

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