

Egy kis információ, hogy tisztábban lássunk.

Bár” dőcög” az új járművek forgalomba helyezése, azért egyre több hybrid-, illetve tisztán elektromos járművet szeretnének forgalomba helyezni. Kérdésként merült fel, hogy tisztán elektromos járművet külső vizsgáló állomás vizsgálható-e?

A válasz: igen, mivel, ha megnézi bárki akár az új engedélyét, akkor erre vonatkozó tiltás, kikötés nem szerepel benne (minden esetre ismereteink szerint, ezért egy kontrollt megér, hogy mindenki belenézzen az engedélyébe, de a dunántúli megyék formátumaiban nem ismerünk erre vonatkozó kitétel).

Persze értelemszerűen itt is a kérdés, hogy a vizsgáló állomás engedélyek alapján „0” km-es járművek első forgalomba helyezésére van-e engedélye az állomásnak új járműveknél.

Amire viszont felhívnanánk a figyelmet, hogy a legtöbb tisztán elektromos gépjármű típusbizonyítványában, ÁFE-ben nem engedélyezett a vontatás! Amúgy is technológiai elvárás, hogy a vizsgabiztosnak a COC-t, járműkísérő lapot be kell azonosítani a mindenkori típusbizonyítvánnyal, ÁFE-vel, tehát erre is terjedjen ki a figyelem.

Kérdésként merült fel, hogy „hagyományos üzemmódban,, el kell-e végezni a környezetvédelmi mérést hibrid járműveknél? Az alábbiak alapján a válasz: igen.

77/2009. (XII. 15.) KHEM–IRM–KvVM együttes rendelet

Hatályos: 2021.03.06 –

a közúti járművek környezetvédelmi felülvizsgálatának szabályairól

1. § (1) A rendelet hatálya kiterjed:

a) a magyar hatósági engedéllyel és jelzéssel ellátott, M1, M2, M3, N1, N2, N3 és T5 járműkategóriájú belső égésű motorral meghajtott vagy egyéb üzemű járművekre, a muzeális jellegű jármű, a motorkerékpár, a segédmotoros kerékpár, a T1-T4 járműkategóriába, és a kizárólag belföldön üzemeltetett T5 járműkategóriába tartozó mezőgazdasági vontató, az 1980. január 1. előtt első alkalommal forgalomba helyezett dízelmotorral szerelt jármű, a tiszta elektromos üzemű jármű, valamint a lassú jármű kivételével,

Ez alapján tehát egyértelmű, hogy a hibridekre vonatkozóan van követelményrendszer:

2. melléklet a 77/2009. (XII. 15.) KHEM–IRM–KvVM együttes rendelethez¹⁷

A környezetvédelmi felülvizsgálat technológiája

9. Bivalens (kettős) tüzelőanyaggal működő járművek

9.1. A tüzelőanyag lehet:

9.1.1. Gáznemű üzemanyag/motorbenzin.

9.1.2. Gáznemű üzemanyag/kompressziós gyújtású motorok üzemanyaga.

9.1.3. Elektromos hajtás/belsőégésű motoros üzem.

9.2. A 9.1. pontban leírt járművek esetében a környezetvédelmi felülvizsgálatot az alábbiak szerint kell elvégezni:

9.2.1. csak benzinüzemanyaggal működtetve, a járműnek megfelelő, 3, 4 vagy az 5. pontban leírt eljárás szerint,

- 9.2.2. *csak a kompressziós gyújtású motor üzemanyagával működtetve a járműnek megfelelő 6. vagy 7. pontban leírt eljárás szerint, vagy*
- 9.2.3. *a jármű vagy a rendszer gyártója által megadott eljárásnak megfelelően a 8. pontban leírt eljárás szerint.*

Tisztán elektromos jármű jelent meg egy vizsgáló állomáson. A vizsgabiztosnak etikai kérdésként merült fel – mondhatjuk, hogy teljes joggal ! -, hogy mivel környezetvédelmi vizsgálatot nem kell/nem lehet végezni a járművön, akkor morálisan jogos-e a teljes műszaki vizsgadíj – mely tartalmazza a környezetvédelmi felülvizsgálat díjtételét is - elkérése az ügyféltől?

KÖKIR sajnos jogszabályellenesen működik, mivel tisztán elektromos járműveknél bár az üzemanyag beírható a valóságnak megfelelően, de nem lehet kiválasztani, hogy „környezetvédelmi felülvizsgálatra nem kötelezett a jármű”, így a teljes vizsgadíjat kiszámlázza a rendszer (lásd a hatóság részére a 16290 Ft-ból származtatott 9550 Ft-ot!). Úgyhogy a morális kérdéseket ez felülírja.

91/2004. (VI. 29.) GKM rendelet

Hatályos: 2021.08.29 -

a közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásával, környezetvédelmi felülvizsgálatával és ellenőrzésével, továbbá a gépjárműfenntartó tevékenységgel kapcsolatos egyes közlekedési hatósági eljárások díjáról

- | | | |
|------|---|--------|
| 4.3. | M ₁ kategóriájú jármű („személygépkocsi”), továbbá az M ₁ és N ₁ kategóriájú járműhöz kapcsolható pótkocsi | |
| a) | Vizsgálat díja | 16 290 |
| b) | Vizsgálat díja környezetvédelmi adatlappal rendelkező M ₁ kategóriájú, illetve környezetvédelmi felülvizsgálatra nem kötelezett jármű esetén (műszaki és közlekedésbiztonsági díjrész) | 10 490 |

Mind hibrid-, mind tisztán elektromos járműveknél továbbra is élő kérdés, hogy érintésvédelmi felülvizsgálatra kötelezettek-e? Bár még van olyan elektromos járműmárkát képviselő szerviz is, aki azt mondja, hogy nincs külső töltésforrás hibrideknél, így azoknál kérdéses e témakör, addig a jelenlegi jogszabályi környezetben az alábbi szerepel:

6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet

Hatályos: 2021.08.11 -

(6)⁹ A rendelet alkalmazásában környezetkímélő gépkocsi: az elektromos gépkocsi, továbbá a nulla emissziós gépkocsi.

(7)¹⁰ A rendelet alkalmazásában elektromos gépkocsi:

a) a tisztán elektromos gépkocsi, amelynek a hajtáslánca legalább egy elektromos energiatároló eszközt, elektromos áram átalakító egységet, és olyan elektromos gépet tartalmaz, amely a gépkocsi meghajtására szolgáló tárolt elektromos energiát mechanikai

energiává alakítja és a gépkocsi meghajtásához más erőforrással nem rendelkezik (5E környezetvédelmi osztály);

b) a külső töltésű hibrid elektromos gépkocsi (plug-in hibrid gépkocsi), amely gyári kialakítása szerint rendelkezik olyan csatlakozóval és áramátalakítóval, ami lehetővé teszi az elektromos energiatárolójának külső elektromos energiaforrásból történő feltöltését, elektromos üzemben a hatótávolsága – az ENSZ-EGB 101. számú előírás szerint mérve – legalább 25 km (5P környezetvédelmi osztály);

c) a növelt hatótávolságú hibrid elektromos gépkocsi, amely a b) pontban foglaltaknak megfelel és hatótávolsága tisztán elektromos hajtással legalább 50 km (5N környezetvédelmi osztály).

(8)¹¹ A rendelet alkalmazásában nulla emissziós gépkocsi: az a gépkocsi, amely rendeltetészerű használata során nem bocsát ki az e rendeletben szabályozott légszennyező anyagot (5Z környezetvédelmi osztály).

Általános biztonságra vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételek

9. § (3) A villamos meghajtású, valamint villamos berendezéssel felszerelt járműnek meg kell felelnie a vonatkozó érintésvédelmi előírásoknak.

Ezalapján tehát mivel a jogszabály nem részletez, nem utal vissza, ezért általánosságban mind a hibrid-, mind a tisztán elektromos járművekre kell érintésvédelmi jegyzőkönyv. Sajnos továbbra sem tisztázott, hogy egyértelműen ki végezheti az érintésvédelmi felülvizsgálatot, ezért mind egy erre feljogosított villanyszerelő-, mind pedig egy márkaképviselőnél elektromos járművek javítására kiképzett szerelő elkészítheti a jelenlegi gyakorlat szerint.

Mivel pont nincsen külön szabályozás, ezért egyes megyék értelmezésében az új járművek esetén az első 4 éves időszakban a járművek EnsZ-Egb 100 előírás szerinti alap jóváhagyottsága „helyettesíti” az érintésvédelmi kötelezettséget.

2021. 09.07

AOE Ügyvezetés