

Minden körülmények között

# A jármű műszaki állapotáért az üzemben tartó felel

A gépjárművek ellenőrzésekor megállapított rossz műszaki állapot szankcionálására ma nincs elegendő, megfelelő visszatartó erővel bíró intézkedés az eljáró hatóságok kezében. A helyzet azonban sajnos egyre súlyosabb: az üzemben tartók (különösen a nagy teher- és egyéb szállítójárművek esetében) gyakran a jármű műszaki állapotán spórolnak, pedig ők igazán tudhatnák: egy gyermekszállító busz vagy egy 40 tonnás kamion igazi időzített bomba is lehet az úton.

Munkatársaimmal Magyarország egyik keleti határán végeztünk közúti műszaki ellenőrzést. A délelőtt folyamán egy kelet-európai honoságú autóbusz kísérelte meg a határátlépést, 47 fővel a fedélzetén. Kelet-Európából szállított utasokat nyugati irányba. A jármű vizsgálata során megállapítottuk, hogy gumiabroncsai a megengedett mértéknél kopottabbak. A gépkocsiveető képzetlenségére jellemző, hogy megkísérelte megmagyarázni: a gumiabroncs a kopásjel helyét jelző háromszög csúcsáig kophat, azaz szeretne még azzal a kopott gumiabronccsal közel százezer kilométert megtenni. A helyszínen lévő rendőrök segítségével a határról azonnal visszafordítottuk az autóbust.

Az ügy után kezdett foglalkoztatni a gondolat, hogy ilyen esetekben mit lehet tenni, hiszen minden autóbusz vagy tehergépkocsi mellé nem állíthatunk közúti ellenőrt. Nyugat-Európában súlyos szankciók várnak a szabályokat megsértő gépkocsiveetőkre. Egy európai közúti ellenőrző szervezetek tömörítő társaság, az Euro Controle Route honlapján találtam egy összehasonlítást, melyből kiemelek néhány érdekességet ([http://www.euro-controle-route.eu/site/files/tekstfotos/Fines\\_MS\\_EN.pdf](http://www.euro-controle-route.eu/site/files/tekstfotos/Fines_MS_EN.pdf)).

Nézzük először az érvényes műszaki vizsga nélküli közlekedést. Magyarországon 50 000 Ft-ig terjedő pénzbírsággal sújtható a fenti szabályszegés, még akkor is, ha az illető autóbusszal gyerekeket szállít. Az ellenőrzésre jelenleg a rendőrhatalóság jogosult.

A szabályok Írországból a legszigorúbbak, ott egy ilyen szabályszegésért 3000 euróig (max. kb. 900 000 Ft) terjedő pénzbírság, legfeljebb három hónap letöltendő szabadságvesztés – vagy mindkettő – kapható. Ott

ez a második esetben kifejtett szankció nem megfelelő állapotú gumiabroncsért csak abban az esetben adható, ha egy éven belül a hatóság harmadik alkalommal tapasztal ilyet az adott jármű esetében.

Közlekedési hatóságunk rendelkezik mobil vizsgálóállomásokkal. Magyarországon 6 db tehergépkocsi számára készült nagyméretű és 9 db személygépkocsi számára készített mobil vizsgálóállomás található. A hatóság az eszközökkel rendszeresen ellenőrzi, azonban igazán visszatartó erejű szankció nem társul az ellenőrzéshez. Ha a jármű nem megfelelő, a magyar járművek esetében a jármű forgalmi engedélye

érvényteleníthető. Külföldi jármű esetében ez a szankció nem alkalmazható, ilyenkor közvetlen balesetveszély esetében a forgalomban való további részvétel megtiltható, és szabálysértési eljárás kezdeményezhető. Sajnos elképzelhető, hogy az érvénytelenített forgalmi engedéllyel a jármű a legközelebbi vizsgálóállomásra megy, ahol – ideális esetben a szükséges javítások elvégzése után – hamarosan levizsgálják.

A leállóság jogosulatlan használatáért itthon maximum (?) 150 000 Ft közigazgatási bírság szabható ki, míg az olyan járművel való közlekedésért, amelynek kormányberendezése hibás, vagy üzemi fékberendezése elromlott, a

## Beépítési felelősség

A gépjárműágazat uniós utópiacának versenyfeltételei közvetlenül érintik a közbiztonságot, mivel a nem megfelelően javított járművek vezetése sok esetben nem biztonságos.

Gondoljunk csak el, egy gyenge fék csak 5–6 méterrel növelje meg a féktávolságot a zebra előtt.

A légszennyező anyagok kibocsátása sokkal nagyobb azon gépjárműveknél, amelyeket nem tartanak rendszeresen karban, az elektronikát – ha gyári utasításra szükséges – nem frissítik.

A GÉMOSZ mindent megtesz azért, hogy a hatályos jogi előírásokat – pl. az EU csoportmentességi előírásait (461/2010 O/EU RENDELETE /2010. május 27.) vagy a versenyjog követelményeit – mindenki egyaránt vegye figyelembe. A verseny ne a minőséget rontsa!

Akárki ne építhessen „katedrális”!

A már említett új EU-szabályozás a termékfelelősségen is túlmeleg, és a beépítési felelősséget beemeli a gépjárműjavítás/karbantartás feladatkörébe, a javítót terheli meg vele.

Az autótulajdonos (üzemben tartó) mindenkor felel a tulajdonáért és annak ál-

lapotáért (mert a közlekedés különösen veszélyes üzem), annak karbantartásáért és a szükséges javítások elvégzéséért. De nem felel a javítás és a beépített alkatrészek minőségéért! Mindezt mostantól az autójavító vállalkozás/vállalkozó felel.

A hozott vagy ismeretlen minőségű alkatrész beszereléséért is! Mostantól nem hátrítható át a megrendelőre a termékfelelősség, a beépítést meg kell tagadni.

Azaz, ha valaki minősítés nélküli vagy beazonosíthatatlan alkatrészt szerel be egy gépjárműbe, melyből a járműtulajdonosnak közvetlenül vagy közvetve kára, kártérítési felelőssége keletkezik (akár harmadik fél felé is), a mindenkori beépítő (javító) tartozik teljes körű jótállási felelősséggel.

Természetesen ehhez a tulajdonosnak a javításról/karbantartásról szóló megrendeléssel és számlával kell rendelkeznie.

Ha ez az uniós jogszabályváltozás érvényesülne például a magyar jogrendszerben, valószínűsíthetően a számla nélkül dolgozó kontármunka, a feketegazdaság is visszaszorulna.

Európában súlyos szankciók várnak a törvénytörő járműtulajdonosokra (üzemeltetőkre).

rendőrség szabhat ki maximum 50 000 Ft-nyi bírságot. Ehhez képest egy tehergépkocsira a gumiabroncskészlet könnyen eléri a félmillió nagyságrendet. Mondjuk ki nyíltan: az üzembentartó általában nem utazik a járművön, és a jármű műszaki állapotán kíván spórolni.

A járművek műszaki állapotára vonatkozóan nincs szükség az objektív felelősség bevezetésére, hiszen a közúti közlekedési törvény közel negyed évszázada kimondja, hogy „az üzembentartó felelős azért, hogy a forgalomban tartott járműve a műszaki, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek megfeleljen”.

Miből áll ez a felelősség és hogyan lehet számon kérni? Sajnos, ez a felelősség csak akkor jelenik meg, amikor baj van, azaz baleset történt. A balesetek elemzése során a műszaki állapotot csak akkor vizsgálják, ha a gépkocsivezető hivatkozott a műszaki hibára, vagy a jelekből egyértelműen kiderül, hogy valamelyik elem teljesen működésképtelenné vált (kormány vagy fék). Ha a fék, gumiabroncs vagy lengéscsillapító veszít hatékonyságából,

a fékút akár 10–20 méterrel is növekedhet – ennek vizsgálata azonban nem része a protokollnak. Nem kell magyaráznom, hogy ez mit jelenthet egy gázolós baleset esetében.

Könnyen belátható, hogy a járművek műszaki állapotát leginkább az üzembentartó képes befolyásolni. Az ő célja azonban az üzemeltetési költségek minimális szinten tartása. Spórol a gumiabroncsokon és a szervizköltségeken is. Az alkatrészeket és a javító szolgáltatást gyakran mindenféle garancia nélkül, a feketegazdaságból szerzi be.

Ha a közlekedés biztonságát a jármű oldaláról szeretnénk maximálni, akkor a járművek üzembentartóira kell hatással lennünk. Az ő felelőségüknek feltétlenül meg kell jelennie, mert a biztonságos közlekedés csak így garantálható. Szükséges olyan szintű visszatartó erejű szankciórendszer kialakítása, amely képes lehetővé tenni az üzembentartó felelőségének számonkérését. Nyugat-Európában a bírság és a jármű immobilizálása együttesen működik. A kiszabható bírságtételeknek összhangban kell lenniük a javításra fordítandó költségekkel. A

cél természetesen nem a bírságokból származó bevételek növelése, hanem az üzembentartó kockázatának és ezzel együtt az üzembentartó felelőségének növelése. Közlekedésbiztonsági szempontból másik fontos szankcióelem a visszatartás. Amennyiben a jármű állapota veszélyes, a helyszínt csak javítás után vagy csak szállítva hagyhassa el. A rendszert fontos azonban kiegészíteni a járműfenntartók felelősségvállalásával is. Amennyiben az üzembentartó bizonyíthatóan mindent megtett a jármű megfelelő állapotáért (igazoltna legális járműfenntartóval karbantartatta a járművét) a bírság legyen áthárítható a javítóra. Ez esetben megnő a feketegazdaság kockázati felára, ami a legális javítószektor felé tolhatja az üzembentartókat. Meggyőződésem, hogy a fenti rendszer alkalmas a közlekedésbiztonság javítására.

**MIKULÁS RÓBERT**  
NKH FŐOSZTÁLYVEZETŐ

A cikk a GÉMOSZ lapja, az Autó-márkakereskedő 2011/II. számában megjelent írás átvétele

Nálunk továbbra is bevett szokás a betyárkodás, az „okosban megoldjuk”, a közúti ellenőrt/rendőrt megkörnyékezzük, a törvényt szépen kikerüljük. Évtizedek óta a közúti ellenőrzések visszatartó erejének csúcса a rendszám és forgalmi elvétele.

Amit simán megoldanak klónjármű, illetve kölcsönalkatrészek igénybevételét követő új-ravizgáztatással. Mi nem ismerjük a közlekedésre alkalmatlan jármű lefoglalásának intézményét. Engem viszont – ennek már vagy 25 éve – letartóztattak a német közúti ellenőrök az autópályán, mert az utánfutóm vizsgálja nem volt érvényes. Azóta minden elindulásakor ellenőrzöm a jármű összes okmányát, ha az idegen. A rendszámvadászoktól tudjuk, ma több a lejárt műszaki vizsgálattal közlekedő gépjármű az országban, mint az autóhitelt nem fizető körözés alatt állók száma.

Ki ellenőrzi ma az ország közútjain, a gyorsajtáson kívül valamit is? Hajdanán az „átkosban” a közúti baleseteket azonnal műszaki helyszínelés követte. Ma a tv-híradó a bizonyíték, hogy frontális ütközésnél nem látni a kirobbant légszákot! Hogy van ez? Kopott gumikról, láthatatlan lámpákról már nem is beszélek.

A románok most tették kötelezővé a téli gumi használatát országukban. Mi mikor fogjuk? Mozambik után rögvést! Sokszor szégyellem magam, hová juttatták ezt a szakmát! Az EU nyugati felében ma regisztrálják a szakembereket és számon tartják a továbbképzésüket.

Az EU beépítési felelősége olyan magyar környezetben talál bennünket, ahol egy vállalkozás nyolc általánossal 15 éven át vezető szerelőként alkalmazhat valakit. Mindez a dolgozó cégváltásakor derül ki, mert van még márkakereskedés, ahol szokássá vált megnézni a munkavállaló bizonyítványát az új felvétel során. Ezen változások előtérbe emelik a GÉMOSZ és tagságának nem új keletű „álmait”.

Ki kell alakítani végre a műhelyek kiválasztásának, működési engedélyének minőségén alapuló elveit és regisztrációját!

- Csak a minősített javítóüzemek legyenek integrálva az időszakos műszaki ellenőrzés rendszerébe.
- Legyen állandó szakmai véleménycseré, pl. a közlekedésért és környezetvédelemért felelős minisztériumokkal,
- az alkatrészgyártókkal,

– a garázs- és műhelyberendezések gyártóival és az ellenőrző szervezetekkel.

További feladat legyen:

- a mérési és vizsgálati eljárások kidolgozása, a meglévők tökéletesítése,
- közreműködés az új európai szintű károsanyag-kibocsátási szabványok kidolgozásában,
- szaktanácsadás az üzemtervezés/korszerűsítés, minőségmenedzsment, környezetvédelem, munkabiztonság, baleset-elhárítás terén.

Legyen (ismét) beleszólásunk a szakmára vonatkozó törvények, rendeletek, irányelvek alkotásában!

Tárgyalási partnerei legyünk egyszer és mindenkorra a kormánynak és a parlamentnek!

Legyen szakmai véleménycseré a hatóságokkal és a minisztériumokkal!

A magyar kvv-k érdekei is érvényesüljenek!

**BALOGH ÁRPÁD**  
ALELNÖK

A cikk a GÉMOSZ lapja, az Autó-márkakereskedő 2011/II. számában megjelent írás átvétele