

## Műszaki vizsga

# Változások előtt állunk

Az Európai Unióban az üzemeltetett gépjárművek időszakos ellenőrzésére vonatkozó műszaki előírásrendszer napjainkban, sok tekintetben gyökeres változtatáson megy keresztül. A változtatás indoka egy nemes célú európai törekvés további támogatása, nevezetesen a közúti balesetben elhunytak számának további csökkentése (lásd a kiemelést!). A korábbi intézkedések széleskörűek voltak, de még nem érintették az üzemeltetett gépjárművek műszaki állapotának fokozott ellenőrzését. Ez a műszaki vizsgát jelenti, a műszaki vizsga reformját kell végigvinni. Az EU célja, hogy az állapotellenőrzés általánossá és egységessé váljék, egységes minimum követelmények szülessenek, melyeket minden tagállamban alkalmazni kell! Ezt rögzíti a „Roadworthiness Package”, illetve a 45/2014/EU irányelv a „Gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról”.

A dolog már ránk vonatkozóan is konkrét! A jogszabály nemzeti szintre való átültetésének határideje: 2017. május 20-a, alkalmazásba vételének dátuma pedig 2018. május 20-a. Az új szabályozás fontosabb elemeit és az ehhez célszerűen kötendő hazai szabálmódosításokat vázolta Barna Péter, az NFM főosztályvezetője és Mikulás Róbert, az NKH főosztályvezetője az Autótechnika–Autodiga szakkiállítás GVOE–AOE műszaki vizsgáztatás témájú konferenciáján, 2014. november 6-án. Az alábbiakban az elhangzottak lényegét foglaljuk össze jegyzeteink alapján.

Az üzemelő járművekre vonatkozó, ma 25 éves előírásrendszer új keretet kap. Szétválasztják a gyártásra, az alkatrészekre és az üzemeltetésre, a forgalomba helyezésre és a forgalomban tartásra vonatkozó előírásokat.

Az új szabályozás legfontosabb törekvése az EU tagországokra vonatkozó műszaki vizsgáztatási szabályozási egységességének az elérése, minimum követelmények felállításával, egységes technológia bevezetésével és az egységes hibalista létrehozásával.

A tagállamokban szigorúbb szabályozás vezethető be. Például Magyarországon van motorkerékpár-vizsgáztatás, míg más tagországokban nincs. A szabályozás továbbá meghatározza a vizsgagyakorlás minimális értékét, mely a ma érvényben lévő hazai gyakorissággal egyezik. A tagállamok sűrűsíthetik, például 4 év után elrendelhetik az évenkénti vizsgálatot. Van tagország, ahol ez a gyakorlat. Magyarországon nem szándékozik a jelenlegi vizsgarendet változtatni.

Ez teremti meg a tagországok közötti kölcsönös elismerés

---

### AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2014/45/EU IRÁNYELVE (2014. április 3.)

„Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforráshatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i fehér könyvében a Bizottság az Unióban 2050-re a halálos kimenetelű balesetek szinte teljes kiküszöbölését tűzte ki célul a közúti közlekedésben. E cél elérése érdekében a várakozások szerint a jármű-technológia jelentős mértékben hozzájárul majd a közúti közlekedés biztonsági statisztikáinak javulásához. A Bizottság „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” című közleményében azt javasolta, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak számát 2010-től 2020-ig a felére csökkentsék az Unióban. E cél elérése érdekében a Bizottság hét stratégiai célkitűzést fogalmazott meg, és a járművek biztonságosabbá tételét célzó intézkedéseket, a sérülések számának csökkentésére szolgáló stratégiát, valamint a veszélyeztetett közúthasználók, különösen a motorkerékpárosok biztonságának javítását célzó intézkedéseket határozott meg. A műszaki vizsgálat azon szélesebb körű rendszer része, amely annak biztosítására szolgál, hogy a járművek használatuk során biztonságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő állapotban legyenek. E rendszernek ki kell terjednie a járművek rendszeres időszakos műszaki vizsgálatára és a kereskedelmi célú közúti fuvarozásra használt járműveket érintő közúti műszaki ellenőrzésekre, valamint a járművekre vonatkozóan olyan nyilvántartásba vételi eljárást is tartalmaznia kell, amely lehetővé teszi a közúti közlekedés biztonságára közvetlen veszélyt jelentő járművek közúti forgalomban való részvétele jogának felfüggesztését. A megfelelő műszaki állapot biztosításának legfőbb eszköze az időszakos vizsgálat. A haszonjárművek közúti műszaki ellenőrzése az időszakos vizsgálatokhoz képest pusztán kiegészítő jellegű lehet.”

---

lehetőségét is. Például azt is, hogy az egyes tagországokban más államokban bejegyzett gépjárművet lehessen levizsgáztatni (ma nálunk nem lehet!), azt, hogy országúti ellenőrzéskor a más országban végzett műszaki vizsga érvényességet ellenőrizzék.

A szabályozás részleteinek kimunkálásán az EU szakbizottságban, szakértői szervezetekben (CITA) még dolgoznak. Kiemelten fontos kérdés a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos járműmozgás-szabályozások, vezetőtámogató asszisztensek, szervorendszerek műszaki vizsgán történő ellenőrzése. Ma még szakértői szinten vizsgált, hogy ezeket a rendszereket, csak a műszerfali kijelzéseik (hibajelzés, figyelmeztető jelzés) révén kell ellenőrizni, vagy a diagnosztikai csatlakozón keresztül, információ lehívással is.

A fedélzeti rendszerek állapotára vonatkozó információk diagnosztikai csatlakozón keresztüli kiolvasása eredendően a gépjárműjavítás céljából készült, de célirányos lekérdezéssel és e célra készített célműszerrel a műszaki vizsga feladatait is szolgálja. Várható, hogy a szabályozás ezt elrendeli. Németország ebben (nemzeti szigorítás lehetséges!) előre jár, az ún. HU-adaptert 2015 második félévében már használni kell.

Vizsgálják a fékvizsgálati technológia továbbfejlesztési lehetőségét (a pedálerő helyett a kivezért nyomás ECU-n keresztüli értékével való fékarakterisztika-felvétellel), a haszongépjárművek nagyobb tartományú görgős próbapadi „kifékezését”, az elektromos és hibrid gépjárművek mérés-technológiáját.

A műszaki vizsga elvégzésének egyik alapfeltétele az egzakt, járműmodell lebontású műszaki információ teljes körének megléte. Ez ma nem áll rendelkezésre. (A hazai viszonyokról ne is beszéljünk!) Az EU illetékesei egységes műszaki adatbázis felállítását is tervezik, az autógyártóktól bekért adatok felhasználásával. A „nem láttam még ilyen típust, nincs róla információ” mentegetőzés, ha ma még igen, de a jövőben nem fogadható el.

Az egységes EU-szabályozásban új hibalistát találunk (ez ma már olvasható a 2014/45/EU irányelvben). A hibalista „megfelelt, súlyos és veszélyes” besorolású hibákat nevez meg. A súlyos minősítés esetén a gépjármű még korlátozottan közlekedésre jogosult, a gépjármű lábön hagyhatja el a vizsgálóállomást, hogy a javítóhelyre eljusson.

## HAZAI VÁLTOZTATÁSI TERVEK

Az előadók az EU-szabályozás hazai bevezetésével a hazai szabályozás egyes elemei megváltoztatásának a tervét is felvázolták.

A vizsgálóállomások jelenlegi hatósági szerződése helyett (ma sokféle létezik, melyek a szankcionálhatóság tekintetében is eltérőek!), vizsgálóállomásokat hatósági engedéllyel kell feljogosítani.

Ezzel egy időben a vizsgálóállomás-engedélyezés feltételrendszerét kell felülvizsgálni, a maihoz képest azt jelen-tősen szigorítva. Mindez az ellenőrzés és a szankcionálás

új rendszerével egészül majd ki. Továbbá be kell vezetni a vizsgálóállomások auditálási rendszerét (nem ISO!), mely csak erre a tevékenységre vonatkozik (feltételek megléte, technológia ellenőrzése stb.).

Felül kell vizsgálni az ún. sajátjármű-vizsgáztatás mai gyakorlatát, ez közlekedési vállalatoknál, fuvarozóknál, taxiscégeknél merül fel. Itt sérül a megvizsgálási függetlenség. Az EU-irányelv előírja a vizsgabiztosok képzési – alap- és rendszeres továbbképzési – kötelezettségét, tantárgyak szintjéig lebontva. Az NKH felügyeletével végzett jelenlegi hazai képzés kis módosításokkal megfelel az előírásban foglaltaknak.

A vizsgabiztosok státusát is felül kell vizsgálni. A mai alkalmazotti vizsgabiztos igaz, hogy a vizsgálat idejére hivatalosan független, de a gyakorlatban a tulajdonosi/munkáltatói ráhatás nem zárható ki. A vizsgabiztos semmilyen módon nem tehető érdekeltté, hogy a nem megfelelő közúti járművet átengedje. A mai alkalmazotti vizsgabiztos rendszerben ennek lehetősége nem zárható ki. A dolog másik oldala, hogy a vizsgálóállomás szankcionálását a sértett vizsgabiztos tudatosan is elérheti.

A vizsgabiztos felelősségét növelni kell! A vizsgabiztos személyes döntést hoz (ma ez nincs így!). Vizsgálatának eredményét csak a felügyeleti szerv (NKH) módosíthatja! (Ma nálunk van visszajavíthatósági lehetőség.) A vizsgabiztos munkája speciális szakértői tevékenység legyen, hasonlóan az igazságügyi műszaki szakértői munkához.

Az EU-irányelv a közlekedési hatóságot piacfelügyeleti, piacvédelmi feladatkörrel is felruházza. Az EU-rendelet 2016. január 1-jén lép hatályba, ennek értelmében a közlekedési hatóságot piacfelügyeleti hatóságként is kijelöli. Az új feladatkörnek megfelelő szervezeti felépítés átgondolása megkezdődött.

Az átalakulások üzenete: az új szabályozások új pozícióba hozzák a szereplőket! A törvényi keret kialakítására kb. másfél, két év áll rendelkezésre.

(NAGYSZOKOLYAI IVÁN)

Forrás:

[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/trans/141818.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/141818.pdf)

<http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=-HU&t=PDF&f=PE+10+2014+REV+2>

