

Műszaki vizsgáztatásunk helyzete az EU-irányelv tükrében

A műszaki vizsgáztatással érintett vállalkozások, szakemberek tudják, hogy megjelent az Európai Parlament és Tanács 2014/45EU irányelve (2014. 04. 03.). Az irányelv útmutatása szerint van-e feladata a jogalkotónak és a törvény-előkészítőnek? Ezt az anyagot azért készítettem, hogy áttekintsük a jelenleg működő műszaki vizsgáztatás rendszerét, s megvitassuk, megfelel-e az Unió irányelvének. Ez legyen egy vitaindító írás!

A jelenleg hatályos vizsgarendszert megvizsgálva, az EU-irányelv tükrében úgy gondolom, nem sok tennivalója van a jogalkotónak. Ha pontról pontra megyünk az Európai Parlament és Tanács 2014/45EU irányelvén (2014. 04. 03.), akkor látjuk, hogy Magyarország az irányelvnek apró módosítással megfelel.

A 2014/45EU irányelv pontjai szerint készült az anyag. Az irányelv pontjai szerint megyek végig, egy mondatban kiemelem az irányelv pontjának a lényegét.

Irányelv 2. pontja, a közúti balesetek számának csökkenése

A közlekedésben dolgozó vizsgabiztosoknak fontos feladatuk a műszaki állapot szigorú megítélésével, a jármű nem megfelelő állapotában annak forgalomból való kitiltásával a potenciális balesetek számának csökkentése. A balesetek megtörténtekor azonban nem, vagy csak nagyon kevés esetben ellenőrzik a jármű műszaki állapotát. Nagyon kevés az a baleset, ahol a járművet igazságügyi szakértő vagy műszaki, hatósági vizsgabiztos ellenőrzi. Így konkrétan elemezve nem tudható, hogy a műszaki vizsga milyen szerepet játszik a baleseti megelőzésben. Talán a jövőben gondolkodni lehet azon, hogy egy súlyosabb baleset esetében kötelező legyen a jármű átvizsgálása igazságügyi szakértő által.

Irányelv 7. 22. pontja a járművek kipufogógáz-mérése, modern elektronikus rendszerek ellenőrzése

A gyártók és a fejlesztők arra törekednek, hogy a járművek minél biztonságosabbak legyenek. A járművek közlekedésbiztonsági berendezései: ABS, légzsákok, menetstabilizációs rendszerek ellenőrzése a gyártók segítsége nélkül szinte lehetetlen. Fejlődést hozna a vizsgálatokban, ha a gyártók a biztonsági rendszerek hozzáférését a szervizek, független járműjavítók és a vizsgabázisok részére átadnák.

A járművek jelenlegi megvizsgálása a vizsgabázisokon megfelelő. Az aknás és a műszeres vizsgálatok, ha kiegészül-
nének a jövőben egy diagnosztikai biztonsági ellenőrzéssel,

ami a légzsák, ABS, menetstabilizációs rendszert központi csatlakozó alapján ellenőrzi, ehhez a gyártók segítsége szükséges, akkor ez tökéletes ellenőrzést adna.

Irányelv 5. pontja járműtulajdonosok megszólítása, 18. járműtulajdonos felelőssége, 27. pont járműtulajdonos felelőssége

A műszaki vizsgáztatásnál jelenleg és a múltban is a jármű állapotáért a műszaki vizsgabiztos felelt. Meggondolandó, hogy a jármű tulajdonosát is felelőssé kellene tenni a jármű műszaki állapotáért. Közúti ellenőrzés során egy rossz műszaki állapotú járműnél a jármű tulajdonosát kell megbüntetni, ha hibás járművet vezet. Többéves tapasztalatom alapján kijelenthetem, hogy a jármű tulajdonosa az esetek többségében tökéletesen tisztában van a járműve műszaki állapotával. Itt valószínűleg jogszabály-módosítás kellene.

Irányelv 3. pontja műszaki vizsgálat, műszaki állapot 7. pontja hibás kipufogórendszerek, 8. környezetvédelmi rendszer manipulálása, 9. NO_x-mérés csökkentése, 10. OBD-rendszer ellenőrzése

A környezetvédelem egyre fontosabb feladat. Igaz, nem a járművek a legnagyobb környezetszennyezők. A jelenlegi műszaki vizsgánál ellenőrzik a károsanyag-kibocsátást, de a mai járműpark lecserelése adja a megfelelő megoldást a problémára. Az OBD-rendszer ellenőrzése tökéletes. A jelenleg nem megfelelő károsanyag-kezelő rendszerrel rendelkező járművekkel szinte semmit nem lehet csinálni. Vannak olyan gyártmányok, pl. Daewoo, ahol világít a diagnosztikai lámpa és a javítása lehetetlen. Megoldás a járműpark folyamatos cserélődése, idő múltával elkopnak a régi járművek.

Irányelv 11. pontja járművek biztonsága, 12. pontja áru fuvarozást végző 40 km/h-nál gyorsabb járművek ellenőrzése

A jelenlegi vizsgarendszerben vizsgázzik a gépjárművek közül a mezőgazdasági vontató, lassújármű, ezek pótkocsija. Ez talán túlzott szigorítás volt a kezdeteknél, de a folyamatos műszaki vizsga fejlődése és az élenjárás kiváltsága ezt hozta. A visszalépés nem lenne szerencsés. A műszaki vizsga intervallum is jó 5 évente, a járműveket át kell vizsgálni, ha a közúton közlekednek. Igaz, nyugat-európai példát látva, ezek a járművek nem rendelkeznek rendszámmal. A munkagépekre, erdészeti gépekre nem kéne ez a szigorítás, de a rendszerünk már kialakította a piros rendszám „előnyét”, és ez a közeledés kultúránkba már beivódott.

Irányelv 6. pontja műszaki hiányosság kiszűrése, 15. pontja műszaki vizsgálat, 16. pontja vizsgálóállomások kijelölése, 17. pontja járművek ellenőrzése, 18. pontja járműtulajdonos felelőssége, 19. pontja műszaki vizsgálat, 20. pontja műszaki vizsga ideje, 22. pontja műszaki vizsgálat, 34. pontja összeférhetetlenség, 35. pontja műszaki vizsga tisztasága, 39. pont műszaki vizsga

A MŰSZAKI VIZSGA SZIGORÚSÁGA, EGYEDISÉGE, FELÜGYELETE

Ha itt egy visszatekintést végzünk, akkor bebizonyosodik, hogy nincs sok tennivalónk. Már mindent kipróbáltunk és a jelenlegi vizsgarend talán a legjobb. A műszaki vizsga állami monopólium volt, amit 1978. január 1-jétől (8/1977. (XII. 20.) KPM rendelet, a mostani 5/1990 KöHÉM rendelet alapján) hatósági vizsgabiztosok, a KPM Autófelügyelet dolgozói végeztek. A vizsga pártatlan volt, a vizsgabiztos szubjektív benyomás alapján döntött szinte minden esetben, szubjektív értékelés volt.

Történelmünkben a következő vizsgáztatási mód a Zárttechnológiás (Zt.) vizsgáztatási rendszer. Itt már a közlekedési felügyelet, a KPM dolgozóin kívül az Autóklub emberei, illetve a Volán dolgozói, és feljogosított szervizek vizsgáztattak. A zárttechnológiás rendszer is protekciós volt, hiszen volt olyan bázis, ahol futószalagszerűen mentek a járművek a vizsgasoron. A másik Zt. helyen pedig fékmegbontásos vizsgálat volt. Ez a rendszer az egyik legalaposabb vizsgáztatás volt, itt a Zt. II-re gondolok, mert itt minden vizsgára bocsátott jármű fékberendezését megbontással kellett vizsgálni. A változást a szakma és a jogalkotó is igényelte, így született meg a kijárási vizsgabiztosi rendszer, ami felemásra sikerült.

Nem volt pártatlan, mert volt, ahová a hatóság dolgozói jártak ki, de volt olyan vizsgahely, ahol saját dolgozó vizsgáztatott, ami egy „beépített” kiskapu volt. És a járműtulajdonosok megtalálták a könnyebb utat. Meg kell mondani, hogy ott, ahol saját dolgozó vizsgáztatott, ott is

volt olyan bázis, ahol magas színvonalú munka ment. A rendszer drága volt a gépjárműfutás, a dolgozók bére és egyéb költségek miatt. A költségek csökkenése alakította ki a jelenlegi rendszert, ami az eddigi vizsgáztatási módok keveréke, és szerintem a legjobb.

MI MIATT TARTOM JÓNAK A JELENLEGI RENDSZERT?

Felsorakoztatok néhány érvet. A járműfenntartók szerződéses viszonyban vannak a közlekedési hatósággal, és számítógépes ellenőrzéssel végzik a műszaki vizsgáztatást. A járműfenntartó vizsgabázisok kiképzett, tapasztalt vizsgabiztossal végzik a feladatot. Szólni kell róla, hogy az idők folyamán egy olyan magas fokon képzett szakembergárda alakult ki, akik a járműjavítási képzésen kívül időszakonként, kétevente folyamatos hatóság által előírt képzési programon vesznek részt. Többnapos képzés során a Budapesti Műszaki Egyetem kiváló professzoraitól, szakembereitől tanulják az új járművek műszaki megoldásait, a gyártók által bevezetett új műszaki megoldásokat. A közlekedési hatóság továbbképzéseiben pedig a műszaki vizsgáztatás újdonságait tanulják a vizsgabiztosok.

A vizsgáztatás két szereplős. Vannak a járműfenntartást végző vállalkozások, akik műszaki vizsgáztatnak, és van a Közlekedési Hatóság, aki vizsgáztat és ellenőriz.

A Közlekedési Hatóság végzi:

- az új járművek első üzembe helyezésének egy részét,
- a hatósági vizsga teljes egészét,
- az ismételt üzembe helyezést,
- a külföldről behozott járművek honosítását,
- a külföldről behozott járművek első üzembe helyezését,
- átalakítások engedélyezésének teljes részét, és
- azon járműveket, amit a járműfenntartók a szabályozások miatt nem vizsgáztathatnak.

Ezt a feladatot a Közlekedési Hatóság szakembere végzi. A vállalkozói bázison az időszakos műszaki vizsgát a vállalkozás alkalmazásában lévő dolgozó, szakképzett vizsgabiztos végzi. A vizsgáztatás követelményei azonosak. A műszerezettség és a szakmai tudás is azonos. A dokumentumok hozzáférése nem azonos. A Közlekedési Hatóság adatbázisához a külső vizsgáztatást végző szakember nem tud hozzájutni. Hiányzik a típusbizonyítványokba való teljes körű betekintés, és a jármű előéletének a megtekintése. Ezekhez az adatokhoz a járműfenntartó nem tud hozzáférni.

A járműfenntartó telephelyén megjelent járművet két alkalommal vizsgálják át. Első alkalom az előzetes átvizsgálás, amikor megállapítják a jármű műszaki állapotát. Ha a jármű jó, akkor vizsgára kerül, ha nem, akkor javítás után vizsgázzik.

A vizsgázó jármű zárt számítógépes rendszerbe kerül. A számítógépes programba rögzítődnek a jármű adatai és a járműfenntartó vizsgabázison mért mérések eredményei. A jármű vizsgafolyamatába a Közlekedési Hatóság bármikor beavatkozhat. Megállítja a számítógépen éppen vizsgázó járművet és ellenőrizheti. A vizsgaellenőr így biztosan talál járművet a telephelyen, az esetleges rossz jármű fennakadhat a rostán, a folyamat a hatóság által ellenőrzött.

Irányelv 23. pont egységes műszaki megítélés

A járművek ellenőrzése, a hibák elbírálása országosan egységesnek mondható, ebben sokat segít a Közlekedési Hatóság havonkénti képzése, szakmai iránymutatása. Igaz, ez nem minden megyében működik, de ezt a havonkénti, időszakos képzést, iránymutatást országosan be kellene vezetni. Az viszont elmondható, hogy a kétévente kötelező tanfolyamokon a főbb iránymutatást a vizsgabiztosok megkapják. A magyarországi műszaki megvizsgálás szerintem szigorúbb mint némely tagállamban, itt szinte lehetetlen uniós szinten ezt részletesen szabályozni.

A szigorú ellenőrzés bizonyítéka, hogy a Közlekedési Hatóság ellenőrei országosan több, nem megfelelően vizsgáztató vizsgabiztos marasztaltak el. A jogszabály pénzbeli szankciót vezetett be a vizsgabázis és a vizsgabiztos ellenőrzésén talált hibák miatt. Ez a szankció hatásos figyelmeztetés az elnézően vizsgáztató vizsgabiztos figyelmeztetésére.

Az ellenőrzés a hatóság által megoldott, a szankciók is megvannak, a vizsgáztatás nyomon követhető és ellenőrizhető. Például az egyik megyében a folyamatos hatósági ellenőrzés mellett a felügyelet osztályvezetője 3600 járművet ellenőrzött személyesen a dokumentumok, fényképek alapján.

Az eddigi vizsgáztatások közül a mai a legjobb és legügyfélbarátabb. A hibák kijavítása után tökéletes lenne. Mindig vannak olyan ügyfelek, akik a könnyebb vizsga felé mennek el.

A vizsgarendszer a tapasztalatok alapján azonban tökéletesítésre, változtatásra szorul.

A jelenlegi vizsgarendszer változtatására tett javaslatok:

- a vizsgabázis által rögzített járműveket a rendszer blokkolja, mint az elején volt, ne lehessen más járműfenntartónál levizsgáztatni a rendszerbe felvitt, ám az ügyfél kérésére a vizsgát megszakító járművet,
- minden vizsgabázis kötelessége legyen a vizsgára jelentkező járművet a rendszerbe bevinni,
- a járművek ellenőrzését a közúton meg kell szigorítani, a jármű tulajdonosát kell elmarasztalni hibás jármű esetén, több országban fordul elő, a járműtulajdonost érdekeltté kell tenni a hibátlan jármű vezetésében,
- 45/2014/EU irányelv a „Gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról” szóló irányelv előírásainak Magyarország kis módosításokkal megfelel. A pártatlan

vizsgáztatás egyik eleme lehet a nyomon követés, ami a vizsgafolyamat teljes ellenőrzését takarja, ami jelenleg meg is van,

- vannak olyan elképzelések, hogy jó lenne a szakértői vizsgabiztos rendszer bevezetése. Nem biztos, hogy a szakértői vizsgabiztos nem befolyásolható. A pártatlan vizsgáztatás a vizsgabiztos emberi tulajdonságaitól függ, nem a beosztásától, titulusától,
- a közforgalmú járművek, tömegközlekedésben részt vevő buszok vizsgáztatása talán változást igényel, hiszen itt a pártatlanság nincsen meg, az ellenőrzés a hatóság részéről itt is megvan,
- műszaki vizsgadíj hatósági díjjá tétele.
- típusbizonyítványokba való betekintés lehetőségének a megadása.

Irányelv 21. pont gyors, egyszerű vizsgálat

A vizsgáztatási rendszer gyors, egy fél óra alatt a személygépjármű levizsgálható, a tehergépkocsik, kamionok is bonyolult esetben másfél óra alatt műszaki vizsgát tehetnek. Költségkímélő, a jelenlegi ár nem nevezhető nagynak, talán a hatósági díj bevezetése szerencsésebb lenne. Így a szervizek, vizsgabázisok nem mennének bele egy árháborúba, és a vizsgáztatás minősége is javulna, hiszen azonos pénzért azonos szolgáltatást kapna a járműtulajdonos.

Irányelv 24. pont unión belüli mozgás

Az unión belüli mozgásszabadság és egymás vizsgarendszerének elfogadása, Magyarország tekintetében úgy mondhatnám elfogadott dolog, hiszen a járművek honosítási vizsgálata már gyakorlatilag ez. Hozzá kell tenni, hogy nincs rá szükség. Egy egyszerű magyar forgalmi engedély és hatósági jelzés kiadásával, az érvényes vizsga beírásával ez meg is van oldva. A műszaki vizsga lejártá után a jármű a magyar vizsgabázison megjelenik, és ha a műszaki állapota nem megfelelő, akkor javításra kényszerül.

Irányelv 25. pontja kilométeróra rögzítése

Nemcsak a műszaki vizsgán, hanem minden hatósági eljárásban szereplő jármű (eredetiségvizsgálat, javítás) kilométeróráját jelenleg is kötelező rögzíteni.

Irányelv 26. pontja műszaki vizsga dokumentálása

A jelenlegi, sikeres műszaki vizsga után a jármű műszaki adatlapot kap, ami a jármű adatain kívül a vizsga lejártnak idejét is dokumentálja.

Irányelv 27. pontja műszaki vizsgán talált hibák minősítése

A vizsgálat során a minősítési módok változása nem jelent nagy feladatot, hiszen eddig is volt veszélyes és kisebb ügy-

nevezett „H” hiba. Célszerű lenne visszatérni a 2 hónapos műszaki vizsga meghosszabbítására.

Irányelv 29. pontja berendezések kalibrálása, hitelesítése

A műszerek kalibrálása és hitelesítése jelenleg is megvan, talán az évenkénti hitelesítés mellett felesleges 6 havonta kalibrálni a műszereket.

Irányelv 30. pontja alternatív berendezések, 32. pontja magas színvonal, 33. pontja alapképzés, 44. pontja használatos berendezések

Berendezések és a vizsgálatok magas színvonala biztosított, a folyamatosan képzett vizsgabiztosok és a korszerű műszerek adottak. A gyártók által rendelkezésre bocsátott információ alapján a modern technika is követhető lenne, ez még feladat, és az ilyen diagnosztikai vizsgálatokhoz új műszerek szükségesek, ezek valószínűleg kódkiolvasók lesznek.

Irányelv 36. pontja minőségbiztosítás, 37. pontja akkreditálás, 44. pontja használatos berendezések

A műszaki vizsgáztatás minőségbiztosítása az ISO-minősítés bevezetésével nem volt megfelelő. Egy szakmai, a megyei Közlekedési Hatóság által elvégzett minősítés megfelelő minőségi ellenőrzés lenne. Ez jelenleg is megvan, csak ellenőrzésnek hívják, hiszen a Közlekedési Hatóság évente ellenőrzi a járműfenntartó tevékenységet (1/1990 rendelet alapján), az eredetiségvizsgálat tárgyi személyi feltételeit, és a műszaki vizsga feltételeit, szabályosságát.

Végig elemezve az Európai Parlament és Tanács 2014/45EU irányelvét (2014. 04. 03.) úgy gondolom, Magyarországnak kevés tennivalója van, így van idő a jelenlegi rendszer finomítására, amivel elkerülhető lenne például a járművek vizsgahelyek közötti „ingázása”.

KÁLLAI ZSOLT
20/331-7520

Az NFM stratégiai partnere lett az Autós Nagykoalíció

Az Autós Nagykoalíció (ANK) érdek-képviselési tevékenysége új szintre lépett, miután Knezsik István, az ANK elnöke és Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkára stratégiai megállapodást írtak alá. Az Autós Nagykoalíció szakmai tapasztalatával és az autóipar szereplőit tömörítő tagságával tud hozzájárulni a jogalkotási tevékenység előkészítéséhez, valamint az NFM közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos mindennapi munkájához.

A stratégiai megállapodás aláírásával az Autós Nagykoalíció a jövőben még közvetlenebbül vesz részt a gépjárművek teljes életciklusával, a járművek javításával foglalkozó független és márkaszervizekkel, a járművezetéssel és vezetéstechnikai oktatókkal, az alkatrész- és kenőanyaggyártókkal, valamint a közlekedésbiztonsággal és a közlekedés okozta környezeti terhelés csökkentésével kapcsolatos hatékony és közérthető jogalkalmazást elősegítő jogalkotási tevékenységgel. Az ANK a fenti irányelvek mentén véleményezi a jogszabálytervezeteket, összefogja és koordinálja a tevékenységéhez kapcsolódó szakmai anyagokat, javaslatokat fogalmaz meg, valamint nyomon követi és a minisztériummal együttműködve fejleszti tovább az európai uniós és hazai jogszabályi környezetet. „Az Autós Nagykoalíció, mint az autóipar innovatív megoldásait, a kereskedők és vásárlók érdekeit, a hatékony marketing- és értékesítési folyamatokat, a közösen vállalható értékeket, érdekeket és célokat egyaránt szem előtt



Knezsik István, az ANK elnöke (balról) és Fónagy János, az NFM parlamenti államtitkára a stratégiai megállapodás aláírása után (fotó: Sennowitz Gergely)

tartó szakmai érdekképviselés kiemelten fontosnak tartja a kormányzati és piaci szereplők közti hatékony együttműködés elősegítését, hiszen az autóiparra nagymértékben támaszkodó hazai gazdaság fejlesztése csak közös érdekek és értékek mentén valósulhat meg” – mondta a stratégiai megállapodás aláírását követően Knezsik István, az Autós Nagykoalíció elnöke.

Forrás: ANK-sajtóinformáció