjünk el, hogy kialakuljon a felelősség-tudat ezen a téren is. A mai helyzet az, hogy számos járműtulajdonos – persze, azért vannak sokan, akik kivételek – a műszaki vizsgán „vizsgabiztosként” viselkedik, és már Ő mondja meg, mi a megfelelő. Ennek megfelelően a járműve állapota nem is érdekli, csak az, hogy legyen érvényes műszakija. Tehát ezen a téren van tennivaló, mert az időszakos megvizsgálás kis túlzással „csak” pillanatnyi állapot, a tulajdonos felelőssége és elkötelezettsége a biztonság irányába a legfontosabb.

Az irányelv 12. pontja nagyon helyesen megfogalmazza a kerekes traktorok egyre szélesebb körű alkalmazását. Hazánkban ezek műszaki megvizsgálása megoldott, azonban ezek gyakorisága szerintem nem megfelelő. A mezőgazdasági vontatók korábban 2

évet kaptak, azonban ez már másfél éve 5 év. A lassú járművek és lassú jármű pótkocsik jelentős része magas életkorú, vegyes összetételű. Tapasztalatom szerint a használatuk sem idény-szerű, ráadásul egy részük jelentősen átalakítva, sokszor a megengedettnél nagyobb mértékben terhelve végez rendszeres áru fuvarozást. Az irányelvnek megfelelően tehát a műszaki vizsgáztatásuk ugyan megoldott, de véleményem szerint a műszaki érvényességük időtartamát át kellene gondolni.

A 16-os pont valamilyen szinten a vizsgálóállomások kijelölésével kapcsolatban tükrözi az EU szellemiségét, hiszen átjárhatóvá teszi a határokat a műszaki vizsga szempontjából is. Azonban ez még igencsak gyerekcipőben jár, annak ellenére, hogy a hazai rendszer előrehaladott állapotban van. A 23-as pont rendelkezik az egységes hibajegyzék bevezetéséről, ill. az egységes követelményrendszerrel. Ez hazánkban elvileg létezik, de mégis már a korábbi vizsgarendszerek idején sem voltak azonosak az álláspontok országosan, ahogy most sem azok. Megyénként változó a hibák megítélése, vagy, hogy mit kell a forgalmi engedélybe bevezettetni és mit nem. Ebben – és ezt az irányelv is megköveteli – van mit tenni.

A 25-ös pont egy elég kardinális kérdésre irányul, a kilométer-számláló manipulálására. Magyarországon bűncselekmény ugyan és a műszaki vizsga rendszerben kötelező a rögzítése, és eredetvizsgán is fényképezni kell, de a kérdés szerintem messze nem megoldott. Amennyiben egy vásárló szeretné megtudni a vásárolandó autó korábbi kilométeradatait, nincs lehetősége rá. Eredetvizsgán csak a már elindított eljárás esetében, kérelemmel rendelkező járműnél lehet visszakeresni ezt az adatot, már amennyiben látható fényképen. Ugyanis ebben a programban nincs erre vonatkozó, kötelezően kitöltendő

hely, és nem is mindig fényképezik le. Műszaki vizsgán ez ugyan megoldott, de előzetes betekintésre itt sincs lehetőség. Arról nem is beszélve, hogy a márkaszerviz-hálózat sem enged ebbe betekintést. Az irányelv azonban világosan fogalmazza meg ezzel kapcsolatos elvárásait, tehát ezzel kapcsolatosan igen sok módosításra lenne szükség.

A 34-es pontban az összeférhetlenség kiküszöbölése fogalmazódik meg, mint cél. Ez elég szubjektív dolog, mert nyilván egy gazdasági társaság célja a minél magasabb profit elérése. Egy vizsgálóállomás esetében ez összefüggésben van a levizsgáztatott járművek számával, és csak a vizsgálóállomáson dolgozók és a vezetők beállítottságára van bízva, hogy ez mennyire befolyásolja az objektivitást. Bár az irányelv e pontja tiltja a vizsgabiztosok díjazásának a darabszámtól való függését, mégis a vizsgálóállomások jelentős részén ez szoros összefüggésben van. Sőt, még egyes cégtulajdonos „kéri” is a vizsgabiztosait, hogy ne legyenek túl szigorúak. A hazai rendszerben, amely vállalkozás teljesíti a személyi és tárgyi feltételeket, az megkapja a jogot, hogy műszaki vizsgáztatást végezzen. Ezzel azonban megnő – a nagy számok törvénye alapján – azoknak a száma, akik nem korrekt módon végzik ezt a tevékenységet, és a „bliccelő” járműtulajdonosoknak is több lehetőségük van az ingázásra. Ráadásul – mivel így mindenütt csökken a darabszám – a cégtulajdonosok egy része is inkább kockáztat nem megfelelő járművek levizsgáztatásával, csakhogy minél több bevétele legyen az eleve magas fenntartási költségek miatt is. Persze ez nem jellemző, de elég, ha megyénként van ilyen kettő-három és az máris „versenyelőnybe” kerül. A kínálat-kereslet egyensúlya ebben az esetben nem oldja meg a problémát, illetve a „minőség” – tehát a jogszabályoknak való megfelelés – rovására megy. Az EU ebben a fejezetben megemlíti, hogy a vizsgáztat

tási és javítási tevékenység szétválasztását lehetővé kell tenni. Szerintem ezt nem kell feltétlenül bevezetni, de azon mindenképpen el kell gondolkozni, hogy a szintén ebben az irányelvben megfogalmazott magas szintű objektivitás biztosított-e a hazai rendszerben.

A többi pontban megfogalmazott irányelveknek a jelenlegi rendszerünk megfelel, úgymint:

- a hazai vizsgabiztosi képzés magas színvonalú
- a műszerek, berendezések ellenőrzése megfelelő
- a vizsgáztatás dokumentációja, az adattárolás megfelelő
- a vizsgáztatás ügymenete ügyfélbarát, viszonylag rövid idejű.

A jelenlegi műszaki vizsgáztatási rendszer véleményem szerint nagy

részében megfelel az EU-irányelvnek, sőt egyes részei már régen a most megfogalmazott elveknek megfelelően működnek. Azonban vannak olyan területek, ahol ez a megfelelés nem valósult meg, ill. az EU-szabályozástól függetlenül nem megfelelően működnek. Ezekre a területekre a jogszabályok átgondolására van szükség. Az előző cikk szerzőjével egyetérték a jelenlegi vizsgarendszerre tett javaslataival, de további javaslataim a következők:

- megfelelő marketingmunkával elérni, hogy a járműtulajdonosokban tudatosuljon, hogy a műszaki vizsga rendszere az Ő biztonságukat szolgálja
- statisztikai rendszer kidolgozása a közúti balesetek műszaki okait illetően
- gyári támogatás megszerzése a különböző, elsősorban elektronikai rendszerek diagnosztikájához, működésük ellenőrzéséhez

- a hatóság részéről minden megyében havonkénti eligazítás tartása
- a vizsgabázisok kijelölésének szigorítása, korlátozása
- a vizsgabiztosok minden jármű „előéletét” láthassák, műszaki vizsga eljárás megkezdése nélkül
- a km-óra állás és a járműút megtekinthetőségének biztosítása bármely járművön bárki számára.

Nyilván az elemzésem nem teljes, és nem is biztos, hogy mindent jól látok. Azonban, ha eszméket cserélünk és közösen gondolkozunk a problémákon és javaslatokat teszünk, akkor már közelebb vagyunk ahhoz, hogy az EU 2014/45 irányelve 1. fejezete teljesüljön, és ne legyenek halálos áldozatok a közutakon műszaki hiba miatt sem.

VARJÚ TAMÁS

Újautó-értékesítés

2015. március



A JATO Dynamics márciusi új autó forgalomba helyezési összesítése szerint 2015. március hónapban összesen 6305 darab új személygépkocsi, valamint 1572 darab 3,5 tonna össztömeget nem meghaladó kishaszongépjármű került forgalomba. A személygépjárművek esetén ez a forgalomba helyezési mennyiség a tavaly márciusi számoknál 2%-kal nagyobb. A kishaszongépjárművek esetén az előző év márciusi eredményeihez képest 28%-os növekedés történt.

Márciusban a legsikeresebb autómárka (személyautó és összes haszongépjármű) a Ford volt, 1091 darabszámmal, mellyel a hazai piac 13,6%-át sikerült lefednie a márkának. Ha csak a személyautók piacát nézzük, akkor az év első hónapjának győztese az Opel 708 darabbal és 11,2%-os piaci részesedéssel. A második a Skoda (694 db), a harmadik a Ford (637 db), akit a Volkswagen (605 db) és a Suzuki (466 db) követ a toplistán. Modell szinten a legtöbb Skoda Octaviából (400 db), Opel Astrából (273 db), Ford Focusból (231 db), Dacia Dusterből (178 db), Suzuki Swiftből (172 db), Nissan Qashqaiából (167 db) és Suzuki Vitarából (159 db) kelt el márciusban.

A 3,5 tonna össztömeget meg nem haladó kishaszongépjárművek eladása terén a március a FIAT-nak kedvezett 163 db-os Du-

cato forgalomba helyezéssel, mögötte a Ford Transit (133 db) és a Ford Ranger 120 db-bal, majd negyedik helyen a Dacia Dokker és a FIAT Doblo végzett 67 db-bal. A magyar gépjárműpiac céges és magáneladások tekintetében továbbra sem mutat számottevő változást. Az új autó forgalomba helyezések többsége céges (77%), míg a magáneladások a piac 23%-át teszik csak ki. A céges-magán eladások megoszlása a következőképpen alakult a 10 legeredményesebb márka esetén:

TOP 10	MÁRCIUS	CÉG	MAGÁNSZEMÉLY
Ford	1091	87%	13%
Opel	806	79%	21%
Volkswagen	724	82%	18%
Škoda	696	91%	9%
Suzuki	466	66%	34%
Fiat	441	94%	6%
Dacia	413	55%	45%
Nissan	408	75%	25%
Toyota	389	51%	49%
Renault	374	79%	21%

További információ: hungary.enquiries@jato.com