

2019. JANUÁR 21., HÉTFŐ, ÁGNES NAPJA

2019. JANUÁR 19. SZOMBAT 10:18

A JOGSITÓL A JAVÍTÁSIG

AUTÓZÁS – A KÜLFÖLDRŐL BEHOZOTT KOCSIK NYOLCVAN SZÁZALÉKÁNÁL VISSZAPÖRGETIK A KILOMÉTERÓRÁT

Bódy Géza

Egyre több az autó az utakon, ám sok a kétes eredetű. Egy új adatbázis segítségével mostantól leinformálható a kocsik előélete, fény derülhet a turpisságokra. Könnyebbé válik a tanuló vezetők és a vizsgabiztosok dolga is, csökkenhet a korrupció. Sőt baleset után okostelefon segítségével is intézhető a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási károk bejelentése.

Ajánlom

Megosztás

32 ember ajánlja ezt. [Regisztrálj](#), hogy megnézd, mit ajánlanak ismerőseid.

Véget vethet az autonepperek garázdálkodásának és tisztulást hozhat a piacon az, hogy a saját ügyfélkapuján keresztül bárki

lekérdezheti egy-egy vásárlásra kiszemelt, itthon forgalomba helyezett gépkocsi „életútját”. Így szinte pillanatok alatt kiderülhet, hogy az eladó sumákkolt-e, vagy valós adatokat közölt az értékesítésre felkínált járműről.

Igaz, már korábban is lehetett érdeklődni a különböző szervezeteknél egy-egy kocsi előéletéről, ám mostanra a Belügyminisztérium egyetlen internetes felületen egyesítette a különböző hivatalok autó-nyilvántartási adatait. Így a rendszám alapján megtudhatók a verda műszaki adatai, például a kilométeróra valós állása, a jármű baleseti krónikája, és elérhetőek az eredetiségvizsgálaton készült fényképek is. Ellenben a tulajdonos személyes, illetve biztosítási adatai továbbra sem publikusak. A Jármű Szolgáltatási Platform nevű program egyelőre tesztüzemben működik. Az adatbázis csak a Magyarországon forgalomba helyezett járműveket tartalmazza, ebben a körben lehet keresni korlátlanul és ingyenesen.

Amikor kipróbáltuk a rendszert, még meglehetősen sok hiányosságot találtunk benne. Ennek az lehet az oka, hogy folyamatosan frissül a program, töltik az adatokat, hiszen az indulást január végére ígérik. Ezért nem minden megadott rendszámra lehetett teljes körűen rákeresni. Volt olyan autó, amelyről csak az alapadatok jelentek meg, sem a fotók, sem a vizsgáztatáskor rögzített kilométerállás, sem pedig az üzembe helyezés időpontját nem tudtuk meg.

Annál a kocsinál viszont, amelyikről már az összes információt feltöltötték, egy perc alatt tökéletesen követhető az előélet,

csupán pár kattintásra van szükség. Érthetetlen viszont, hogy a négykerekűhöz kapcsolódó biztosításokról – a személyes adatok kiadása nélkül – miért „hallgat” a nyilvántartás. Annyit lehet tudni, hogy e téren a diszkréciót a Magyar Biztosítók Szövetsége kérte, pedig sokszor éppen a kötelező felelősségbiztosítás hiánya a gócpont egy-egy balesetnél vagy értékesítésnél. Ettől függetlenül a találatról szóló, adatokat tartalmazó űrlap már most is letölthető, de e-mail értesítés is érkezik arról, hogy mikor milyen jellegű információt kérdeztünk le. A rendszerben tehát nyoma marad mindennek.

A szolgáltatás azonban nem csak a vevőnek hasznos. Azok a tisztességesen dolgozó kereskedők is fellelegezhetnek, akik versenyhátrányba kerültek a piacot besározó nepperek miatt.

Ez utóbbiak gyakran az áruházak parkolójában, benzinkutaknál és egyéb kétes helyeken, azaz telephely nélküli helyszínen kínálják megvételre a visszatekert kilométerórával új köntösbe öltöztetett autót. Árulkodó jel lehet, ha a gyanúsan kevés kilométerszám mellett kopott a kormány borítása, a pedálok a gumi vagy a vezetőoldali ülés.

Aki keres, többnyire talál is az adatbázisban. Az új autótulajdonos szembesülhet azzal, hogy valaki korábban manipulálta a kilométerórát. Ilyenkor nincs más lehetőség, mint megtévesztésre vagy kölcsönös megtévesztésre hivatkozva feljelentést teszünk. Ez utóbbi azt jelenti, hogy az egyik fél sem tudott arról, hogy a kilométerórát visszatekerték. Ez leggyakrabban akkor fordulhat elő, amikor az autó már sokadik gazdájánál tart, és a korábbi tulajdonosát is

megtévesztették. Ha a csalásra fény derül, a jogszabály alapján visszavásárlás is lehetséges.

Az eladó ez alól nem bújhat ki, ha pedig a járművet időközben jelentős mértékben használták, akkor ennek értékcsökkentő hatását le kell vonni a visszajáró vételárból. Az óra manipulálása akár egyéves szabadságvesztéssel is sújtható, ám nem tudni arról, hogy valaha is alkalmazták volna ezt a szankciót. Így az internetes fórumok „belső berkeiben” továbbra is ajánlanak olyan műhelyeket, ahol az óra visszatekerését laptop segítségével pár ezer forintért megoldják.



„Oldtimer” Trabant javítása. Aki keres, az többnyire talál is az adatbázisban

Fotó: Reuters–Balogh László

A statisztikák szerint tavaly több mint 150 ezer használt autót hoztak be külföldről, amelyek nyolcvan százaléka szinte biztosan már manipulált órával fut, miután átlagos életkoruk

több mint 12 év. A Datahouse adatai alapján az ellovas 5575 darabbal a Focus volt, kétharmad arányban benzines motorral. Ezt alig lemaradva követte az etalon: a Golf.

Érdekes módon a benzinesek előnye itt egészen minimális, tehát vagy jobban bízunk a Volkswagen dízelekben, vagy kevésbé a benzinesekben. A dobogóra felfért még az Astra H – jelentős, kétezer darabos lemaradással. Ha viszont hozzászámoljuk az összes generációt és változatot, hajszállal nyeri a kompaktok kategóriáját. A középkategóriában a Passat nyert ötezer darabbal, háromnegyedük dízeles.

Ennek az az oka, hogy Németországban az utóbbi években a bizalom több okból is erősen megingott a Volkswagen-botrány miatt, így magyarországi szemmel jó vételnek számít.

Szeretjük a BMW-t és az Audit is, szép számmal találhatóak a magyar utakon ezekből is. Köztük sajnos sok a lestrapált, ezért a kilométeróra manipulálása itt gyakori. A minisztériumi rendszer ugyan a külföldről behozott autók előéletét nem tartalmazza, de ahogy a jármű itthon forgalomba kerül, már megtalálható az adatbázisban.

A szigorításokra már csak azért is szükség van, mert egyre több kocsi gurul az útjainkon. Tavaly – a külföldről használtan behozottakon kívül – 136 ezer új gyártású személyautót helyeztek forgalomba Magyarországon, ez pedig 17 százalékkal több, mint 2017-ben – derül ki a Carinfo adataiból. Kishaszonjárművekből több mint 22 ezer darab indult el az utakon, 14 százalékkal múlva felül az előző, 2017-es évi mennyiséget.

Gyarapodott a teherautók, a buszok és a motorkerékpárok száma is, viszont traktorból kevesebbet vettek. Az importőrök további bővülésre számítanak, várakozásaik szerint az idei bővülés akár a 205 ezer új darabot is elérheti. S bár a piac rendületlenül hízik, még bőven van hová fejlődnünk: míg az Európai Unióban átlagosan 587 gépkocsi jut ezer lakosra, Magyarországon csupán 394 darab. Az összes tagállam átlagában az autók átlagos kora 11 év, nálunk több mint 14 esztendő.

Az új év a tanuló vezetők számára is hozott újdonságot: megváltozott a vizsgáztatási rendszer. Ennek hatására csökkenhet az akár öt-hat hetes várakozás idő, és lehetőség van az esti vagy hétvégi vizsgázásra is. Továbbá az eddig köztisztviselőként dolgozó, majd ettől az évtől céges alkalmazotti státuszba került vizsgabiztosok magasabb fizetést kaphatnak, így mérséklődhet a korrupció, kevesebb lehet a „borítékos” fizetés.

Mindez annak köszönhető, hogy már nem a közlekedési hatóság szervezi a tanuló vezetők vizsgáztatását, hanem az állam által alapított cég: a Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont Nonprofit Kft. A Közlekedéstudományi Intézethez tartozó új vállalat a Totalcar információi szerint legalább négy milliárdos forgalmat kezel majd, s az eddigi készpénzes megoldás helyett bankkártyával is lehet majd fizetni.

– Az átszervezés elengedhetetlen volt, mivel a vizsgabiztosok és az oktatók időnként a zavarosban halásztak, aki pedig nem

így tett, azt a szakma gyakorta kiközösítette – mondta a Lugas megkeresésére Melán Péter, aki korábban maga is oktatóként dolgozott. Ám a tisztesség reményében munkakört váltott: a műszerész végzettségű szakember úgy véli, az autós piacra is ráfér a tisztulás, illetve a létszámbővítés, hiszen vezetni vágyóból rengeteg, míg oktatóból, biztosból egyre kevesebb van. A szakma előregszik, sokan megunják a folyamatos balesetveszélyt, illetve a saját autó hatalmas amortizációját.

Annak, hogy a hálapénz ellenére magas a bukási arány, Melán szerint az oktatók túlterheltsége, illetve a tanulók hozzáállása is áll a háttérben. – Volt olyan esetem, hogy heteket hagyott ki a vizsgázó a két gyakorlás között, így nem csoda, hogy alig emlékezett valamire az eddig tanultakból. Nyilvánvaló volt, hogy visszaadtam a borítékot, nálam nem lehetett az órát így kiváltani. Ilyenkor a vizsgázónak a sokadik sikertelen vizsga után pályaalkalmasságira kellett mennie. Ennek pedig a többi autós látja kárát, akik gyakran és joggal mondják, minek kap az ilyen jogosítványt.

Számos legenda kering az oktatókról, és ha elfogadjuk a tételt, hogy úgysem mellette tanulunk meg vezetni, akkor mi a jobb hozzáállás: bedobni a diákot a mélyvízbe, és menni vele összevissza a forgalomban, vagy a várható vizsgaútvonalat gyakoroltatni állandóan? Készített egy felmérést az Autónavigátor, ahol nagyjából fele-fele arányban oszlottak meg a válaszok.

Ám több olyan oktató is volt, aki diákját sofőrként használva intézgette ügyes-bajos dolgait, akadt, aki azt is figyelembe

vette, hogy esetleg a tanulójának van-e valami dolga a városban. A legnagyobb csodálatot azonban az a régen történt eset váltotta ki a felmérés készítőiből, amikor az oktató egy fagyos hajnalon disznóölésre vitte két diákját. Pontosabban elvitette velük magát a helyszínre, majd pár óra hurkázás, kolbászozás után hazatértek. A hálapénzzel kapcsolatban viszont mindenki azt válaszolta, hogy adott borítékot a vizsgabiztosnak, amelyen aztán az oktatóval osztoztak.



Balesetet szenvedett személygépkocsi a Pest megyei

Törtel közelében

Fotó: MTI-Donka Ferenc

Megkérdeztünk egy autósiskolát, ha náluk ilyesmi kiderülne, mi történne. Azt válaszolták, hasonló esetben szerződést bontatnának az oktatóval, ám véleményük szerint a gyakorlás közben annyi belefér, hogy például egy gyógyszertárat útba

ejtsenek a tanulóval, akinek kimondottan jót tesz a pár perces szünet, illetve nem a rutinútvonalon történő vezetés. Mint mondták, ma már egészen más az oktatói hozzáállás, mint régen, amikor valóban „bensőségesebb” volt a viszony a diákkal. Ám a tanulók mára sokkal öntudatosabbak lettek, és gyakran érzékeltetik, hogy a pénzükért magas színvonalú szolgáltatást várnak.

A paraszolvencia összegéről, illetve annak átadásának módjáról tabu nélkül beszélnek az oktatóval, noha ez ellen az autósiskola sem tud, de nem is akar tenni. Az új rendszertől viszont pezsdülést és – mint mondták – a piac tisztulását várják.

Ha már megtörtént a baj, a kárbejelentési rendszerrel is történtek fejlesztések, ugyanis elindult a Magyar Biztosítók Szövetségének új, digitális rendszere. Így egy baleset után az okostelefon segítségével is intézhető a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási károk bejelentése. Ez a fajta elektronikus ügyintézés egyenértékű a hagyományos, „kék-sárga” nyomtatványon történő bejelentéssel, de annál gyorsabb és egyszerűbb a folyamat, sőt a hibák is kiküszöbölhetőek.

Ugyanis a papíralapú kitöltésnél gyakori hiányosság, hogy egyes rovatokat üresen hagynak, ami akár több évig elhúzódó kárrendezést is maga után vonhat. Ez az applikáció használatával elkerülhető, hiszen az alkalmazás figyelmeztet az üresen hagyott sorokra. Szintén sokan elmulasztják lerajzolni az autók helyzetét attól tartva, hogy nem tudnak megfelelően rajzolni, és a vázlat alapján téves tájékoztatást adnak. Ezt is megkönnyíti az alkalmazás azáltal, hogy a baleset vázlata

választható ikonokból (például gépjárművek, utak, keresztezések, táblák, tereptárgyak, állatok), illetve szükség esetén szabad kézzel is megrajzolható.

Tipikus hiba az is, hogy a szabályosan kitöltött bejelentőről lemarad az aláírás. Ez az applikáció használóival szintén nem fordulhat elő. A pontosságra szükség is van, hiszen messze nem alakult fényesen 2018 első tíz hónapja a közlekedési balesetek szempontjából. A rendőrség adatai szerint összesen 14 159 személyi sérüléssel járó közúti balesetet okoztak az autósok. Ezeknek harminc százaléka gyorsajtás, tíz százaléka pedig alkoholfogyasztás miatt történt. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy átlagosan minden 12. balesetért az ittas sofőrök a felelősek.

A Magyar Autóklub az elsők között kampányolt amellett, hogy létre kell hozni egy olyan központi adatbázis-rendszert, amely a lakosság segítségére van abban, hogy megtudják a tulajdonosok, hogy valójában milyen műszaki állapotú, mennyit futott, milyen magyar előélettel rendelkező autót vásároltak.

– Ezekkel kapcsolatban szinte folyamatosan érkeznek a megkeresések hozzánk, de rengeteg a panasz a biztosítók kárrendezési eljárásaival kapcsolatban is – mondta Kovács Kázmér ügyvéd, a Magyar Autóklub Jogi Bizottságának elnöke. A szakértő szerint ennek háttérében az áll, hogy sok tulajdonos vett jóhiszeműen olyan autót, amelyről azt hitte, hogy sérülésmentes, ám amikor baleset történt, kiderült, hogy a kocsinak már komoly múltja van.

Ezután pedig hosszú procedúra kezdődött: a biztosítók az előzményekre való tekintettel nem akartak értékcsökkenést fizetni, az előző tulajdonos pedig gyakran arra hivatkozott, hogy ő sem tudott a nem nála történt sérülésről vagy a kilométeróra visszatekeréséről. Ilyenkor nincs más lehetőség, mint bírósághoz fordulni. Az szakértő elmondása szerint az is igaz, hogy a biztosítók szövetsége nehezen „dobja be a közösbe” a járművek adatait, sőt van olyan is, amelyet még most sem hoz nyilvánosságra. Ennek ellenére jelentős ez az előrelépés, hiszen az autóklub sem tudja a sokszor elvárt békebíró szerepét betölteni, ám mostantól zöld az út a szinte teljes leinformáláshoz.

– Mindennek ellenére azt javaslom, hogy inkább a Magyarországon forgalomba helyezett járművek iránt érdeklődjenek, mint a sokszor bizonytalan eredetű, külföldről behozott használt autók iránt. Ám ha mégis, akkor szakértővel vagy szakszervizzel feltétlenül ellenőriztessék a külföldi előéletet, hiszen ma már a márkaszervizek rendelkeznek az adott gépjárműre vonatkozó előéleti adatokkal. Ám az is lényeges, hogy ezt ne a vásárlást követően, hanem azt megelőzően végeztessék el, és ha az eladó ehhez nem járul hozzá, akkor álljanak el az az üzlettől még akkor is, ha látszólag vonzó az ajánlat, amelyről így le kell mondani. Sőt a márkaszervizekben az is kiderül, ha sufnituning történt külföldön, hiszen akkor a gépjármű az adatbázisban nem szerepel – hívta fel a figyelmet a buktatókra Kovács Kázmér, aki arról is beszélt, hogy jó lenne olyan egységes európai

szabályozási rendszer, amely ezeket az adatbázisokat összhangba hozza.

Ajánlom

Megosztás

32 ember ajánlja ezt. [Regisztrálj](#), hogy megnézd, mit ajánlanak ismerőseid.

CÍMKÉK: **AUTÓS ADATBÁZIS** **AUTÓSVIZSGA** **AUTÓZÁS** **BIZTOSÍTÁS**
HÁLAPÉNZ **JÁRMŰ SZOLGÁLTATÁSI PLATFORM** **JOGOSÍTVÁNY** **KORRUPCIÓ**