



GVOE KONFERENCIA

Tájékoztató a műszaki vizsgálával kapcsolatos szervezeti változásokról

A Gépjármű Vizsgálóállomások Országos Egyesülete (GVOE) szakmai konferenciát rendez, melyre tisztelettel meghívja az egyesület tagjait

A konferencia témája a műszaki vizsgáztatással kapcsolatos, 2010. január 1-jével életbe lépő változások.

A konferencia időpontja: 2010. december 1. (szerda)

A kezdés időpontja: 13 óra, várható befejezés: 16 óra

A konferencia helyszíne: Danubius Hotel Flamenco (1113 Budapest, Tas vezér u. 3-7. A Kosztolányi Dezső tér mellett, a Feneketlen tónál)

Felkért előadóink:

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium részéről

Barna Péter főosztályvezető (Gépjármű-közlekedési és Vasúti Szabályozási Főosztály).

Az előadás témái:

- A hatályba lépő, a járművek vizsgáztatásával kapcsolatos szervezeti és szakmai változások ismertetése,
- A járműműszaki megvizsgálás aktuális hazai rendeletmódosításai, valamint az európai parlamenti és tanácsi irányelvei

Az NKH-ról tájékoztatást nyújtanak az alábbi témákban:

- Az egyablakos rendszer kialakításának lehetőségei a vizsgálóállomásokon.
- A vizsgálóállomások ellenőrzési rendszerének tapasztalatai
- A műszaki vizsgáztatás műszaki/technológiai fejlesztése.

A konferencia a GVOE tagjai számára ingyenes. E-mail regisztráció szükséges! (titkar@gvoe.hu)

Nem GVOE-tagok számára a részvételi díj 15 000 Ft. Regisztráció szükséges!

Aki a helyszínen GVOE-tagviszonyt létesít (2011. naptári évre), annak a részvétel ingyenes.

A konferenciáról a GVOE-tagok számára e-mailen további információkat küldünk.

GVOE-ELNÖKSÉG

GVOE-tagok írják

„Ez évben a zöldkártyás helyek átállása és az újonnan belépő vizsgahelyekkel a szakma színvonala elképesztő mélységbe zuhant.

Olyan műszaki vizsgahelyeken lett és van állami vizsgáztatás jogkör, mely méltatlan a feladat színvonalának ellátására. Lehet, hogy teljesültek az alapkövetelmények (sok esetben még ezt is kétségbe vonjuk!), de a telephely kinézete, rozsdás vaskapuk, gépkocsik parkolási lehetőségei, ügyfélváró, belső udvar szilárd burkolata, vizsgabiztos irodája – ha ezek egyáltalán megvannak – olyan kinézetűek, hogy a régi AFTI idején közel sem volt ilyen állapotban.

Mit lát az autós?

Azt, hogy egymás hegyén-hátán halmozódnak a vizsgahelyek rozsdás reklámtáblái, különböző olaj- és alkatrész-cégek szakadt zászlófoszlányai lengenek az utcáfronton, és itt állami vizsgáztatás is folyik. Az autós gondolata: itt biztos nagyon olcsó, ide bemegyünk. És még nem beszélünk a sufiműhelyekről, garázsokról, akik már nekünk is konkurenciát jelentenek, nyilvánosan, szabadon dolgoznak és senki nem ellenőrzi őket!

Itt tart a szakma, szégyen!

Nekem mint már 19 éve márkakereskedő és vizsgahelynek – nem egyedül – ez a véleménye. (L. E.)”

Már egy éve a GVOE kidolgozott és mind a minisztériumnak, mind az NKH-nak átadott egy jogosan elvárható vizsgálóállomási követelményrendszert, mely nem irreális túlzó módon, méltó körülményeket határoz meg az államot képviselő műszaki vizsgálóhoz. Sajnos erre érdemi választ nem kaptunk.

„Mostanában nagyon sok problémánk van a műszaki vizsgarendszer adatkommunikációjával. Internetsebességet mérünk. Úgy tűnik, hogy az jó, tehát valószínűsíthető, hogy a szerver fogadóképessége okozza a zavart. Ha felhívjuk a supervizort, többnyire udvarias, de elutasító válaszokat kapunk, hogy részük-ről minden rendben, a hiba a rendszerben van. Tehát a hiba valós oka szinte sohasem deríthető ki. Mi és gondolom minden vizsgálóállomás, ütemezi az ügyintézését. Az ügyfeleket igen csak irritálja, ha az amúgy is túlméretezett várakozási idő megsokszorozódik. Nem akarom ragozni az ügyfelek rosszlátását, valamilyen változtatási folyamatot mindenképpen el kellene indítani. Ha a Kormány amúgy is az ügyintézési idő csökkentését, az egyablakos rendszer bevezetését célozta

meg. Javaslatom: ilyen esetben a saját gépre rögzíteni az adatokat és a rendszer helyreállítakor, akár éjszaka, továbbítani azokat. Lehet, hogy ezzel a felvetéssel tabukat kell ledönteni, de hónapok óta központi kérdés nálunk, hogy megy a rendszer, vagy megáll. 15 MB/s sebességre van szerződésünk, eddig 12 le is jött, mostanában jó ha 6 MB/s. Az ehhez tartozó feltöltési sebesség nem viszi fel a képeket. Az is szakadozik és akkor minden megáll. Nincs lehetőségem a szolgáltatásra. Viszont nagyon sokszor a központi szerver fogadóképessége az akadály. Ha feszültségmentesen, ütemezetten szeretnénk hosszú távon dolgozni, mindenképpen egy rendszerfüggetlen megoldásra kellene rávenni a rendszergazdát. (K. J.)

„Milyen feltételek mellett tudjuk végezni a személytaxi időszakos vizsgálatát? Ezzel kapcsolatban milyen írásos anyagok léteznek a 89/1988 MT rendeleten kívül, pl. NKH szabályozás? Milyen plusz tárgyi feltételek szükségesek, mit kell ellenőrizni, mit kell kérni a műszaki vizsgán ezzel kapcsolatosan? Legutolsó információink szerint a drosztengedély-visszaellenőrzés hiánya miatt nem volt lehetséges elvégezni a külső vizsgálóállomáson, annak ellenére, hogy a januárban kiadott, prioritár járműkör című levél erre ad lehetőséget.



Sajnos e kérdésben sem kapunk választ! Az NKH egyes vezetői posztjain a kormányváltáskor történt személycserék után blokkolódott az ügy. Az NKH, úgy látjuk, ma nem szívesen adja ki a taxivizsgáztatást.

„Az NKH az év elején-közepén, hatósági szerződést kötött a vizsgálóállomásokkal műszaki megvizsgálás, környezetvédelmi felülvizsgálat és eredetvizsgálat végzésére. Ősszel a közlekedési hatóság ezen szerződésekkel – új tartalommal – módosítani tervezte, amelyet – ismereteink szerint – a közigazgatás átszervezése miatt felfüggesztettek. Ettől függetlenül az új szerződés több szempontból kifogásolható a vizsgálóállomások részéről.

Ezek között kell megemlíteni, hogy a vizsgálóállomás már akkor is felfüggesztés szankcióval van sújtva, amennyiben a vizsgabiztos – neki felróható okok miatt – nem készíti elegendő fényképfelvételt a műszaki vizsgálat során.

Az ilyen esetekben a vizsgabiztos elmarasztalása nem kifogásolható, azonban a vizsgálóállomás automatikus elmarasztalása nem fogadható el.

Miután a fénykép a vizsgatechnológia szerint fontos adat, ezért azt javasoljuk, hogy amennyiben a fénykép dokumentumok nem kerültek a programban csatolásra, akkor a KÖKIR-programban a vizsgabiztos ne tudjon továbblépni.

Ez a feltétel a program minimális korrekciójával megoldható.

Kifogásoljuk továbbá az új szerződésben azt is, hogy a vizsgabiztosoknak a meghatározott számú elmarasztalása esetén a vizsgálóállomás is automatikusan joghátrányt szenved. A joghátrány alkalmazásában nincs a szerződésben elévülési idő.

Nyilvánvalóan más a vizsgálóállomás felelőssége egy éven belüli, ill. több év alatt akkumulálódott vizsgabiztos elmulasztás esetén.

Mindezekon felül úgy gondoljuk, hogy a hatósági szerződés két fél közös akarata is kifejezi, így annak módosításánál legalább véleményezési lehetősége legyen a vizsgálóállomás számára is.

Arról nem is beszélve, hogy a túl gyakori egyoldalú szerződésmódosítás, a feltételek szigorítása a vállalkozásokat egyre nehezebb helyzetbe hozza, amely a gazdaságos működést is veszélyeztetheti.

Az már csak hab a tortán, hogy a jogbiztonság elvével is nehezen egyeztethető össze a gyakori változtatások kikényszerítése a hatóság részéről.” (AZ)

„Cégünkkel az NKH szerződésmódosítást kezdeményezett, arra hivatkozással, hogy az összes szerződést folyamatosan módosítják, de csak akkor, amikor egy adatváltozás vagy

személyi változás miatt a tanúsító szervezet kérelmezi. Az új hatósági szerződésben az alábbi változtatást eszközölték.

„4.4. Tanúsító szervezet kötelezettséget vállal, hogy a járművek időszakos műszaki vizsgálata keretében végzett műszaki vizsgálata keretében végzett műszaki megvizsgálás, a környezetvédelmi felülvizsgálat alkalmával keletkezett

- fékmérési eredmények, mérőszoftverrel vezérelt automatikus fényképfelvételt;
- lengéscsillapító-eredményeket;
- emissziómérés- és füstmérési eredményeket, mérőszoftverrel vezérelt automatikus fényképfelvételt;

Interfész útján továbbítja a HKR rendszerbe.”

„Tanúsító szervezet köteles az emissziómérés és füstmérés eredményeinek elektronikus úton való továbbítására.”

„4.5. A tanúsító szervezet kötelezettséget vállal, hogy valamennyi felülvizsgálaton megjelent járműről értékelhető, a jármű azonosítására is alkalmas fényképfelvételt készít, melyet a HKR-rendszerben rögzít. A tanúsító szervezet a jármű alvázszámáról és km-óra-állásáról is készít értékelhető fényképfelvételt, melyet a jármű vizsgálatainál letárol.”

„8.2.2. Tanúsító szervezet általi elkövetett szerződésszegések és azok jogkövetkezményei”

„ad. 1. Tanúsító szervezet jelen szerződés 4.4 és 4.5. pontjában foglalt fényképfelvétel-készítési kötelezettségének nem tesz eleget; azáltal, hogy nem készíti a gépjármű egyértelmű azonosítására alkalmas fényképfelvételt.”

„Jogkövetkezmények:

A Hatóság a Tanúsító Szervezet Érintett telephelyének HKR Rendszerhez való hozzáférési jogosultságát a szerződésszegés első alkalommal történő elkövetése esetén 30 napig; második alkalommal történő elkövetés esetén 60 napig; harmadik alkalommal történő elkövetés esetén 90 napig szünetelteti.”

„ad. 6. A hatóság jogosult a szerződést azonnali hatállyal felmondani abban az esetben, ha a tanúsító szervezet a 8.2.2. ad.1. pontban foglalt szerződésszegést negyedik alkalommal követi el.”

Az új szerződés módosításában már nem rögtön az első alkalommal függesztik fel a tanúsító szervezetet, hanem 2-3-4 kisebb időtartamú felfüggesztés még megelőzi azt, melyek 30-60-90 napig tartanak. Véleményünk szerint ez nem túl nagy könnyebbség, hisz az ügyfelek nem várnak 30 napot sem. Ami egyáltalán nem „könnyebbség” az új szerződésben, hogy a fentiek szerint (4.5. pontja), ha a vizsgabiztos, homályos (nem értékelhető) fényképet tölt fel a rendszerbe, vagy valamiért a – már egyre több – fényképkészítési kötelezettségből

egyet elfelejt feltölteni, azért a tanúsító szervezetet függesztik fel!

Véleményünk szerint ez nem a tanúsító szervezet, hanem a vizsgaügyintéző vagy a vizsgabiztos felelőssége. A vizsgabiztos figyelmetlen munkavégzéséért, miért a vállalkozás szenvedjen ilyen mértékű veszteséget? A KÖKIR-rendszerben van rá lehetőség, hogy egyes dokumentumok, ha nem kerülnek csatolásra, akkor nem léphet tovább a vizsgabiztos. Ugyanezt, a fénykép feltöltésénél miért nem lehet alkalmazni?

A képek visszaellenőrzése ne tartson 30 percen keresztül a rendszer lassúsága miatt.

Az NKH miért nem vállal anyagi kötelezettséget a KÖKIR-rendszer órákon át tartó rendszeres leállásaiért, ami lassítja a munkát, túlórárt és elégedetlen ügyfeleket generál, valamint azért, hogy annyira lelassul a rendszer, hogy egy vizsga ideje kétszer olyan hosszú?

Az NKH mint felügyeleti szerv, miért működhet vizsgálóállomást?

Őket ki ellenőrzi, hogyan és milyen rendszerességgel?

Javaslat: egy független vizsgabiztosokból álló csoport létrehozása a GVOE keretén belül, mely az NKH vizsgálóállomásait ellenőrzi az NKH-val kötött megállapodás alapján.

Továbbá, miért van az, hogy a szerződésben a tanúsító szervezetnek egyre több kötelessége van és egyre súlyosabb következményekkel jár a mulasztása, miközben az NKH kevés kötelességének szerződésszegéseit peres úton intézhetjük csak. Mindez úgy, hogy a tanúsító szervezetek egész évben képzésekre és szoftverekre, meg kamerákra költöttek, hogy megfeleljenek a jogszabályi előírásoknak és az NKH kapja a hatósági vizsgadíj nagyobbik részét, és számukra minden kötelezettség alól akad valamilyen jogszabályi kiskapu, hosszabbítás.

Ezekon felül a hatósági szerződésben is úgy állítják be a tanúsító szervezeteket, hogy mint ha szándékosan jogszabályt sértenének és az NKH ellenőrei is úgy érkeznek ellenőrzésre, hogy eleve feltételezik, hogy a tanúsító szervezet egy „bűnbarlang” lehet.

A tanúsító szervezetek számára folyamatosan romlanak a munkavégzés feltételei és az anyagi ráfordítás folyamatosan nő. Mindezekért cserébe a befektetéseiket 3 homályos fénykép miatt elveszíthetik. Úgy tűnik, hogy a vizsgabiztosok felelőssége csökken, a tanúsító szervezetek meg nő, kivéve az NKH tanúsító szervezeteket.

Cégünk idén 17 db ellenőrzést kapott, melyből kettő kivételével a helyszínen történtek, amely nagyban lassítja a munkavégzést. Ezzel egyet is értenék, ha minden vizsgálóállomáson ilyen rendszeres és szigorú lenne az ellenőrzés, beleértve az NKH állomásait is.” (NB-ML)