

# ELŐZETES EREDETISÉG- VIZSGÁLAT ÉS A GDPR

A gépjárművek előéletének lekérhetősége fokozott figyelembe helyezte az előzetes eredetiségvizsgálatokat. Ennek erőteljes alátámasztása a KERT rendszerben is megtalálható Módszertani Útmutató, mely nem előírással teljesítés esetére komoly szankciókat helyez kilátásba.

A helyzet árnyalt, hisz egyrészt ki és mikor hitelesítette ezt a Módszertani Útmutatót, illetve bárminemű szankcionálást – főleg az adatvédelmi GDPR-követelményekre való hivatkozással – kilátásba helyezni egyrészt a szerződések módosítása nélkül, másrészt pedig az EU jogrendszerének megfelelően, nem helytálló, hisz csak jogszabályban közzétett követelmények képezhetnek hatósági jogkövetkezményeket.

A fényképek minőségével, irányultságával, tartalmával kapcsolatban az alábbiakra mutatnánk rá:

A 301/2009. (XII. 22.) Korm. rendelet, mely 2018. január 1-jén lépett hatályba, az előzetes eredetiségvizsgálati eljárás részletes szabályairól szól. A hatósági szerződés kötelező tartalmi elemeiről ezt olvashatjuk benne:

5. § (1) A közreműködővel a Kknyt. 33/A. § (2) bekezdése alapján kötendő hatósági szerződésnek tartalmaznia kell:  
g) a közreműködő vizsgálóállomáσαι által az eredetiségvizsgálati tevékenységet támogató rendszerbe (a továbbiakban: KERT) elektronikus úton továbbítandó, a KERT rendszerben rögzítendő adatok körét, az erre vonatkozó kötelezettségvállalást.

4. melléklet a 301/2009. (XII. 22.) Korm. rendelethez

Az előzetes eredetiségvizsgálat végzésének technológiai folyamata:

5. A vizsgáló feladatai

A vizsgáló állomáson az adminisztrációs ügyintéző a vonatkozó eljárásrend szerint elvégzi az alábbi feladatokat:

A vizsgálati adatokat felvételezi és továbbítja a hatóság számára. Ezen belül:

a vizsgált jármű kategóriájához illeszkedően elvégzi az alábbiakban meghatározott (alfanumerikus és képi) adatok felvételezését, és azokat elektronikusan továbbítja a hatóság számára.

7. A jármű vizsgálatának sorrendje:

1. A jármű vizsgálat előtti állapotának képi dokumentálása, melynek alkalmasnak kell lennie arra, hogy a vizsgált jármű minden látható része – különös figyelemmel az esetleges sérülésekre, jellegzetességekre, felszereltségekre, kilométer-számláló állása – visszaellenőrzésre alkalmas módon rögzítésre kerüljön. Az általános felmérés során figyelmet kell fordítani a vizuális ellenőrzésre, melynek célja annak a megállapítása, hogy a karosszéria nem rendelkezik-e típus idegen szerkezeti elemekkel.

2. A jármű egyedi azonosító jeleinek, az alvázszámot hordozó elem bekötési, csatlakozási pontjainak képi rögzítése tisztítás előtti állapotban.

3. Az egyedi azonosítók specifikus szerrel történő tisztítása. Az egyedi azonosításra alkalmas jelölések

felfedése, adattartamának ellenőrzése, az adatok közvetlenül számítógépbe történő továbbítása.

4. A jármű meghatározott pontjain a festékréteg vastagságának műszeres ellenőrzése olyan eszközzel, mely képes közvetlenül a számítógépbe továbbítani a mért adatokat.

5. Az alvázszám felépítésének, környezetének, a hordozóelem illesztéseinek, a karosszériaelemek illesztéseinek ellenőrzése, a gyári rögzítés –, illetve beavatkozás – vizsgálata érdekében.

6. A jármű alvázának, karosszériájának alulról történő vizsgálata és annak képi dokumentálása.

7. Képi dokumentáció készítése: típus-, kód-, adréma-, alvázszám- és produkciós táblákról, ezek rögzítéséről és ha lehetséges, akkor a fonák oldaláról is úgy, hogy ezek fellelhetőségi helyei a képi dokumentáció alapján beazonosíthatók legyenek.

A papír és műanyag bázisú azonosító elemekről: gyártási szalag, kód zászló, vevőszolgálati matrica, Szövetségi Biztonsági Bizonyítvány, 3M, szín-, bárkód-azonosítási és VIN matrica, oly módon, hogy ezek megtalálási helyei a videófelvétel alapján beazonosíthatók legyenek. A gyártás idejére vonatkozó időpontokat az ilyen adatokat tartalmazó alkatrészekről. Egyedi sajátosságait: korábbi sérülések, hegesztési varratok, jelenlegi sérülések, házilag megoldások, és minden olyasmi, ami a járműre nézve egyedi megoldás.

6. Az eredetiségvizsgálat vizsgáló eszközei

b) Vizsgáló eszközök:

6. digitális fényképezőgép (legalább: 3,0 Megapixel felbontás, 512 MByte méretű memória kártya, közvetlen PC-re töltés lehetősége, az alvázsám rögzítéséhez alkalmas makro-funkció).

## ÉSZREVÉTELEINK

A Módszertani Útmutatóval ellentétben, a jogszabályban tehát továbbra sincs a vizsgáló eszközöknél csőka-mera előírva. Ez eddig is csak egyfajta szakmai ajánlás volt, és most is csak egy lehetőség. Az igaz, hogy a mai leburkolt motoroknál a motorszám/motorkód rögzítéséhez jelentősen megkönnyíti a munkát. Itt egy kicsit a fényképek minőségének oldaláról, indirekt módon próbálnak beavatkozni az infrastrukturális háttérbe.

Maga a Módszertani Útmutató végén az adatvédelmi követelmények – esetünkben a GDPR – megsértésére próbálnak utalni, de azt ne felejtjük el, hogy az adat kezelője nem a vizsgálóállomás (!), hanem a KERT rendszert biztosító minisztérium, illetve ezáltal az adat kezelője és feldolgozója is egyben ő. Így a Módszertani Útmutató végén megjelölt gigabírság megemlítése első körben magára a KERT rendszert biztosító szervezetre vonatkoztatott.

A KERT rendszer ráadásul egy internet alapú, online rendszer, melyhez a szóban forgó adatkezelő szoftver nem is kell, és nincs is a vizsgálóállomásokon telepítve. Amit esetleg meg lehet – és javasolt – tenni, hogy az eredetiségvizsgáló állomások GDPR Szabályzatába legyen beírva, hogy ún. „adatvédelmi incidens” akkor keletkezik, ha az eredetiségvizsgálat során a fényképezőgépekben lévő valamennyi, e tevékenységhez kapcsolódó fénykép nem kerül kitörlésre, illetve annak leszabályozása, hogy semmiféle okmányról bármilyen adathordozón, módon rögzített másolat nem kerül archiválásra.

**MOLNÁR**

## TÚL VAGYUNK RAJTA...

Probléma volt eddig, hogy habár az EURO 6-os gépjárművek környezetvédelmi vizsgálatát nem kell a klasszikus kipufogógáz-vizsgálati technológia szerint mérni, az OBD szerinti minősítést a KÖKIR nem tudta lekezelni. A KÖKIR-rendszer, megfelelő vizsgasori szoftver alkalmazása esetén, már kezelni tudja a környezetvédelmi mérést tényleges kipufogócsővégi gázelemzés nélküli, OBD-kiolvasással. Ennek jogszabályi alapját a 77/2009. (XII. 15.) KHEM-IRM-KvVM rendelet 2. számú mellékletének 5.12 és 7.11 pontja rögzíti. Természetesen ez a lehetőség csak az EURO 6/ EURO VI-os járművek esetében van meg.

## TPMS ÉS A VIZSGATECHNOLÓGIA

Lassan közeledik a műszaki vizsgálóállomások részére a közlekedési hatóság felé benyújtandó technológiák kidolgozásának ideje. A tapasztalat azt mutatja, hogy a vizsgabiztosok ellenőrzési gyakorlatában a gumibroncsnyomásmérők használata háttérbe szorul. A BIZOTTSÁG 2010/48/EU IRÁNYELVE (2010. július 5.) a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2009/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról előírja, hogy 2012. november után új típusengedély kiadása az M1 járműkategóriában (3500 kg megengedett tömegig) csak TPMS- – abroncsnyomás-ellenőrző – rendszerrel ellátott autókra lehetséges. 2014 novemberétől minden új forgalomba helyezett járműnek rendelkeznie kell TPMS-rendszerrel.

Nem szabad elfelejtenünk továbbá, hogy az EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2014/45/EU IRÁNYELVE (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről alapján hazánkba is 2018. 05. 20-tól bevezetett műszaki vizsga technológia A VIZSGÁLATOK TARTALMA ÉS MÓDSZEREI, A JÁRMŰVEK HIÁNYOSSÁGAINAK ÉRTÉKELÉSE fejezete egyértelműen rendelkezik e területről is. Az 5.2. „kerekek és gumibroncsok” pont a vizsgabiztos döntésére bízta, hogy kisebb vagy komoly hiányosságként kezeli az alábbiakat:

„h) Hibásan működő abroncsnyomás-ellenőrző rendszer vagy az abroncs egyértelműen csökkent nyomású. Egyértelműen nem működik.”

## HA MPH, ALKALMATLAN

A 2018. május 20-a után hatályos minősítő táblázat 720. sora rögzítette a sebességmérő vonatkozásában, hogy amennyiben az nem az előírásoknak megfelelő mértékegységben mér (km/h helyett mph-ban), úgy a jármű nem kaphat alkalmas minősítést.