

Nem azt kaptuk, amit vártunk, és amit ígérték

A 18 évig tartó folyamatos együttműködésért és a tisztességesen működtetett autóságazati környezetvédelemért tett fokozatosan fejlesztett tevékenységért nem ezt vártuk!

Az ígért átmenet nem történt meg úgy, ahogy azt együttesen, többszöri egyeztetésen jelezték. Az ígért átmenet, fél, egy év volt a tervek szerint. Hogy ki, hol vétett, nem tudjuk, de ez nem az, amit megérdemelt a szakma!

Az igaz, hogy e tevékenység művelője kezdetben nem az a kör volt, aki most gyakorolja a tevékenységet, de azt kell mondanunk, hogy az akkori járműpark és a mostani járműpark között óriási különbség van. A szakma folyamatosan fejlesztette, a rá kirótt igények szerint, a tevékenységhez szükséges eszközparkot! Nem kérdőjelezte meg sohasem, hogy szükség van-e rá. Nem kérdőjelezte meg sohasem olyan mértékben, hogy ellenszegült volna. Az erre vonatkozó döntések olyan érdekek mentén történtek a 18 év alatt, amelyekbe belelátni, minden esetben azt átlátni, a szakma nem volt képes. A járműüzemeltetők és az ügyfelek végzett mindent megtettünk, hogy meg tudjunk felelni. Az érdekképviselők egyeztetve a szakmával és a tagsággal minden esetben igyekeztek arra törekedni, hogy kompromisszum alakuljon ki.

Az érdekképviselőknek a szakma nem minden érintett vállalkozása tagja, ezért nem biztos, hogy időben mindenkihez eljutottak az információk! Az is igaz, hogy az NKH és a környezetvédelmi mérést végző vállalkozások közötti szerződésben szerepel a kölcsönös információval való ellátás! Úgy gondoltuk, hogy nem csak az érdekképviselők kötelessége, feladata e tevékenységet végző vállalkozások informálása. Annál többet várt volna el a szakma és vele együtt az érdekképviselő, hogy ne csak a televízió és híradásokon keresztül „üzengtetve” tudja meg azokat a dolgokat és rendeletváltozásokra utaló információkat, amely rájuk várt.

Folytassuk egy kis visszatekintéssel. 2007 decemberében megjelent a közlekedési törvény, amely deklarálta az egyablakos ügyintézési rendszert és bevezetésének időpontját. A kérdés csak az volt, hogy

mit takar az egyablakos ügyintézési rendszer? Kérdésünkre hosszas várakozás után egy nehezen érthető és félig kész választ kaptunk, hogy „a járművekkel kapcsolatos ügyintézésben végrehajtott közhatalmi tevékenység végzését” jelenti.

Az új NKH-vezetés a közlekedési törvénynek megfelelően állt neki a reformoknak, amit velünk az egyeztetések alatt közöltek és kérték a véleményünket. Mivel folyamatosan arra hivatkoztak, hogy még nincs végleges rendelet, vagy félig kész rendelet-tervezetek jutottak el az egyeztetés asztalára, így nem volt mit véleményezni írásban. A szakminisztériummal való kapcsolatunkban folyamatosan próbáltunk anyagokat küldeni, hogy segítsük a megjelenő rendeletek szakmaiságát. A szakminisztérium főosztályvezetése tudomásunkra hozta, hogy több minisztérium egységes munkája szükséges ahhoz, hogy azok a változások, amelyek szükségesek, életbe léptethetőek legyenek. Mi természetesen megértettük és vártuk a rendeleteket, és 2008-ban, 2009-ben az AOE regionális és országos rendezvényei alkalmával a megjelent szakma képviselőinek folyamatosan jeleztük, hogy komoly változások előtt áll a műszaki megvizsgálás, a környezetvédelmi mérés és a szakma művelésének más egyéb feladatai is.

Mint ahogy szokott lenni, a jelenlévők is kétértelműen fogadták ez irányú előjelzésemet, mivel ahhoz szokott eddig hozzá a szakma, hogy minden több év eltolódással kerül csak bevezetésre. Sajnálom, hogy az egyesület által szervezett rendezvények látogatottsága nem éri el azt a mértéket, mely a széles körű tájékoztatáshoz szükséges lenne.

Folyamatosan jeleztem, hogy az AOE a teljes járműfenntartó tevékenységet végző vállalkozások érdekképviselőjére és érdekvédelmére alakult, nem tudja minden esetben részterületeknek az érdekeit kiemelten kezelni. Aki a szakmát műveli, az mind valahol fenntartó tevékenységet is végez, csak az a kérdés, hogy milyen nagyságrendben.

Többször hangsúlyoztam, hogy a járműfenntartó tevékenységet végző vállalkozások fő feladata az, hogy a járműveket a közúti közlekedéshez a közlekedésbizton-

ság, a környezetvédelem, az üzembiztonság szempontjából a legjobb műszaki állapotba állítsa! Ez a mi felelősségünk! Az, hogy ebből a feladatból ki-mit hajt végre, az minden vállalkozásnak a sajátosságai-ból adódik. Vannak rendeletek, amelyeket be kell tartani. Nagyon sokan be is tartják, de sajnos velünk szemben egy óriási feketegazdaság áll. A feketegazdaságot a biztosítótársaságok és az alkatrész-kereskedelem nagymértékben segíti! A legnagyobb feladatunk, hogy a járműfenntartó tevékenységet magunknál tartsuk, és abból tisztességes munkával, jó szolgáltatással megéljünk!

Az AOE szerteágazó érdek-képviselői tevékenységet folytat. Tízéves fennállása alatt végig arra törekedett, hogy megfelelő párbeszédet tudjon kialakítani minden érintett hatósággal és szakminisztériummal.

A hatóságok közül eddig csak a Nemzeti Közlekedési Hatóságról, mely az első számú a szakma felügyeletét ellátó szerv, esett szó. Aki legálisan műveli a szakmát, annak tudnia kell, hogy az NKH-n kívüli még legalább ó hatóság gyakorol felügyeletet felettünk. A tapasztalat az, hogy képesek vagyunk különböző rendeleteik felett átsiklani. Sokszor meglepődve állok egy-egy rendezvény alkalmával a nem nagy létszámú jelenlévők előtt, hogy mennyire nem foglalkoznak az információ beszerzésével, a közös ügyért való tenni akarással. Csak akkor jelentkeznek, szaladnak fűhöz-fához, ha személyes, már-már komoly problémát okozó bajba kerülnek.

Ma Magyarországon az autójavító szakma egyedüli, teljes körű képviselőjét ellátó szervezet az Autószerelők Országos Egyesülete. Én szeretném azt, és minden erőmmel arra törekszem, hogy ez így is maradjon, de ehhez a tagság erősödésére és létszámának növekedésére van szükség!

Az AOE a szakma összetartó ereje, mely csak akkor lehet valóban erős és hatékony, ha azok, akik ezt a szakmát művelik, tesznek is érte!

SPINDLER TIBOR
AOE-ELNÖK