EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.11.11.
COM(2020) 699 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2014/45/EU irányelv végrehajtásáról

Tartalomjegyzék

1. **Bevezetés** 2
2. Az irányelv 4
3. A tagállamok által bejelentett nemzeti átültető intézkedések és az általuk végzett értékelések előzetes megállapításai 8
4. Megvalósíthatósági tanulmány az elektronikus járműinformációs platformról 12
5. ÖSSZEFOGLALÓ – KÖVETKEZTETÉSEK 12

1. BEVEZETÉS

1.1.Háttér-információk

A járműellenőrzések alapvető fontosságúak a közúti közlekedés biztonsága, továbbá a járművek környezeti teljesítményének biztosítása szempontjából. A járművek ellenőrzésére vonatkozó minimumkövetelményeket megállapító uniós szabályok 1977-re nyúlnak vissza, azóta csak kisebb módosítások történtek. A járművek, a járművezetők magatartása, valamint a technológia azonban sokat fejlődött azóta. A műszaki vizsgálatok keretrendszerében az első lényeges változást a műszaki alkalmassági jogszabálycsomag[1] 2014-es elfogadásával vezették be. Ez három részből állt: az időszakos műszaki vizsgálatokból, a haszonjárművek közúti műszaki ellenőrzéséből és a jármű-forgalmiengedélyekből.

A műszaki alkalmassági jogszabálycsomagra irányuló 2012-es javaslat alapját a Bizottság 2010-es, közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás[2] jelentette. A Bizottság a politikai iránymutatás „*4. célkitűzés: Biztonságosabb járművek*” c. fejezetében vállalta, hogy „*a műszaki vizsgálatokkal és az országúti műszaki ellenőrzésekkel kapcsolatos előírások fokozatos közelítésére és szigorítására irányuló javaslatokat fog előterjeszteni*”.

Az időszakos műszaki vizsgálatról szóló 2014/45/EU irányelv[3] (a továbbiakban: irányelv) 2018. május 20-tól alkalmazandó, és a 2009/40/EK irányelvhez[4] képest lényeges újításokat vezetett be.

Az újítások közé tartoznak a következők:

- a járművizsgálatok színvonalának emelése a berendezésekre, a vizsgabiztosok képzésére és a hiányosságok értékelésére vonatkozó közös minimális előírások megállapítása révén;
- az elektronikus biztonsági alkatrészek (például blokkolásgátló fékrendszer (ABS), elektronikus menetstabilizáló rendszer (ESC) és légzsákok) kötelező vizsgálatának előírása.
- A kilométer-számlálóval történő csalás elleni küzdelmet szolgáló első európai szintű intézkedések.
- A nehéz motorkerékpárokra vonatkozó kötelező vizsgálat az egész EU-ban, kivéve, ha valamely tagállam más intézkedések révén tudja biztosítani a közúti közlekedésbiztonság ezzel egyenértékű fokozását.
- A közúti árufuvarozási célokra használt nagysebességű traktorokra vonatkozó kötelező vizsgálat az egész EU-ban.
- A műszaki vizsgálati bizonyítványok kölcsönös elismerése a járművek újbóli nyilvántartásba vétele során, amennyiben a vizsgálatok gyakorisága azonos a származási tagállamban és a rendeltetési hely szerinti tagállamban.

---

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en

[2] A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – *A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra*, COM(2010) 389 végleges.

[3] Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 51. o.).

[4] Az Európai Parlament és a Tanács 2009/40/EK irányelve (2009. május 6.) a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról (HL L 141., 2009.6.6., 12. o.).

1.2. A jelentés célja és hatálya

Az irányelv 20. cikke (1) bekezdésének értelmében a Bizottság 2020. április 30-ig jelentést nyújt be, a 20. cikk (2) bekezdése értelmében pedig 2019. április 30-ig egy másik jelentést is benyújt. A Bizottság sajnálattal ismeri el e jelentések késedelmes benyújtását.

A 20. cikk (1) bekezdésének megfelelően a jelentés:

- tájékoztatást nyújt az irányelv végrehajtásáról és hatásairól, különös tekintettel az időszakos műszaki vizsgálatok harmonizációjának szintjére, a hatályra és a vizsgálat gyakoriságára vonatkozó előírások hatékonyságára, valamint egy másik tagállamból származó jármű újbóli nyilvántartásba vétele esetén a műszaki vizsgálati bizonyítványok kölcsönös elismerésére vonatkozó rendelkezések hatékonyságára;
- az elektronikus járműinformációs platform[5] kivitelezhetőségével kapcsolatos vizsgálat eredményeire is kiterjed;
- elemzi, hogy – különösen a műszaki fejlődés és a gyakorlat fényében – szükség van-e a mellékletek aktualizálására.

A jelentést a vonatkozó bizottságnak is meg kell tekintenie, és adott esetben jogalkotási javaslattal kell kiegészíteni.

A 20. cikk (2) bekezdésének megfelelően a jelentés:

- független tanulmányok alapján tájékoztatást nyújt a könnyű pótkocsik és a két- és háromkerekű járművek irányelv hatálya alá vonásának hatékonyságáról;
- megvizsgálja a közúti közlekedésbiztonság Unión belüli alakulását, és a két- és háromkerekű járművek minden egyes alkategóriája tekintetében összehasonlítja a nemzeti közlekedésbiztonsági intézkedések eredményeit, figyelembe véve az e járművek által átlagosan megtett távolságot;
- értékeli, hogy az egyes járműkategóriákra vonatkozó időszakos műszaki vizsgálatok követelményei és költségei arányosak-e a kitűzött közúti közlekedésbiztonsági célokkal;
- a jelentést részletes hatásvizsgálat kíséri, amely elemzi a költségeket és a hasznokat az egész Unió területén, beleértve a tagállamok sajátosságait is.

A fentiekben említetteknek megfelelően az irányelvet 2018. május 20-tól kell alkalmazni. Az érdemi következtetések levonását lehetővé tevő adatok generálása érdekében átlagosan három éves megszakítás nélküli időtartam szükséges. Ezért az irányelv hatásaival kapcsolatos következtetések levonását lehetővé tevő adatgyűjtés legkorábban 2021 második felében kezdődhet meg.

Ebben az összefüggésben a jelentés célja az, hogy az átültetés ellenőrzésének előzetes megállapításai, valamint az elektronikus járműinformációs platformról szóló megvalósíthatósági tanulmány[6] eredményei alapján áttekintést nyújtson a tagállamok végrehajtási intézkedéseiről.

Azonban ami a két- és háromkerekű gépjárműveknek az irányelv hatálya alá vonását illeti, megjegyzendő, hogy időszakos műszaki vizsgálatuk csak 2022. január 1-től lesz érvényes,

[5] A 16. cikk szerinti.
[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en

ezért érdemi következtetések legkorábban 2025-ben várhatók. Ami a könnyű pótkocsik irányelv hatálya alá vonásának hatékonyságát illeti, megjegyzendő, hogy a könnyű pótkocsik egyelőre nem tartoznak az irányelv hatálya alá, ezért az irányelv hatálya alá vonásuk hatásait sem lehet elemezni.

Végezetül megjegyzendő, hogy szemben azzal, amit a Bizottság kezdetben javasolt, a könnyű pótkocsik végül nem kerültek az irányelv hatálya alá. A tagállamok nagy része azonban már ezt a további járműkategóriát is felvette az időszakos műszaki vizsgálati rendjébe. Azonban, ahogyan már fentebb is említettük, az érdemi következtetések levonását lehetővé tevő adatok generálása érdekében átlagosan három éves megszakítás nélküli alkalmazási időszak szükséges.

2. AZ IRÁNYELV

2.1. Az irányelv hatálya és az irányelvben meghatározott felelősség

Az irányelv megőrizte a 2009/40/EK irányelv alapelvét, miszerint a műszaki vizsgálatokat a járművet nyilvántartásba vevő tagállamnak kell elvégeznie.

Az irányelv továbbá megtartotta a biztonsági és környezetvédelmi teljesítményre vonatkozó kötelező vizsgálatokat minden olyan jármű – azaz a személygépkocsik, a személy- vagy áruszállító könnyű és nehéz tehergépjárművek, valamint a nehéz pótkocsik – esetében, amelyet már a 2009/40/EK irányelv értelmében is rendszeres időközönként kellett vizsgálni.

Azonban két új járműcsoport jött létre:

- 40 km/h-t meghaladó legnagyobb tervezési sebességű traktorok (nagysebességű traktorok) vizsgálata, amennyiben főként közúti árufuvarozási célokat szolgálnak, valamint
- egyes, 125 cm^3-nél nagyobb lökettérfogatú két- és háromkerekű járművek vizsgálata 2022. január 1-től.

Az irányelv néhány esetben lehetőséget biztosít a tagállamok számára, hogy bizonyos, a területükön nyilvántartásba vett járműveket – mint például a muzeális jellegű járművek, a diplomáciai mentesség alatt álló járművek vagy kizárólag kis szigeteken és ritkán lakott területeken használt járművek – kivonhatnak a vizsgálati eljárás alól.

Az irányelvhez újonnan hozzáadott két- és háromkerekű gépjárművek esetében az irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy kizárják azokat a műszaki vizsgálat alól, amennyiben az adott tagállam alternatív közlekedésbiztonsági intézkedéseket léptetett életbe, figyelembe véve különösen az előző öt évre vonatkozó közlekedésbiztonsági statisztikákat.

A tagállamok e mentességekről értesítik a Bizottságot.

2.2. A vizsgálatok gyakorisága; A vizsgálat tartalma és módszerei

Nincs változás azzal kapcsolatban, hogy a 2009/40/EK irányelv értelmében már vizsgálat tárgyát képező járműveket milyen gyakran kell vizsgálni. Az irányelv a vizsgálatok gyakoriságának rugalmasságát is megőrizte, így lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy két vizsgálat között rövidebb időszakokat alkalmazzanak.

Van egy új elem, amely a vizsgálati rendszerhez újonnan hozzáadott járműkategóriákra vonatkozik. A nagysebességű traktorokat először az első nyilvántartásba vétel után négy évvel, majd onnantól kezdődően kétévente kell vizsgálni.

Az irányelv nem határozza meg a két- és háromkerekű gépjárművek vizsgálatának gyakoriságát, hanem a tagállamokra bízza azt, ugyanúgy, ahogyan a vizsgálandó területeket és a vizsgálat módszereit.

Az összes többi járműkategóriára vonatkozóan az irányelv I. melléklete harmonizált minimumkövetelményeket állapít meg. A melléklet meghatározza a vizsgálandó tételeket, a vizsgálat tartalmát, módszereit, a hibaokokat és azok besorolását.

Az irányelv egy megoldást vezetett be arra az esetre, ha a járműnek még a következő időszakos vizsgálat esedékessége előtt szüksége lenne ellenőrzésre. A tagállamok előírhatják, hogy a járművet vizsgálni kell például balesetet követően, ha a jármű bizonyos rendszereit átalakították, vagy ha a jármű elérte a 160 000 km-t, akkor akár gyakrabban is ellenőrizhetik.

2.3. A hiányosságok értékelése

2010-ben a Bizottság egy ajánlást[7] fogadott el annak érdekében, hogy iránymutatást nyújtson a vizsgabiztosoknak, valamint hogy biztosítsa a 2009/40/EK irányelv II. mellékletében felsorolt hibák harmonizált értékelését. Az ajánlás három hibakategóriát (kisebb, jelentős és balesetveszélyes) vezetett be, és minden egyes hiba esetében iránymutatásként adta meg a kategóriát.

Az ajánlás alapján az irányelv harmonizált intézkedésként vezette be a hiányosságok értékelését. Súlyosságtól függően a hiba lehet kisebb, jelentős vagy veszélyes, és a jármű biztonságosságára vagy környezetvédelmi teljesítményére vonatkozik. Amennyiben a műszaki vizsgálat több, eltérő súlyossági kategóriába tartozó hibát is megállapít, a járművet a súlyosabb hiányosság szerinti kategóriába kell sorolni. Ezenfelül azt a járművet, amely ugyanazon az ellenőrzött területen belül (például a fékberendezés vagy a kormányberendezés) több hiányosságot is mutat, a következő legsúlyosabb kategóriába kell besorolni, amennyiben a hiányosságok összeadódó hatása miatt a jármű nagyobb veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára nézve.

2.4. A hiányosságok nyomon követése

Az irányelv egyik legfontosabb újítása a nyomonkövetési intézkedéseknek az időszakos műszaki vizsgálat során azonosított hiba/hibák súlyosságától függő harmonizációja volt.

Amennyiben a járműnek csak kisebb hibái vannak, azokat ki kell javítani, de a jármű átmegy a műszaki vizsgálaton, és csak a javítás után kell újból vizsgálni.

Jelentős vagy veszélyes hiba/hibák esetén a jármű nem megy át a vizsgálaton, és a hiba/hibák kijavítását követően újbóli vizsgálatra kell bocsátani. Jelentős hiányosságok esetében a járművet legkésőbb az első vizsgálatot követő két hónapon belül újból vizsgálni kell, és ezen időszak során is lehet használni. Veszélyes hiányosságok esetében azonban a hatóságok a jármű forgalmi engedélyét felfüggeszthetik, és megtilthatják közúti forgalomban történő használatát, amíg a hiányosságokat ki nem javítják, és új műszaki vizsgálati bizonyítványt nem állítanak ki.

2.5. A műszaki vizsgálati bizonyítvány és a vizsgálat igazolása; A tagállamok közötti igazgatási együttműködés

[7] A Bizottság ajánlása a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2009/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti műszaki vizsgálat során feltárt hibák minősítéséről (2010/378/EU).

A harmonizált minimális tartalommal rendelkező műszaki vizsgálati bizonyítványt a Bizottság 2010/48/EU irányelve[8] vezette be 2013. december 31-től kezdődően.

Az irányelv egyik újítása, hogy minden kötelező adatot egy harmonizált uniós kódnak kell megelőznie, amely megkönnyíti az egyébként nem harmonizált dokumentumon feltüntetett leginkább releváns információk azonosítását és értelmezését.

A műszaki vizsgálati bizonyítvány harmonizált adatai alapján az irányelv egyik legfontosabb újítása a műszaki vizsgálati bizonyítványoknak a járművek újbóli nyilvántartásba vétele céljából történő kölcsönös elismerése. Ezzel az irányelv gátat szab a járművek újbóli nyilvántartásba vételét megelőző rendszeres, az érvényes műszaki vizsgálati bizonyítvány meglététől függetlenül elvégzett vizsgálatoknak. A kölcsönös elismerés egyetlen akadálya, hogy az újbóli nyilvántartásba vételkor a műszaki vizsgálati bizonyítványnak érvényesnek kell lennie az újbóli nyilvántartásba vételt végző tagállam által az időszakos műszaki vizsgálatokra megállapított gyakoriság tekintetében. Ez lehet a helyzet például akkor, ha egy személygépkocsit egy olyan tagállamból importálnak, amelyben a vizsgálati gyakoriság 4-2-2, és az újbóli nyilvántartásba vétel egy olyan tagállamban történik, amelyben a vizsgálatok gyakorisága 3-1-1.

Az irányelv egy másik fontos intézkedése, hogy ha az újbóli nyilvántartásba vételt végző tagállamnak kételyei vannak a műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességével kapcsolatban, elismerés előtt ellenőrizheti azt. E célból a tagállami hatóságok igénybe vehetik a kijelölt és a tagállamok és a Bizottságnak bejelentett nemzeti kapcsolattartó pontokat. A Bizottság összeállította a bejelentett nemzeti kapcsolattartó pontok listáját, majd azt a későbbi bejelentések alapján frissítette, illetve a listát rendszeresen továbbítja a tagállamoknak.

A tagállamoknak 2018. május 20-ig kellett a Bizottság részére megküldeniük a műszaki vizsgálati bizonyítvány leírását.

Az irányelv fontos intézkedéseket vezetett be a vizsgálóállomások és az illetékes hatóságok közötti kommunikációval kapcsolatban. A műszaki vizsgálóállomásoknak elektronikus formában, a műszaki vizsgálati bizonyítvány kiállítását követő észszerű határidőn belül közölniük kell a műszaki vizsgálati bizonyítványon szereplő információkat. Azonban ahhoz, hogy a tagállamoknak elég idejük legyen a szükséges fejlesztések elvégzésére, 2021. május 20-ig kapnak időt arra, hogy biztosítsák az elektronikus kommunikáció megfelelő működését. Végezetül a 2014/46/EU irányelvben[9] bevezetett elektronikus járműnyilvántartás és az időszakos műszaki vizsgálat összekapcsolása érdekében a tagállamoknak a műszaki vizsgálat eredményét be kell jelenteniük a nyilvántartást vezető hatóság felé.

2.6. Kilométer-számlálóval történő csalás

Az irányelv az első olyan európai jogszabály, amely a kilométer-számlálóval történő csalás elleni küzdelmet szolgáló harmonizált intézkedéseket vezetett be. Az irányelv a kilométer-számlálóval történő csalást az időszakos műszaki vizsgálat szempontjából közelíti meg, és annak biztosítására kötelezi a tagállamokat, hogy a kilométer-számláló korábbi műszaki

[8] A Bizottság 2010/48/EU irányelve (2010. július 5.) a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2009/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról (HL L 173., 2010.7.8., 47. o.).

[9] Az Európai Parlament és a Tanács 2014/46/EU irányelve (2014. április 3.) a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999/37/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 127., 2014.4.29., 129. o.).

vizsgálatkor rögzített adatait a következő ellenőrzést végző vizsgabiztos rendelkezésére bocsássák. Az adatokat elektronikus formában a lehető leghamarabb hozzáférhetővé kell tenni.

Ezenkívül a tagállamoknak hatékony, arányos visszatartó erejű és hátrányos megkülönböztetéstől mentes szankciókat kell bevezetniük a kilométer-számláló igazolt manipulálásának eseteire.

2.7. Műszaki vizsgálóállomások, vizsgálati felszerelések és berendezések, vizsgálóállomások engedélyezése, vizsgálóbiztosok

Az irányelv a műszaki vizsgálóállomások vonatkozásában számos harmonizált követelményt vezetett be.

- A műszaki vizsgálóállomásoknak a tagállam vagy annak illetékes hatósága által kibocsátott engedéllyel kell rendelkezniük.
- A III. melléklet a vizsgálati felszerelésekre és berendezésekre vonatkozó műszaki minimumkövetelményeket állapít meg, és a tagállamok kötelesek biztosítani a megfelelést.
- A tagállamoknak 2023. május 20-ig van idejük annak biztosítására, hogy az összes műszaki vizsgálóállomás megfeleljen a műszaki minimumkövetelményeknek.

Annak biztosítása érdekében, hogy a műszaki vizsgálóállomások folyamatosan megfeleljenek a követelményeknek, a tagállamoknak gondoskodniuk kell az állomások felügyeletéről. 2023. január 1-jéig a felügyeleti szerveknek teljesíteniük kell az irányelv V. mellékletében felsorolt követelményeket és feladatokat, mint például:

- a felügyeleti szervre vonatkozó követelmények;
- a szabályok és eljárások tartalma;
- a vizsgabiztosok képzésének és vizsgáztatásának az ellenőrzése;
- ellenőrzés a vizsgálati helyiségekkel és a vizsgálóberendezésekkel kapcsolatos minimumkövetelmények teljesülésére vonatkozóan;
- a műszaki vizsgálatok eredményeinek méréssel való hitelesítése;
- a vizsgálóállomások engedélyének és/vagy a vizsgabiztosok engedélyének a visszavonására vagy felfüggesztésére tett javaslat;

Fontos újonnan bevezetett követelmény, hogy a műszaki vizsgálat eredményeit csak abban az esetben lehet módosítani, ha a műszaki vizsgálat megállapításai nyilvánvalóan helytelenek. A módosításra az illetékes hatóság által meghatározott eljárás keretében kerülhet sor, illetve azt a felügyeleti szerv végezheti el.

Annak biztosítása érdekében, hogy a műszaki vizsgálatokat végző vizsgabiztosok rendelkezzenek bizonyos szintű ismeretekkel és képességekkel, és hogy rendszeres képzésben részesüljenek, az irányelv számos intézkedést vezetett be. IV. mellékletében az irányelv harmonizált minimumkövetelményeket állapít meg a szakértelemre és tapasztalatra vonatkozóan, amelyeket a vizsgabiztosoknak az engedély megszerzéséhez teljesíteniük kell. A IV. melléklet továbbá a vizsgabiztosok alapképzésének és szinten tartó képzésének minimális tartalmát is meghatározza. Csak a 2018. május 20-án a tagállamok illetékes hatóságai vagy műszaki vizsgálóállomások által alkalmazott vagy ezek engedélyével rendelkező vizsgabiztosok mentesülnek az újonnan meghatározott követelmények alól.

Azok a vizsgabiztosok, akik teljesítik a szakértelemre és képzésre vonatkozó minimumkövetelményeket, az illetékes hatóságtól vagy jóváhagyott képzési szervtől tanúsítást kapnak. A IV. melléklet a kibocsátandó tanúsítás minimális tartalmát is meghatározza.

2.8. Az elektronikus járműinformációs platform

Az irányelv úgy rendelkezik, hogy a Bizottságnak megvalósíthatósági tanulmányt kell készítenie egy elektronikus járműinformációs platform létrehozásáról. A tanulmány elkészítése során a következő követelményeket kell figyelembe venni:

- a nemzetközi adatcsere tekintetében meglévő és már végrehajtott megoldások figyelembevétele;
- annak felmérése, hogy miként lehet a legmegfelelőbben összekapcsolni a létező nemzeti rendszereket annak érdekében, hogy megkönnyítsék a járművek műszaki vizsgálatáért, nyilvántartásba vételéért és jóváhagyásáért felelős tagállami illetékes hatóságok, a műszaki vizsgálóállomások, a vizsgálóberendezések gyártói és a járműgyártók közötti, a műszaki vizsgálattal és a kilométerszámláló-állásokkal kapcsolatos adatcserét;

Az irányelv továbbá azt is előírta a Bizottság számára, hogy készítsen megvalósíthatósági tanulmányt az alábbiakról:

- hogyan lehet tárolni és gyűjteni a súlyos balesetekben érintett járművek biztonságot befolyásoló főbb alkatrészeit érintő, rendelkezésre álló információkat,
- hogyan lehet a baleseti előzményekkel és a kilométerszámláló-állásokkal kapcsolatos információkat anonimizált formában a vizsgabiztosok, a forgalmi engedélyek jogosultjai és a balesetekkel foglalkozó kutatók rendelkezésére bocsátani.

3. A TAGÁLLAMOK ÁLTAL BEJELENTETT NEMZETI ÁTÜLTETŐ INTÉZKEDÉSEK ÉS AZ ÁLTALUK VÉGZETT ÉRTÉKELÉSEK ELŐZETES MEGÁLLAPÍTÁSAI

3.1. A tagállamok által bejelentett nemzeti átültető intézkedések

A tagállamoknak 2017. május 20-ig kellett elfogadniuk és közzétenniük az irányelvnek való megfeleléshez szükséges nemzeti intézkedéseket, majd azokat bejelenteni a Bizottságnak. Ezek az intézkedések 2018. május 20. óta vannak érvényben.

2017. május 20-ig a 28 tagállamból csupán 6 tagállam tájékoztatta arról a Bizottságot, hogy lezajlott az irányelv átültetése. Az eljárási szabályoknak megfelelően a Bizottság kötelezettségszegési eljárásokat indított, amelyekben a szükséges nemzeti átültető intézkedések elfogadására szólította fel a fennmaradó 22 tagállamot. A kötelezettségszegési eljárások megindítása képezte a tagállamokkal folytatott intenzív eszmecsere alapját, és az esetek többségében a hiányzó nemzeti átültető intézkedések bejelentését eredményezte. Két tagállam – Hollandia és Lengyelország – az irányelv részleges átültetéséről számolt be. Jelenleg is zajlanak azok az intézkedések, amelyek ahhoz szükségesek, hogy e tagállamokat az irányelv átültetésének biztosításával összefüggő kötelezettségük teljesítésére késztessék.

3.2. Előzetes megállapítások

A Bizottság egy külső szolgáltatót bízott meg azzal, hogy készítse el a nemzeti átültető intézkedéseknek az irányelv követelményeinek való megfelelésére irányuló előzetes értékelést. A szolgáltató megállapításait a Bizottság tovább elemzi, a munka várhatóan a következő hónapokban készül el.

3.2.1. Az irányelv hatálya és az irányelvben meghatározott felelősség

A nemzeti átültető intézkedések előzetes elemzése szerint a nagysebességű traktorok és a két- vagy háromkerekű járművek irányelv hatálya alá vonása kihívást jelentett egyes tagállamok

számára, ugyanakkor csupán kisebb problémák mutatkoztak azon járműkategóriák tekintetében, amelyek már eleve a vizsgálati rendszer részét képezték.

Úgy tűnik, hogy általában a mezőgazdasági járműveket néhány tagállamban nem kell nyilvántartásba venni[10], ami megnehezítette e járművek időszakos műszaki vizsgálatának bevezetését.

Csak két tagállam, Írország és Hollandia jelentett be alternatív közlekedésbiztonsági intézkedéseket, következésképpen a két- és a háromkerekű járműveket kivonta a vizsgálat alól. Tekintettel arra, hogy e járművek időszakos műszaki vizsgálata csak 2022. január 1-től lesz esedékes, számos tagállam késésben volt a nemzeti átültető intézkedések elfogadásával és bejelentésével, figyelembe véve, hogy az alkalmazás tényleges időpontja több időt ad az átültetésre.

Az irányelv hatálya alól kivonható egyéb járműkategóriák, amelyeket a tagállamok többsége (18 tagállam) alkalmaz:

- a közutakon soha vagy szinte soha nem használt járművek, mint például a muzeális jellegű járművek vagy versenyjárművek;
- a fegyveres erők, a tűzoltóság, a polgári védelem, a sürgősségi ellátást vagy mentést végző szolgálatok által használt járművek.

Ezen kívül egyes tagállamok kihasználták annak lehetőségét, hogy az irányelv hatálya alól kivonják a mezőgazdaság, kertészet, erdőgazdálkodás, földművelés vagy halászat céljából használt járműveket, valamint a kizárólag kis szigeteken és ritkán lakott területeken használt járműveket.

A tagállamok többsége (18) kiegészítő járműkategóriákat adott hozzá az időszakos műszaki vizsgálati rendjéhez, főként kisebb pótkocsi-kategóriákat (O1, O2), tovább két- vagy háromkerekű kategóriákat és mezőgazdasági járműveket.

3.2.2. A vizsgálatok gyakorisága; A vizsgálat tartalma és módszerei

Úgy tűnik, hogy a tagállamok nagy része megőrizte a 2009/40/EK irányelvvel összhangban megállapított vizsgálati gyakoriságot, ami azt jelenti, hogy egyes esetekben a tagállamok rövidebb gyakoriságot alkalmaznak, mint amelyet az irányelv minimumkövetelményként megállapít, főként a személygépkocsik esetében, mint például Ausztria (3-2-1), Horvátország (1-1-1) vagy Németország (3-2-2).

Az előzetes elemzés azt jelezte, hogy a tagállamoknak nem akadt gondjuk az új kategóriába sorolt nagysebességű traktorok vizsgálati gyakoriságának (4-2-2) bevezetésével.

A fentieknek megfelelően az irányelv arra kötelezte a tagállamokat, hogy határozzák meg a két- és háromkerekű járművek vonatkozásában a vizsgálatok gyakoriságát, a vizsgálandó tételeket, a módszereket és a hibaokokat, így nagy rugalmasságot biztosítottak a tagállamok számára. Néhány példa: Németországban a vizsgálatok gyakorisága 2-2-2, Spanyolországban 4-2-2, Horvátországban pedig 2-1-1.

Az előzetes értékelés alapján úgy tűnik, hogy egyes tagállamok az irányelv I. mellékletének szó szerinti átültetését választották a vizsgálandó tételeket, a vizsgálat tartalmát, módszereit, a hibaokokat és azok besorolását illetően. Egyes tagállamok azonban az I. melléklet

[10] Megjegyzés: Európai jogszabály hiányában nemzeti hatáskörbe tartozik annak eldöntése, hogy mely járműveket kell nyilvántartásba venni, következésképpen mely járműveknek kell forgalmi engedéllyel és rendszámtáblával/-táblákkal rendelkezniük.

intézkedéseit több különböző nemzeti jogi aktussal ültették át, ami megnehezíti az erősen technikai jellegű mellékletre vonatkozó nemzeti átültető intézkedések azonosítását és értékelését.

Az opcionális intézkedéseket, amelyek lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy előírják a következő időszakos vizsgálat esedékessége előtt a jármű ellenőrzését (lásd a fenti 2.2 pontot), teljes egészében nem vezették be. Úgy tűnik, hogy a tagállamok többsége által bevezetett esetek a következők:

- amikor a jármű balesetet szenvedett, amely a főbb, a biztonságot befolyásoló alkatrészeiben (például kerekek, felfüggesztés, ütközéselnyelő zónák, légzsákok, kormánymű vagy fékek) jelentős kárt okozott (mintegy 19 tagállam), valamint
- amikor a jármű biztonsági és környezetvédelmi rendszereit vagy berendezéseit átalakították vagy módosították (mintegy 12 tagállam).

Úgy tűnik, hogy mintegy 10 tagállam vezette be a vizsgálatokat minden olyan egyéb esetre vonatkozóan, amikor a közúti közlekedés biztonsága súlyosan sérül. Azonban úgy tűnik, hogy csak három tagállam tervezi előírni, hogy a járműnek időszakos vizsgálaton kell átesnie akkor, ha a jármű forgalmi engedélyének jogosultja megváltozott, és csak egy tagállam kíván gyakoribb vizsgálatokat végezni akkor, ha a jármű által futott kilométerek száma eléri a 160 000 km-t.

3.2.3. A hiányosságok értékelése

Valószínűleg a 2010-es ajánlás miatt a nemzeti átültető intézkedések előzetes értékelése nem állapított meg a potenciálisan lényeges meg nem felelési problémákat a most már kötelező hibakategóriákat (kisebb, jelentős és balesetveszélyes) illetően.

A tagállamokkal folytatandó eszmecserék során pontosítást igénylő lehetséges problémák közé tartozik az az eset, amikor különböző súlyossági kategóriába tartozó hibákat állapítanak meg a műszaki vizsgálat során, és a járművet a súlyosabb hiba alapján kell besorolni.

3.2.4. A hiányosságok nyomon követése

A nemzeti intézkedések előzetes értékelése nem vetett fel komolyabb aggályokat a vizsgálat során megállapított hibákkal kapcsolatos nyomonkövetési intézkedéseket illetően.

3.2.5. A műszaki vizsgálati bizonyítvány és a vizsgálat igazolása; A tagállamok közötti igazgatási együttműködés

Több probléma is felmerült az irányelv követelményeivel kapcsolatban:

- Számos tagállam annak ellenére sem jelentette be időben a műszaki vizsgálati bizonyítvány leírását, hogy a Bizottság több emlékeztetőt és felszólítást küldött.
- A tagállamok számos esetben nem vették észre, hogy az irányelv bevezette a harmonizált uniós kódok kötelező használatát, ami miatt módosítani kellett a nemzeti jogszabályokat, ez pedig további késedelmet okozott.
- A harmonizált uniós kódok használata több tagállam esetében félrevezetőnek bizonyult, és az irányelv II. mellékletében szereplő kódok használata helyett más kódokat vezettek be. A Bizottság és az érintett tagállamok közötti információcsere során ezeket a hibákat tisztázták. A hibák kijavítása a nemzeti jogszabályok módosítását tette szükségessé, ez pedig további késedelmet okozott.

2016-ban az Európai Bizottság – a 2018-ban esedékessé váló műszaki vizsgálati bizonyítványokkal összefüggő kötelezettség tudatában – a bizottság véleményét kérte egy

olyan lehetséges jövőbeli bizottsági eszközről, amely megjeleníti a műszaki vizsgálati bizonyítványokat, a vizsgálatok igazolását és a jármű forgalmi engedélyét. A bizottság által nyújtott támogatás alapján az Európai Bizottság megkezdte az eljárást, és egy új eszközt hozott létre, amellyel ellenőrizhető a jármű nyilvántartásba vételét igazoló okmány[11] és a műszaki vizsgálatot igazoló okmány[12] mintája.

A tagállamok 2015. május 20-ig bejelentették a nemzeti kapcsolattartó pontokat, és az irányelvnek megfelelően rendszeres frissítéseket is küldtek.

A műszaki vizsgálati bizonyítványok kölcsönös elismerésével összefüggő intézkedéseket illetően az előzetes elemzés megállapította, hogy a tagállamok nagy részében az átültetés kielégítő volt, és csupán néhány esetben van szükség további pontosításra. A tagállamok többsége kihasználta azt az opcionális intézkedést, hogy kétség esetén ellenőrizhesse a műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességét.

Az előzetes elemzés alapján úgy tűnik, hogy a tagállamok többségében működik a szükséges elektronikus kommunikáció a vizsgálóállomások és az illetékes hatóságok között. Azonban annak pontosításához, hogy az elektronikus kommunikáció a műszaki vizsgálatokért felelős és a nyilvántartásba vételt végző hatóságok között is működik-e, további értékelést és a tagállamokkal folytatandó esetleges információcserét igényel.

3.2.6. Kilométer-számlálóval történő csalás[13]

Az előzetes elemzés alapján úgy tűnik, hogy különösebb gond nélkül lezajlott azon intézkedések átültetése, amelyek előírják a tagállamok számára annak biztosítását, hogy a kilométer-számláló korábbi műszaki vizsgálatkor rögzített adatait a következő vizsgálat során is tegyék elérhetővé – elektronikus formában, amint lehet.

Azonban a kilométer-számláló manipulálásának megállapítása esetén hatékony, arányos, visszatartó erejű és hátrányos megkülönböztetéstől mentes szankciók bevezetésére irányuló kötelezettséget illetően úgy tűnik, hogy a nemzeti intézkedések számos esetben eléggé általánosak, és nem kifejezetten a kilométer-számlálóval történő csalásra vonatkoznak. A nemzeti intézkedések részletesebb elemzése, és az érintett tagállamokkal folytatandó eszmecserék ezek pontos tisztázására fognak irányulni.

3.2.7. Műszaki vizsgálóállomások, vizsgálati felszerelések és berendezések, vizsgálóállomások engedélyezése, vizsgálóbiztosok

Az előzetes értékelés alapján úgy tűnik, hogy a műszaki vizsgálóállomások engedélyezésére vonatkozó követelménnyel és a műszaki vizsgálóállomások felügyeletének biztosítására irányuló általános követelménnyel kapcsolatban nincsenek átültetési hiányosságok. Továbbá azon általános intézkedéseket, amelyek előírják a tagállamok számára annak biztosítását, hogy a vizsgálóbiztosok a szakértelemre és a képzésre vonatkozó minimumkövetelményeket teljesítsenek, láthatóan lényeges problémák nélkül átültették.

Úgy tűnik azonban, hogy a Bizottságnak több tagállammal is eszmecserét kell folytatnia, hogy pontosítsa a műszaki vizsgálatban részt vevő létesítményekre vonatkozó minimumkövetelményekről szóló III. melléklet, a vizsgálóbiztosok szakértelmére, képzésére és

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_en
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_en
[13] Az Európai Parlament nagylelkű támogatásával a Bizottság egy kísérleti projekten dolgozik, amely az önként jelentkező tagállamok közötti kilométerszámláló-adatok cseréjével kapcsolatos. A kísérleti projekt 2020 végéig tart.

tanúsítására vonatkozó IV. melléklet, valamint a felügyelő szervek részletes feladatairól szóló V. melléklet átültetésére vonatkozó nemzeti intézkedéseket.

4. MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY AZ ELEKTRONIKUS JÁRMŰINFORMÁCIÓS PLATFORMRÓL[14]

Az irányelv követelményeivel összhangban a Bizottság az Unisyst kérte fel, hogy 2014 folyamán készítse el a megvalósíthatósági tanulmányt. A végleges jelentés 2015 áprilisában jelent meg.

A tanulmány három alternatívaelemzést vagy műszaki adatfolyamot azonosított:

1. Tagállamok -> Bizottság: a tagállamoknak, kétéves nemzeti közúti műszaki ellenőrzési statisztikák benyújtásához
2. Műszaki vizsgálóállomások/tagállamok, vizsgálóberendezések gyártói <-> járműgyártók: az időszakos műszaki vizsgálat elvégzéséhez szükséges, a járműre vonatkozó konkrét műszaki információk nyújtása
3. Tagállam -> Tagállam: közúti műszaki ellenőrzés után a bejelentési eljáráshoz, a nyilvántartásba vételi eljáráshoz és az időszakos műszaki felülvizsgálathoz

A tanulmány megállapította, hogy a meglévő rendszerek újrafelhasználásának maximalizálása érdekében és a költséghatékonyságra tekintettel kedvezőbb lenne, ha egyetlen átívelő rendszer kialakítása helyett minden célra külön rendszert használnának. Ráadásul a járműinformációs adatáramlástól függetlenül a közös adatformátum és -struktúra előfeltétele a járműinformációs platform megvalósításának. Ez minden érdekelt fél számára előnyös lesz, mivel megkönnyíti az adatcserét, és a jármű életciklusának minden szintjén javítja az adatminőséget.

Ezért ha biztosítani tudják az adatvédelemre, a közigazgatási együttműködésre, a jogi akadályokra és az irányítási feltételekre vonatkozó bizonyos feltételeket, a járműinformációs platform megvalósítása a meglévő rendszerek kibővítésével megoldható lesz. Ha ezek a feltételek nem teljesülnek, a tanulmány szerint egy új rendszer megvalósítása lehetséges lesz ugyan, de több költséggel jár majd, és több időt vesz igénybe.

5. ÖSSZEFOGLALÓ – KÖVETKEZTETÉSEK

A 2014-ben elfogadott műszaki alkalmassági jogszabálycsomag számos újítást vezetett be az időszakos műszaki vizsgálatok, a haszongépjárművek közúti műszaki ellenőrzése, valamint a jármű nyilvántartásba vételét igazoló okmányok terén, ugyanakkor megtartotta a meglévő és jelenleg is működő követelmények többségét.

Két tagállam kivételével a tagállamok sikeresen megvalósították az irányelv intézkedéseinek saját nemzeti jogukba történő átültetését. Ami a nemzeti intézkedéseknek az irányelv intézkedéseinek való megfelelését illeti, az előzetes értékelés azt jelzi, hogy az átültetés a tagállamok nagy részében kielégítően lezajlott, ugyanakkor egyes esetekben a Bizottság információcserét kezdeményezhetne az érintett tagállamokkal, hogy a megfelelés hiányával kapcsolatos potenciális problémákat tisztázza.

Az irányelvnek az időszakos műszaki vizsgálatok különböző vonatkozásaira gyakorolt hatását illetően érdemi következtetéseket csak három évnyi folyamatos alkalmazás után generált

[14] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274

adatok alapján lehet levonni. A Bizottság ennek ellenére szorosan figyelemmel kíséri a helyzetet, és ha elérkezett az idő, utólagos értékelést fog végezni.