

# KOCKÁZATOS, ENGEDÉLY NÉLKÜLI ÁTALAKÍTÁSOK



**MOLNÁR LÁSZLÓ**  
közlekedési szakértő

Az elmúlt években több olyan kockázatos engedély nélküli jármű-átalakítással kapcsolatba hozható közúti balesetről is hallhattunk, melyek alapján a hírek arról is szólnak, hogy a „büntető törvénykönyv” hatálya alá szeretnék helyezni az „engedély nélküli átalakítást”. Reméljük, hogy a jogalkotó meg tudja majd találni azt a határt, ahol pl. egy sima, nem típusazonos motorcserét és egy egyedileg épített, utólag beszerelt pót üzemanyagtartályt nem azonos elbírálási szintre helyezi.

Bár szakmailag el kell ismerni, hogy „árnyalja a képet” pl. a motorcserék-nél az, hogy a közlekedésbiztonságra vonatkozó veszélyeztetési kockázati szint más egy pár kW, vagy cm<sup>3</sup>-változás esetén, mint mondjuk egy akár pl. 1600 cm<sup>3</sup>-es motor helyett egy több mint 3000 cm<sup>3</sup>-es „izomautó” megalkotása. Mindez úgy, hogy a beépített konstrukció nem is létezett, és a megnövekedett teljesít-

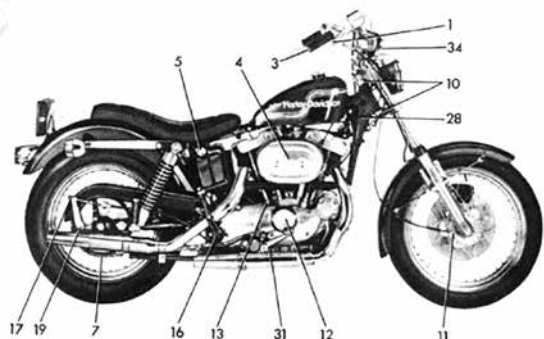
mény, nyomaték, motortömeg stb. miatt az „alkotója” bele sem gondol, hogy pl. a fékeket is hozzá kell illeszteni. Minden tekintetben a jelenleg érvényes 2007/46/EK irányelvnek – a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyása – való megfelelést biztosítani kell még az átalakított járműveknél is.

Ha már az európai – így a hazai – jóváhagyottsági, az átalakítások alapját képező szabályozásokról beszélünk, akkor nem hagyhatjuk ki a felsorolásból az egyéb járműkategóriákat sem. A két- vagy háromkerékű járművek, valamint a négykerékű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló, 2013. január 15-i 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet rendelkezik. Csak egy példát mutatunk be képeken, hogy e járműkör is milyen átalakításokon tud átmenni: egy 1975-ös Harley Davidson XLCH Sportster metamorfózisa.

És e körbe tartozik a mezőgazdasági és erdészeti járművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló, 2013. február 5-i 167/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet is, hisz legyen szó akár mellső eszközhordozó adaptálásáról, vagy funkcióváltás keretében történő átalakításról, az bizony figyelemre méltó módosításokat vonhat maga után, melyek kihatással lehetnek mind a szóban forgó járművel közlekedő, mind pedig a többi közlekedő partner közlekedésbiztonságára.



1975  
MODEL XLCH



Ne felejtjük el, a hazai jogszabály az alábbiak szerint rendelkezik e területet érintve:

5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról, módosítása hatályos: 2018. 05. 20-tól.

„2. §. (2) A rendelet alkalmazásában jármű átalakítása a már forgalomba helyezett jármű olyan megváltoztatása, amely a típusbizonyítványban, az összeépítési engedélyben vagy a korábbi átalakítási engedélyben meghatározott adat, illetőleg közlekedésbiztonsági vagy környezetvédelmi jellemző módosulását eredményezi, valamint a gépkocsi alvázának (az alváz szerepét betöltő, az alvázszerkezetet viselő szerkezeti elemének) cseréje.”

Mivel mind a szervizeknél, mind a „laikus” járműtulajdonosoknál, üzembentartóknál gondot jelent ennek értelmezése, ezért leegyszerűsítve a lényeg:

minden jármű a gyártói szalagokról egy, az adott típusváltozatokat, kombinációkat tartalmazó ún. Típusbizonyítvány, vagy ÁFE – Általános Forgalomba Helyezési Engedély – alapján kerül forgalomba, mely tartalmazza mindazon alkatrészek, járműtulajdonságok összességét, melyet a gyártó már bevizsgáltatott.

Mivel a köznyelv és az egyéb források, pl. internet miatt, a „gyári csereszabatos” vagy „típusazonos” kifejezést sokszor nem megfelelően használja, itt kell értelmezni, hogy minden járműmódosítás, -átalakítás előtt ezen dokumentumoknak kell képeznie a kiindulási alapot.

Ha van a járművünknek a járműegyedre vonatkozóan egy gyári alapszereltsége, és azt a típusbizonyítványban lévő (ez nagyon fontos!) alkatrész cseréjével – pl. gumiabroncs, felni, motor stb. – szeretnénk megváltoztatni, akkor annak a műszaki megalapozottsága már igazolt.

Adott esetben tehát a gyári változat már létezik, az átalakítást magát a konkrét járműegyed típusbizonyítvány szerinti másik változatának a létrehozására kell vonatkoztatni, legyen az alkatrészcsere-ről, vagy járműtulajdonság-változásról szó, és ennek megfelelően kérni a közlekedési hatóságtól az engedéllyel történő legalizálást.

Arra azonban még ilyen átalakításoknál is figyeljünk oda, hogy a járművek közlekedésbiztonsági, környezetvédelmi paramétereit, jóváhagyottsága nem romolhat!

A jogszabályok szerint nem hatósági átalakítási engedély köteles, hanem ún. „sima műszaki vizsgával” legalizálhatók az alábbi módosítások:

- a) olyan tartozéknak a járműre történő felszerelése, amelynek felszerelését a 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet előírja vagy megengedi;





- b) a motor azonos típusú motorra történő cseréje;
- c) a járműre engedélyezett cserefelépítmény felszerelése;
- d) a járműbe beépített ülőhelyek számának ideiglenes csökkentése;
- e) szabványos, illetőleg járműtípus-hoz rendszeresített vonószerkezet felszerelése, amennyiben a jármű egyébként vontatásra alkalmas;
- f) a gyártómű által rendszeresített oldalkocsinak motorkerékpárra történő felszerelése, amennyiben a motorkerékpár oldalkocsi csatlakoztatására alkalmas;
- g) a külön jogszabályban meghatározott feltételek szerint a gépkocsira megkülönböztető fény- és hangjelző berendezés felszerelése, amennyiben az megfelel a 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM-ben foglalt követelményeknek;
- h) a jármű olyan módon vagy mértékben történő megváltoztatása, amelyre a közlekedési hatóság alkalmazási engedélyt ad, illetőleg amelyet engedély nélkül megvalósíthatónak minősít;
- i) a járműbe a 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM 16. számú mellékletében meghatáro-

zott, vagy azzal egyenértékű követelményeknek megfelelő részecskékibocsátást csökkentő rendszer („részecskeszűrő”) utólagos beépítése, amennyiben arra a közlekedési hatóság a 16/A. §-ban meghatározott feltételek szerint alkalmazási engedélyt adott, vagy a külföldön végzett beépítés esetében a részecskeszűrő gyártója, és a beépítést végző szakműhely által kiadott igazolás a megfelelést tanúsítja;

- j) a jármű fejlesztési célú műszaki változtatása annak fejlesztési célú járművé minősítése esetén.

Természetesen amennyiben az adott járműkonstrukcióhoz illesztett és engedélyezett „e” jeles alkatrészt szerelünk fel a járműhöz, az nem minősül átalakításnak.

Előfordulhat olyan eset is, amikor nem a jármű gyártója, hanem erre feljogosított szakértői intézet a típusbizonyítványtól eltérően – de ők is azt alapul és figyelembe véve! – bevizsgál egy adott járműkonstrukcióra vonatkoztatott alkatrészt, tartozékot vagy járműtulajdonságot és erről európai – és ezt szeretném aláhúzni! –, az adott járműkivitelekkel beazonosítható módon szakvéleményt ad ki (pl. TÜV Gutachten, Teilegutachten). Ezek, az adott járműegyedhez történő illesztését igazoló műszaki





dokumentációval történő hatósági engedélyezésével, az „engedély nélküli státusz” megszüntethető.

### MILYEN TRENDEKET LÁTHATUNK AZONBAN NAPJAINKBAN?

Egyrészt az „amerikai álom európai honosítása” erőteljesen motiváló tényező a különböző médiacsatornákon látható amerikai járműépítő, tuningműsorok által. Sajnos ezen műsorok már nem térnek ki arra, hogy az Egyesült Államokban minden állam kormánya szabadon dönthet arról, hogy megköveteli-e a járműbiztonsági ellenőrzést, valamint az ellenőrzési program sajátosságait. Az USA 18 állama rendelkezik csak rendszeres (éves vagy kétéves) biztonsági ellenőrző programmal. Másrészt a nyugat-európai tuningkultúra sajnos még messze van a hazaitól. Sokan „odaátra mutogatva átesnek a ló túloldalára” és átalakításaikkal a végletekig feszegetik a járműközlekedés fizikai határainak törvényszerűségeit. Szakmai oldalról megközelítve, az „európai kölcsönöség elvét” figyelembe véve a korrekt, átgondolt, szakértői intézetek bevizs-

gáltságával a háttérben lévő tuning a minőségi közlekedés új megközelítését eredményezné. Mindez a szakosodott és a munkájukat felvállaló – szakmühelyi nyilatkozatokat, tanúsítványokat, dokumentációkat adó – szervizháttérrel, ezen területre fókuszált járműmérnökök, szakértők támogatásával és a közlekedési hatóság szakembereivel, mint engedélyezőkkal „szimbiózisban”. A fényképek sajnos szemléltetik, hogy van még teendő.

Benézve a járművek utasterébe jó párszor szembesülhetünk azzal, hogy utólag berakott nyomásmérő órá(k) található beépítve. Az általános válasz az, hogy „ugyan már, csak a turbónyomás van kontrollálva”, de akkor minek is a képen látható óramennyiség? Az már csak a hab a tortán, amikor végigkísérve a rendszert, megtaláljuk a nitrós palackot. Joggal feltett kérdésre a válasz nemes egyszerűséggel az, hogyha a „Halálos iramban című film-ben lehet, akkor neki miért nem?”





Hasonlóan meglepődhetünk, ha pl. egy idősebb úriember azt kéri, hogy egy régi, de jól karbantartott fehér Mercedes kabrióstításában kér segítséget a legalizáláshoz, sőt el is árulja, hogy a „B” és a „C” oszlop ajtószint feletti flexes elvágásával már neki is állt az átalakításnak. Nem túlzással a „miért?” kérdésre az illető válasza: „Ha a Szentatyának lehet, akkor másnak miért nem?” És akkor még sajnos nincs vége a találékonyágnak, hisz költségcsökkentő tényező tud lenni az egyedi „érzésre történő” alkatrészgyártás, mely, ha belegondolunk, több sebből is vérzik a közlekedésbiztonságra kiható, a jármű fizikai törvényeknek való korlátok között tartása terén.

Hasonló gondolkodásmódot igényel(ne) a felépítményezés is, hisz az engedély nélküli átalakítások „rakományok való álcázásával” sokan próbálkoznak, de az idők változásával nem lenne szabad elfelejteniük, hogy akár a vizsgabázisokon, akár menet közben, pl. a VÉDA kamerák által rögzített fényképek már vizuális összehasonlítási alapot képezhetnek a közel egy évtizede bevezetett közlekedéshatósági archív fényképekkel. És akkor még adjuk hozzá adott esetben az egyedi „kivitelezést”, mely a fényképek alapján önmagában minden szó nélkül a szakemberek számára mesél: van egy alapjármű, melyre egy „donor járműről átteszünk egy felépít-

ményt”, és mivel nem „csereszabatos”, ezért egyedi, kéznél lévő eszközökkel, anyagokkal, megoldásokkal van áthidalva a probléma.

## ÖSSZEFOGLALÁS

Természetesen a fentiekben leírtak a jármű-átalakítások kisarkításai, hisz a rengeteg szakmailag alátámasztott, legalizált, azaz hatósági engedélyes átalakítással az emberi, gazdasági igényeket tudjuk segíteni. A járműgyártóknak nincsen teljes kapacitásuk, hogy a felmerülő valamennyi igényre – akár a jármű gyártásakor, akár az életciklusa alatt – teljes körű konstrukciós palettát tudjanak adni.

A szakma feladata tehát az is, hogy elavult előírások, vagy csak rossz gyakorlat alapján ne gátolja az egyébként indokolható jármű-átalakításokat.

A keretrendszereket folyamatosan a kor igényeihez kell igazítani. A kockázatos, engedély nélküli átalakítások számának csökkentése mellett, a közlekedésbiztonságot tartva elsőrendű szempontként, minden érintett részére hozzáférhetővé kell tenni a jármű-átalakításokra vonatkozó naprakész információkat. ■

### Q & CAR SZAKÉRTŐI ÉS MÉRNÖKI KFT.

9700 Szombathely, Szent Flórián krt. 2.  
E-mail: info@jarmutervezo.hu

