



Vizsgabiztosok képzése

Gondolatok a képzés jelenlegi gyakorlatáról és a „vevőelégedettség” növeléséről

Képzés a múltban

Az 1998 év végén beindult vizsgabiztosi képzés – az akkori bennfentes szlengben: „táltosképzés” – célja az 1999 közepén hatályba lépett új gépjármű-vizsgáztatási rendszer – kijáró vizsgabiztos – előkészítése volt. Továbbá, mint mondták a vizsgabiztosi munka korszerű, magas (elméleti?) szintre emelése. Ezzel tulajdonképpen egyet is lehet érteni, mert hiszen a vizsgabiztos mint az államigazgatási eljárás résztvevője döntéseivel az állampolgárok érdekeit (pénztárcáját is) közvetlenül érintő döntéseket hoz. A megelőző színvonalról jót vagy semmit, szükséges volt a képzés.

A mai képzés

Minden érintett érdeklődéssel várta a tanfolyamok tananyagát. Az első időben egyes kép alakult ki. Az oktatásra került anyagban volt sok hasznosnak tűnő téma is: nemzeti és nemzetközi előírások, azok összefüggései, jogszabályismeretek, új gépjárműszerkezetek, egyes ismert dolgok összefoglaló áttekintése: pl. vontatás stb., de már akkor feltűnt, hogy olyan előadások is elhangzottak, amelyek a járműtervezéshez szükségesek inkább, mint az időszakos járművizsgálatokhoz. Aki ezt felvetette, azt a választ kapta, hogy a tanfolyam (egyik) célja a vizsgabiztosok (műszaki) intelligenciájának növelése. Olyan témák, amelyek nem kapcsolódnak igazán a vizsgáztatási technológiához, túlsúlyban vannak, például amelyek a járművek menetdinamikájához vagy lengéskényelméhez tartoznak.

Voltak olyan kurzusok is, amelyek ismert dolgokról szóltak, de valahogy az igazi „harcmezőn” egy kicsit másképp festettek. Tipikus példája ennek a gázelemzés.

Az emberek úgy gondolják, ha nekik kell kötelezően fizetni valamiért – nem is keveset, meg az idő is pénz – akkor olyan ismeretekhez szeretnének jutni, amelyek a napi munkájukban nyújtanak elsősorban segítséget. Az igazsághoz tartozik, hogy az előadások többsége érdekes szakmai témával foglalkozik, élvezetes előadásban.

Korábban is az volt a helyzet, hogy előbb került bevezetésre a gyakorlatban valami, mint az oktatásokban. Világos, hogy az élet nem állhatott meg, de akkor, ami már működik és csináljuk, a dolog meg, minek rá annyi időt pazarolni? A KÖKIR vizsgánál már történt ugyan egy e-learning típusú próbálkozás a dilemma feloldására. Kicsit úgy néz ki a dolog, mint amikor egy orvos a századik sikeres vakbélműtétje után levizsgálják alhasi sebészettől...

Jöttek a továbbképzések

A helyzet „egyre fokozódott”. Ahogy fogyott az oktatható tananyag, egyre izadtságosabbak lettek a témák. Még elméletibb lett a tananyag egy része, egyre távolabb a gyakorlattól, vagy olyan témákkal foglalkoztunk, amelyek azután nem, nem úgy vagy egyáltalán nem kerültek a gyakorlatba (pl. légfékrendszerek vizsgálata). Különösen zavaró lett, hogy ilyen értelmű kérdésekre kellett a helyes válaszokat bemagolni a sikeres vizsga (kenyér) érdekében.

Néhány csemege:

- a momentán tengely elhelyezkedésének hatása a jármű saját kormányzási tulajdonságaira,
- az eletroszmog zavaró hatásainak elhárítása,
- hogyan viselkedik egy második generációs összkerékajátású, az első tengelyt fixen, a hátsót visco kuplungon keresztül hajtó gépjármű ivmenetben,
- ugyanakkor drága pénzen meg kellett venni egy könyvet az összkerékajátású járművek fékvizsgálati módszereiről,
- mit ábrázol a kormányhibagörbe,
- mit jelent a fogyasztás optimalizált váltóáttétel adott motorteljesítmény-igény esetén.

És még tucatjával lehetne sorolni az ilyen kérdéseket. Nem lehet két-három évenkénti egy-két órás előadásban autógépész mérnököket képezni! Ha ennek a „magasszintű intelligencia” követelménynek ez a célja, akkor legyen előírva alkalmazási feltételnek (a jövőben). Nincs semmi kifogás a felsőfokú ismeretek ellen, de szerintünk a valós igények jelen esetben nincsenek összhangban a megvaló-

sulás módjával. Akik tanítanak, többnyire azt tanítják, amit kiválóan tudnak, ami a mérnökhallgatóknak alapozásként szól, és nem azt, ami azoknak kell, akik az autót alulról látják.

Az is felmerül, hogy képezhető-e olyan vizsgabiztos, aki biztonsággal eligazodik a szükséges ismeretek jelenlegi vertikumán. Mert ugye közben az élet nem állt meg, így szerintem olyan összetett munka jött létre (gázautó, amit ráadásul hosszú ideig jogosan tiltottak; tachográf; taxi; járműátalakítások – ennek változásai –; nemzetközi autóbusz; ADR stb.), amelyet nem vagy nem érdemes egy egészként kezelni. Harminc évvel ezelőtt volt néhány tucat gépkocsi típus (azok nagy része is primitív szerkezeti kialakítású), elvárható volt, hogy egy ember áttekinthesse az egész feladatot. Nem is említve az adminisztrációs igény akkori alacsony szintjét. Ennek persze volt egy olyan előnye, hogy bárki bárhol „bevethető” volt. Talán az ehhez való görcsös ragaszkodás is okozta a helyzet hosszan tartó megmerevedését.

A valóságban az lett a helyzet, hogy egy-egy területnek kialakult régióként néhány „tudora” és a többiek a napi munka során „telefonos segítséget” kértek, ha szükséges volt. Ez nem hiba, ez normális jelenség.

Ezen probléma megoldására látszik most törekvés, de a bevezetett kétlépcsős megoldás még nem az igazi.

A mostani felosztás (3,5 t alatt, ill. felett és bizonyos járműfajták besorolása ide vagy oda) nem tükrözi a valós igények megoszlását. Fel kellene mérni, hogy a különböző vizsgálatok mennyiségi megoszlása, ill. egymással összefüggése milyen gyakorisággal fordul elő, és ennek megfelelően megtervezni a tananyagot. Nagyon valószínű, hogy sokan vannak, akik nem fognak (vagy nem akarnak) vizsgálni bizonyos járműkategóriákat (pl.: gázos vagy ADR-es autót, mkp-t, nemzetközi autóbust stb.) Fel kell mérni a valós igényeket, ennek megfelelően összeállítani a tematikákat. Természetesen mindezt modul rendszerben, tehát ha később változnak a körülményei valakinek, elvégezheti bármelyik speciális kurzust. A gépjárművezetés jogosultsága sem csak személy-



gépkocsira és tehergépkocsira oszlik. És kicsoda különbség van a szükséges ismeretanyagok között. Hogy azután a modulok kialakítása járműkategóriánként, ügýtípusonként vagy netán másként történjen, ehhez több fej együttes gondolkodása szükséges. Már is itt van az újabb tanfolyamok indításának lehetősége!

Szerintem az idő és a körülmények túlhaladták a kétlépcsős megosztást. A technika korszerűsödése és a módszerek bővülése miatt az egész paletta sokkal nagyobb lett. Mire gondolhatunk: egyrészt a már fentebb említett ügýtípusbővülés és az új járműszerkezetek megjelenése (ABS, légzsák, menetstabilizálás – ahol persze az elmélet rövid ismertetése mellett sokkal fontosabb lenne a gyakorlati ellenőrzés módszereinek oktatása, valamint ezek fontosságának elemzése), másrészt tekintettel a magánszektor túlsúlyára, ahol nem igazán szükségszerű az univerzalitás. Magyarul: nem kell mindenkinek mindent „séróból” tudni! Nem teljesen új a gondolat, hiszen már felmerült korábban is, hogy az egyszerűbb (M1, N1, O1, O2) kategóriákat csinálja a magánszektor, a „macerás” dolgok maradjanak a hatóságnál. Ez az elképzelés – a vállalkozói oldal nyomására is – teljesen felborult. Az, hogy ez jó vagy nem és milyen elképzelhetetlen visszasságok keletkeztek ebből, az egy másik téma lenne. Csak egy megtörtént gyöngyszem: hogyan csináljunk teherautóból személyautót regadó nélkül.

Vigyen be az okmányirodába egy adatlapot valaki úgy, hogy a megjegyzés rovatban ez legyen: járműkategória helyesen: M1; járműfajta helyesen: személygépkocsi és máris kapsz egy új forgalmi hateraz forintért. (Annak valószínűsége, hogy egy élesszemű ellenőr észreveszi, hogy kiadtál egy ilyen adatlapot jogosulatlanul, szinte nulla.) Így ügyesen viszszaigényelhet az áfa, nem kell regadót fizetni, nem kell menetlevelet vezetni, mindezt néhány ezer forintért. Ha még kifinomultabb vagy, néhány hét múlva „elveszted” a rendszámot, azt is kapsz újat, tulajdonképpen említésre sem méltó összegért, és már semmi nem emlékeztet az eredeti autóra.

Összességében úgy tűnik, hogy az egyébként jogos elvárásokon (számjavítás, határozatos stb.) túlnöve most mintha a túlzott liberalizmus győzött volna, lovak közé a gyeplőt, majd lesz valahogy. Vissza az eredeti témához. Úgy gondolom, most jött el az ideje a modulrendszerű oktatásnak. Az az ellenvetés sem áll, hogy

akkor a hatósági helyeken sem lesznek abszolút univerzális szakemberek. Nem is kell, hiszen ott mindig egyszerre többet szolgálnak, és most sincs így, mert pl. a lassújárművizsgát nem csinálja mindenki. Ez magától kialakulna az igények szerint.

Módszertani javaslatok

Megértjük és támogatjuk, hogy legyen kötelező térítéses továbbképzés az alábbi fő gondolatok figyelembevételével.

1. Az oktatásra kerülő témák kiválasztásában legyen lehetősége a GVOE-nek részt venni (és ne csak formálisan).
2. A GVOE közreműködésével kerüljenek kialakításra a modulok. (A vizsgálóállomások dolgozóinak gyakorlati tapasztalatára szerintünk jobban kellene támaszkodni.)
3. Csak az alapképzés záruljon vizsgával. Az egy meghatározott mennyiségű ismeretanyag megtanulható, és így kiderül, hogy az illető képes ismeretek befogadására. A továbbképzések vizsga nélküli jelleggel működjenek. A képzésen részt vevők jó része idősebb ember, napi gondokkal, kevés szabadidővel. A fiatalok könnyebben tanulnak. Az idősebb kollégák számára az egyre bővülő vizsgakérdések aránytalan és szükségtelen pszichés terhet jelentenek. (Kezdetben a vizsgán elért %-os eredmény még beszédtema volt. Mostanában már mindenkit csak a megfelelés érdekel. A tanfolyamok (előadások) alatt nagyon sokan a helyes válaszokat biflazzák, duplán érdektelen az előadás maga. Vajon ez a katedra másik oldaláról hogyan látszik?).
4. Az ilyen továbbképzésbe az is beleértendő, hogy akinek konkrét kérdése van, a tanfolyam elején leadja (elmondja) és a végén egy záró megbeszélésen választ kap. Érdemi választ!
5. Készüljön „tudástár”! Legyen ez kollektív, a vizsgahelyeken összegyűlő információk intézményes (akár kérdőíves) összegyűjtésével, közreadásával.

Tematikai javaslatok

A képzés elméleti része:

- modul rendszerű felépítés, első tanfolyam után vizsga, utána továbbképzés, vizsga nélküli jelleg,
- gépjármű-szerkezeti vonatkozásban rövid összefoglaló ismertetés, fókuszban mindig az esetleges újdonságok.

Ezt az egész kérdést természetesen alterálja, hogy milyen modulról beszélünk.

- a tevékenységre vonatkozó jogszabályok elmúlt tanfolyam óta bekövetkezett változása, figyelemfelhívás a várható változásokra,
- megtörtént jogesetek, amelyek eljutottak a bírósági ítéletig ismertetése, elemzése,
- nemzetközi körkép – nézzünk körül a világban, hogyan vizsgáztatnak az EU országaiban, előírások, módszerek ismertetése.

A képzés gyakorlati része:

- nem teljesen egyértelműen értelmezett, kezelt kérdések megbeszélése, egységes országos gyakorlat elérése érdekében (gallytörő rács, világítás (xenon!), könnyűfém keréktárcsák és javításuk, az új szerkezeti elemeknek (légzsák, kitérősgátló stb.) vizsgafolyamati megítélése)
- azoknak a kérdéseknek a megbeszélése, amelyek az idő folyamán elszikkadtak (pl.: kézifék-ellenőrzés az EFT-ben),
- utánfutók fékvizsgálata,
- mezőgazdasági vontatók pótkocsijainak fékvizsgálata,
- típushibák,
- alvázzszámok és OBD-csatlakozók elhelyezkedésének, egyéb járműazonosítók ismertetése.

Ezek csak példák. Nyilván többen, több más területről, sokkal többet tudnak összeszedni.

A fent leírt észrevételeket tanfolyamokat megjárt, tapasztalt vizsgabiztosokkal folytatott beszélgetésekből szűrtük le. Nem többen, de nem is kevesebbnek szántuk, mint vitaindítóknak.

Kérjük az érintett kört, szóljanak hozzá! Hatalmas és jó irányba mutató vállalkozás az új képzési rendszer. Szükség volt rá!

A mai rendszer egyik alapvető problémája azonban az, hogy nagyon „egyetemi”, a gyakorlat jogos igényeit és a célcsoport adottságait nem veszi minden tekintetben figyelembe. Mivel a képzés kötelező, így a felsőbb akarat érvényesíthető.

Ha lenne alternatíva, ki hova megy tanfolyamra, bizonyára jobban figyelembe vennék a vizsgabiztosok igényeit...

A GVOE e témában is – címezve a Nemzeti Közlekedési Hatóság illetékeseinek – a jobbtítás érdekében konzultációt javasol.

A GVOE ELNÖKSÉGE