



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ  
Fidesz - Magyar Polgári Szövetség  
Képviselőcsoportja

Gazdasági Versenyhivatala

Irományszám: 2/11069

Érkezett: 2009 OKT 29.

### Írásbeli kérdés

**Katona Béla**  
az Országgyűlés Elnöke részére

Helyben

**Tisztelt Elnök Úr**

„**Mi lesz veled eredetiségvizsgálat?**” Címmel írásbeli kérdést kívánok benyújtani Hónig Péter Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi miniszterhez. A kérdésre a választ írásban kérem

Tisztelt Miniszter Úr!

A Gazdasági Versenyhivatal (GVH) 2008. év őszén megjelent tanulmánya az eredetiség vizsgálatot, mint nem hatékony tevékenységet deklarálta.

A Parlament elé kerülő 2008. évi GVH jelentéséből csak az eredetiségvizsgálat lett kiemelve, mint nem hatékony. Holott a GVH jelentés az eredetiségvizsgálat mellett az integrált vizsgálat bevezetésének szükségtelenségét és eredménytelenségét is bő terjedelemben ismertette, addig azonban a most készült anyag már csak az eredetiségvizsgálat megszüntetésének indokairól szól.

*Miért az eredetiségvizsgálatot tartják szükségesnek megszüntetni, mely soha nem használt fel közpénzt, hanem évek óta közvetlen bevételt eredményez az államnak?*

*Csak nem az az oka ennek, hogy majd az integrált vizsgálatot ruházzák fel azokkal a jogosítványokkal, amivel eddig az eredetiségvizsgálat rendelkezett?*

Az NKH által tervezett „egyablakos rendszer” – műszaki vizsga, integrált vizsgálat, környezetvédelmi vizsgálat együttese – minden jármű adásvétele során történő bevezetésével a lakosság terhei nem csökkennek, hanem információim szerint a tervezett 24.000 Ft-os díj esetén növekednének.

Ha figyelembe vesszük, azt a tényt, hogy Magyarországon egy jármű átlagosan kb. 5-6 évente cserél gazdát és azt, hogy ha az integrált vizsgálatot kibővített műszaki vizsgát el kell végezni a tulajdonosváltáskor és utána a tulajdonlás ideje alatt legalább kétszer, akkor már csak az integrált vizsgálatra elköltött 21.600 forint több egy eredetiségvizsgálat áránál és még nem számoltunk a - többé-kevésbé feleslegesen - a tulajdonosváltáskor elvégzett műszaki vizsga áráról.

Jelentős tehernövekedés várható, ha figyelembe vesszük azt a tényt, hogy napjainkban 7.700 Ft-os hatósági díjú műszaki vizsga a vállalkozók által üzemeltetett vizsgabázisokon (ilyen a vizsgáló állomások közel 90%-a) különböző kiegészítő díjak felszámításával (géphasználati díj, ellenőrzési díj, felkészítési díj) kb. 20.000 Ft-ba kerül az ügyfeleknek. A 24.000 Ft-os hatósági díjú „egyablakos vizsga” végső díja össze sem lesz mérhető a jelenlegi eredetiségvizsgálati díjakkal.

Az integrált vizsgálat életre hívásának oka is megkérdőjelezhető, hiszen a műszaki vizsgálat során eleve feladata a vizsgált járműre vonatkozó valamely okmányban (engedély, műbizonylat, igazolólap stb.) rögzített adatot összevetni<sup>1</sup> a jármű vonatkozó adatával, jellemzőjével, tényleges állapotával, az azonosításkor feltárt anomáliák rendezésére pedig az eredetiségvizsgálat szolgál, és ezen két szint közé beékelni egy 10-12 perces technológiai idejű „vizsgálatot” értelmetlen.

Az integrált vizsgálat szakmaiságát a vizsgáló személyzet képzésén is fel lehet mérni. Míg az eredetiségvizsgálat esetén a jogosultság megszerzéséhez hatósági (jogi, adminisztrációs) képzést<sup>2</sup> és egy több hetes szakmai képzést is el kell végezni, addig az integrált vizsgálat végzésére az NKH a műszaki vizsga állomások személyzetét egy - egy napos vizsgáztatással összekötött oktatással készítette fel. Természetesen mindezt nagy csoportban, minden gyakorlati képzés nélkül.

Az a szándék, hogy az állampolgár műszakilag ellenőrzött járművet vásároljon támogatható, de sajnos ma Magyarországon egy friss műszaki vizsga ezt nem garantálja. A jármű állapotának felmérésére nem alkalmas a műszaki vizsga, arra legfeljebb a márkaszerviz által elvégzett típus specifikus állapotfelmérés lehet alkalmas. A műszaki vizsga ára kidobott pénz! Az NKH az új informatikai rendszerétől (KÖKIR) várja a helyzet stabilizálását.

*De mi várható el egy olyan rendszertől, mely maga kényszeríti trükközésre a vizsgáló személyzetet?*

A számtalan felhozható példa közül egy: a korszerű defektmentes abronccsal szerelt járművek esetében akkor lehet a rendszer számára is elfogadható eredményű lengéscsillapító állapot mérést elvégezni, ha az abroncsokban a levegőnyomást jelentősen csökkentjük!

Amennyiben az eredetiség vizsgálat törvényi háttérét adó jogszabályok változtatásának előkészítésére kerül sor, azok illetékes országgyűlési bizottságok által történő megvitatásakor, biztosítsák az érdekelt feleknek is a lehetőséget érveik kifejtésére a szakmában dolgozó mintegy 1500 család érdekeinek képviselőit!

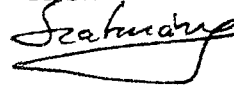
*Mire lehet számítani az eredetvizsgálattal és a zöldkártya- műszaki vizsga összevonásával kapcsolatban?*

*Hol tart- az augusztusi válasz levelében beígért szeptemberi kezdésű - szakmai szervezetekkel folytatott szakmai egyeztetés az egyablakos elektronikus ügyintézés bevezetésével kapcsolatban?*

Várom megtisztelő válaszát!

Budapest, 2009. október 29.

Tisztelettel:



Szatmáry Kristóf

Fidesz - Magyar Polgári Szövetség

<sup>1</sup> 5/1990. (IV. 12.) KoHEM rendelet 5. mellékletének 2.1.3. pontja alapján

<sup>2</sup> 20/2005. (IV. 12.) BM rendelet a közúti járművek előzetes eredetiségvizsgálatában közreműködők képzésének, továbbképzésének és a vizsgálóállomások működési feltételeinek részletes szabályairól, valamint az alkalmazható vizsgálati módszerekről