EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.11.3.
COM(2020) 676 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2014/47/EU irányelv végrehajtásáról

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés 2
2. Az irányelv 4
3. A tagállamok által bejelentett, az átültetést célzó nemzeti intézkedések és értékelésük előzetes megállapításai 7
4. Összefoglaló – Következtetések 9

1. BEVEZETÉS

1.1.Háttér-információk

A járművizsgálatok alapvető fontosságúak a közúti közlekedésbiztonság szempontjából. A járművek ellenőrzésére vonatkozó uniós minimumszabályok 1977-re vezethetők vissza, azóta csak kisebb módosításokat végeztek rajtuk. A járművek, a járművezetési magatartás és a technológia azonban sokat fejlődtek azóta. A műszaki ellenőrzési keretrendszer első jelentős módosítását a műszaki alkalmassági jogszabálycsomag[1] 2014-es elfogadásával vezették be. Ez három részből állt, az időszakos műszaki vizsgálatokból, a haszongépjárművek közúti műszaki ellenőrzéséből és a jármű nyilvántartásba vételét igazoló okmányokból.

A műszaki alkalmassági jogszabálycsomagra irányuló 2012-es javaslatot a Bizottság 2010-es, a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatása indokolta[2]. A politikai iránymutatás *„Biztonságosabb járművek”* című *4. célkitűzése* alatt a Bizottság elhatározta, hogy *„a műszaki vizsgálatokkal és az országúti műszaki ellenőrzésekkel kapcsolatos előírások fokozatos közelítésére és szigorítására irányuló javaslatokat fog előterjeszteni”*.

A haszongépjárművek közúti műszaki ellenőrzéséről szóló 2014/47/EU irányelvet[3] (a továbbiakban: az irányelv) 2018. május 20. óta alkalmazandó, és az a 2000/30/EK irányelvhez[4] képest jelentős újdonságokat vezetett be.

Ezek az újdonságok a következők:

- A járművizsgálatok minőségének javítása a berendezésekre vonatkozó közös minimumszabályok megállapításával, a részletes ellenőrzéseket végző ellenőrök képzésével, a hiányosságok értékelésével és nyomon követésével.
- A közúti fuvarozási vállalkozások a 2006/22/EK irányelvvel[5] bevezetett kockázatértékelő rendszerének kibővítése a közúti műszaki ellenőrzésen alapuló információkkal.
- Kétlépéses megközelítés alkalmazása a közúti ellenőrzéseknél az elsődleges és a részletesebb ellenőrzés bevezetésével.
- A rakomány rögzítésének ellenőrzésére irányuló első intézkedések.
- A közúti árufuvarozási célokra használt nagy sebességű traktorok kötelező uniós szintű ellenőrzése.

---

[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 2014/47/EU irányelve (2014. április 3.) az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről *(HL L 127., 2014.4.29., 134. o.)*.

[4] Az Európai Parlament és a Tanács 2000/30/EK irányelve (2000. június 6.) a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről *(HL L 203., 2000.8.10., 1. o.)*.

[5] Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

1.2. A jelentés célja és hatálya

Az irányelv 24. cikkének (1) bekezdése értelmében a Bizottságnak 2020. május 20-ig jelentést kell készítenie. A Bizottság teljes mértékben elismeri és mélységesen sajnálja a jelentés késedelmes benyújtását, amelyre 2020. május 20-ig kellett volna sort keríteni. A 24. cikk (2) bekezdésével összhangban legkésőbb 2022. május 20-ig újabb jelentést kell készíteni.

A 24. cikk (1) bekezdése szerinti jelentésnek:

- tájékoztatást kell nyújtania az irányelv végrehajtásáról és hatásairól;
- elemeznie kell különösen az irányelvnek a közúti biztonság javulása terén gyakorolt hatását;
- fel kell mérnie az irányelv hatályának a könnyű haszongépjárművekre (N1) és a pótkocsikra (O2) való lehetséges kiterjesztésének költségeit és hasznát.

A 24. cikk (2) bekezdése szerinti jelentésnek:

- tájékoztatást kell nyújtania az irányelv végrehajtásáról és hatásairól, különös tekintettel
    - a kockázatértékelő rendszerek hatékonyságára és harmonizációjára, konkrétan a különböző érintett vállalkozások kölcsönösen összehasonlítható kockázati profiljának meghatározása terén;
- ezt részletes hatásvizsgálatnak kell kísérnie, amely az Unió egészére nézve végez költség-haszon elemzést, és amelyet az adott esetben ezen irányelv hatályának új járműkategóriákra való kiterjesztésére irányuló jogalkotási javaslatok benyújtása előtt legalább hat hónappal az Európai Parlament és a Tanács rendelkezésére kell bocsátani.

Mint fent említettük, az irányelvet 2018. május 20-tól kell alkalmazni. Az érdemi következtetések levonásához szükséges adatok előállításához, különös tekintettel a közúti biztonság javulása terén gyakorolt hatásra vonatkozó következtetések esetében, átlagosan hároméves megszakítás nélküli alkalmazási időtartamra van szükség. Éppen ezért az irányelv hatásra vonatkozó következtetések levonását lehetővé tevő adatgyűjtés legkorábban 2021 második felében kezdődhet meg.

Ami a könnyű haszongépjárművekre és a könnyű pótkocsikra való lehetséges kiterjesztés költségeit és hasznát illeti, a Bizottság a lehetséges jövőbeni bizottsági javaslat előtt egy hatásvizsgálat keretében el fogja végezni a szükséges elemzést.

A kockázatértékelő rendszerek hatékonyságát és harmonizációját illetően meg kell jegyezni, hogy az irányelv csak kiegészíti a kockázatértékelő rendszert azáltal, hogy hozzáad néhány releváns információt a közúti műszaki ellenőrzéshez kapcsolódóan. A kockázatértékelő rendszer létrehozásának kötelezettségét azonban a 2006/22/EK irányelv[6] 9. cikke írja elő. Másfelől a 2006/22/EK irányelv nem harmonizálta a kockázatértékelő rendszereket, ezért a tagállamok szabadon határozhatták meg nemzeti kockázatértékelő rendszereik részleteit. Bár az irányelv I. melléklete meghatározza a vállalkozások kockázati profilja meghatározásának kritériumait, ezen intézkedések hatálya a közúti műszaki ellenőrzésekre korlátozódik, emellett ezek csupán fakultatívak. Ezért a kockázatértékelő rendszerek hatékonyságának és harmonizációjának elemzését a 2006/22/EK irányelv keretében kell elvégezni, amint a vonatkozó intézkedéseket bevezetik.

[6] *„(1) A tagállamok létrehoznak egy, a vállalkozásokra vonatkozó kockázatértékelő rendszert, a 3820/85/EGK vagy a 3821/85/EGK rendelettel kapcsolatban az egyes vállalkozások által elkövetett jogsértések száma és súlya alapján.”*

E tekintetben e jelentés célja, hogy áttekintést nyújtson a tagállamok végrehajtási intézkedéseiről az átültetés ellenőrzésének előzetes megállapításai alapján.

2. AZ IRÁNYELV

2.1 Az irányelv hatálya

Az irányelv minden olyan jármű esetében megtartotta a kötelező vizsgálatot, amelyet a 2000/30/EK irányelv szerint rendszeresen vizsgálnak, azaz a nehéz tehergépjárművek (N2, N3), a buszok (M2, M3) és a nehéz pótkocsik (O3 és O4) esetében.

Ugyanakkor az irányelv újdonságként bevezette a 40 km/h-t meghaladó legnagyobb tervezési sebességű traktorok vizsgálatát, amelyeket főként a közúti árufuvarozásra szolgáló közutakon használnak.

Az irányelv hangsúlyozza: a tagállamoknak joguk van arra, hogy az irányelv hatálya alá nem tartozó járműveket, például a könnyű haszonjárműveket (N1) is közúti műszaki ellenőrzésnek vessék alá, illetve hogy a közutaktól eltérő helyeken is ellenőrzéseket végezzenek.

2.2 Kockázatértékelő rendszer; A járművek kiválasztása az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésre

Újdonságként az irányelv kiterjeszti a 2006/22/EK irányelv által létrehozott kockázatértékelő rendszert. A tagállamok jelenleg kötelesek bevezetni kockázatértékelő rendszerükbe a nehéz tehergépjárműveken, a buszokon és a nehéz pótkocsikon a közúti műszaki ellenőrzés során feltárt hiányosságok számára és súlyosságára vonatkozó információkat, de ez nem vonatkozik a gyors traktorokra.

Az irányelv I. melléklete határozza meg a vállalkozások kockázati profiljának meghatározására vonatkozó kritériumokat, például a hiányosságok számát és súlyosságát, azonban a kritériumok használata nem kötelező, és a tagállamok használhatják saját rendszerüket.

A belföldi járműveken végzett közúti ellenőrzések során összegyűjtött információk mellett a tagállamoknak a más tagállamoktól kapott információkat is be kell vezetniük kockázatértékelő rendszerükbe.

A tagállamok engedélyezhetik a vállalkozások számára, hogy további önkéntes műszaki vizsgálatoknak vetessék alá járműveiket, az ezekre az ellenőrzésekre vonatkozó információkat pedig figyelembe lehet venni a vállalkozás kockázati profiljának javítása céljából.

Az ellenőrizendő járművek kiválasztása történhet vagy az üzemeltető vállalkozás magas kockázati profilja alapján, vagy véletlenszerűen, ha fennáll a gyanúja annak, hogy a jármű veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára és a környezetre nézve.

2.3 A közúti műszaki ellenőrzés rendszere; A közúti műszaki ellenőrzések tartalma és módszerei

Az irányelv egyik legfontosabb újdonsága a közúti műszaki ellenőrzés kétlépcsős megközelítésének bevezetése.

A közúti műszaki ellenőrzésre kiválasztott valamennyi járművön az ellenőrnek legalább az elsődleges ellenőrzést el kell végeznie. Az elsődleges ellenőrzés kötelező és választható elemeket egyaránt tartalmaz. Az ellenőr minden esetben ellenőrzi a legutóbbi időszakos műszaki vizsgálat eredményét tanúsító műszaki vizsgálati bizonyítványt, adott esetben a

közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvet, és szemrevételezés útján műszakilag értékeli a járművet. Ha az előző közúti műszaki ellenőrzésről szóló jelentésben hiányosság vagy hiányosságok vannak feltüntetve, az ellenőr megvizsgálja, hogy ezt a hiányosságot vagy ezeket a hiányosságokat megszüntették-e. Nem kötelező elem a járművön lévő rakomány rögzítésének szemrevételezése, illetve műszaki vizsgálat bármilyen megfelelőnek tűnő módszer révén. Az ilyen műszaki vizsgálat elvégzésére annak megállapítása céljából kerülhet sor, hogy a járművet további részletes közúti műszaki ellenőrzésnek is alá kell-e vetni, illetve abból a célból, hogy felszólítsanak a feltárt súlyos vagy veszélyes hiányosságoknak a megszüntetésére a jármű további közúti használatbavétele előtt.

Az elsődleges ellenőrzés eredménye alapján az ellenőr dönt arról, hogy szükséges-e a járművet részletesebb ellenőrzésnek alávetni.

Míg az elsődleges ellenőrzés tekintetében az irányelv inkább keretként szolgál, és nagy rugalmasságot biztosít a tagállamok számára, addig a részletes ellenőrzéseket az irányelvben meghatározott szigorú szabályok betartásával kell végrehajtani.

Az időszakos műszaki vizsgálatról szóló 2014/45/EU irányelvhez hasonlóan az irányelv II. melléklete meghatározza a közúti műszaki ellenőrzés során összehangolt minimumként megvizsgálandó tételeket, a módszereket, a hibaokokat és a hiányosságok osztályozását. Míg azonban az időszakos műszaki ellenőrzés során az ellenőrnek minden egyes tételt ellenőriznie kell, és a teljes mellékletet le kell fednie, a közúti műszaki ellenőrzés során az irányelv II. mellékletében felsorolt tételek közül csak azokat kell ellenőrizni, amelyeket szükségesnek és relevánsnak tartanak. Mindazonáltal különös figyelmet kell fordítani a gumiabroncsok, a kerekek és az alváz biztonságára, valamint a környezetterhelésre.

A közúti műszaki ellenőrzés egyik korlátja, hogy ha a műszaki vizsgálati bizonyítvány vagy a közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyv szerint a II. mellékletben felsorolt tételek valamelyikének ellenőrzése a megelőző három hónap folyamán megtörtént, úgy az ellenőr azt a tételt csak akkor vizsgálhatja meg újra, ha a vizsgálat nyilvánvaló hiba miatt indokolt.

A részletes ellenőrzést követően az ellenőrnek jegyzőkönyvet kell kiállítania a IV. mellékletnek megfelelően, és a jegyzőkönyv egy példányát át kell adnia a járművezetőnek.

2.4 Felelősség; Ellenőrök; Ellenőrzési létesítmények; Szankciók

Az irányelv egyértelmű követelményeket határoz meg, amelyeket a tagállamoknak elő kell írniuk:

- a műszaki vizsgálati bizonyítvány és a legutóbbi közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyv hitelesített vagy eredeti nyomtatott változatát a járműben kell tartani. Elektronikus tanúsítvány szintén elfogadható;
- a közúti műszaki ellenőrzés alá vont jármű vezetőjének és a járművet üzemben tartó vállalkozásnak együtt kell működnie az ellenőrökkel, és az ellenőrzés céljára hozzáférést kell biztosítania a járműhöz, annak részeihez, és valamennyi releváns dokumentumhoz;
- a tagállamok meghatározzák a vállalkozások felelősségét aziránt, hogy a gépjárművek biztonságilag és műszakilag megfelelő állapotban legyenek, a vezető felelősségének sérelme nélkül;
- az ellenőröknek tartózkodniuk kell bármilyen, a járművezető nemzetisége, a járművet nyilvántartásba vevő ország szerinti megkülönböztetéstől;

- az ellenőrnek minden olyan összeférhetetlenségtől mentesnek kell lennie, amely hatással lehet döntése pártatlanságára és objektivitására, és
- az ellenőrök díjazása nem függhet közvetlenül össze az elvégzett elsődleges vagy részletes közúti műszaki ellenőrzések eredményével.

Ezenkívül az irányelv külön követelményeket írt elő a részletes ellenőrzéseket végző ellenőrökre vonatkozóan. Ezeknek az ellenőröknek meg kell felelniük az időszakos műszaki ellenőrzéseket végző ellenőrök számára előírt minimális kompetencia- és képzési követelményeknek.

Ami a részletes közúti ellenőrzésekhez használt létesítményeket illeti, ezek lehetnek mobil ellenőrzési egységek, kijelölt közúti ellenőrzési létesítmények vagy időszakos műszaki vizsgálóállomások, amelyik a legközelebb található. Egyes ellenőrzések – például a fékek vagy a felfüggesztések ellenőrzésének – elvégzéséhez szükséges berendezéseknek mind a mobil ellenőrzési egységekben, mind a kijelölt közúti ellenőrzési létesítményekben rendelkezésre kell állniuk. Ha olyan tételt kellene megvizsgálni, amelyhez nem áll rendelkezésre a szükséges berendezés, a járművet egy olyan vizsgálóállomáshoz kell irányítani, ahol az ellenőrzés elvégezhető.

2.5 A hiányosságok értékelése; Nyomon követés súlyos vagy veszélyes hiányosságok esetén; Ellenőrzési díjak

2010-ben a Bizottság ajánlást[7] fogadott el iránymutatásként az ellenőrök számára és a 2009/40/EK irányelv II. mellékletében felsorolt hibák összehangolt minősítésének biztosítása érdekében. Az ajánlás három hibakategóriát vezetett be (kisebb, jelentős és balesetveszélyes hibák), és iránymutatásként meghatározta az egyes hibakategóriákat.

Az ajánlás alapján a 2014/45/EU irányelv bevezette a hiányosságok értékelését, mint az időszakos műszaki vizsgálatra vonatkozó összehangolt intézkedést. Ugyanezt a megközelítést alkalmazták a közúti műszaki ellenőrzési intézkedések felülvizsgálata során. Az irányelv három különböző hibakategóriát vezetett be. Súlyosságuktól függően a hibák lehetnek kisebbek, jelentősek vagy veszélyesek. Ha egy jármű hiányosságai több hibakategóriába is besorolhatók, a járművet a súlyosabb hiányosság szerinti kategóriába kell sorolni. Továbbá, amennyiben egy jármű az ellenőrzött területek (például fékek vagy kormányberendezés) egyazon csoportján belül több hiányosságot is mutat, a hiányosságok értékelésekor a járművet a következő legsúlyosabb kategóriába kell besorolni, amennyiben a hiányosságok összeadódó hatása miatt a jármű nagyobb veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára nézve.

2.6 Az ellenőrizendő járművek százalékos aránya; Az ellenőrzési jegyzőkönyv és a közúti műszaki ellenőrzési adatbázisok; Információtovábbítás a Bizottság részére

Újdonságként az irányelv azt az általános célkitűzést határozta meg, hogy az elsődleges közúti műszaki ellenőrzések száma az Unióban minden évben a tagállamokban nyilvántartásba vett összes nehéz tehergépjármű, busz és a nehéz pótkocsi legalább 5 %-ának feleljen meg.

Tagállami szinten ez azt jelenti, hogy mindegyik tagállamnak törekednie kell arra, hogy arányos számban hajtson végre elsődleges közúti műszaki ellenőrzést, figyelembe véve a területén nyilvántartásba vett járművek számát.

[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 tagállamok kötelesek mind az elsődleges, mind a részletes közúti műszaki ellenőrzés után összegyűjteni bizonyos információkat. Az összegyűjtött információk szolgálnak alapul azokhoz a jelentésekhez, amelyeket minden második évben továbbítaniuk kell a Bizottságnak.

Az első nemzeti jelentések 2019-re és 2020-ra vonatkoznak, és 2021. március 31-ig kell őket megküldeni a Bizottság részére.

2.7 Kapcsolattartó kijelölése; a tagállamok közötti együttműködés; Összehangolt közúti műszaki ellenőrzések

Az irányelv előírta a tagállamoknak, hogy nemzeti kapcsolattartót jelöljenek ki és jelentsenek be a Bizottságnak. A kapcsolattartó feladatai a következők:

- a többi tagállam nemzeti kapcsolattartóival való koordináció biztosítása az irányelvvel kapcsolatos kérdésekben, különösen, ha a közúti ellenőrzés során súlyos vagy veszélyes hiányosságokat tártak fel egy másik tagállamban nyilvántartásba vett járműben;
- minden második évben megküldeni a Bizottság részére a tagállam által elvégzett közúti műszaki ellenőrzések adatait.

3. A TAGÁLLAMOK ÁLTAL BEJELENTETT, AZ ÁTÜLTETÉST CÉLZÓ NEMZETI INTÉZKEDÉSEK ÉS ÉRTÉKELÉSÜK ELŐZETES MEGÁLLAPÍTÁSAI

3.1 A tagállamok által bejelentett, az átültetést célzó nemzeti intézkedések

A tagállamoknak 2017. május 20-ig kellett elfogadniuk és kihirdetniük azokat a nemzeti intézkedéseket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek, és erről értesíteniük kellett a Bizottságot. Az intézkedéseket 2018. május 20-tól alkalmazták.

2017. május 20-ig a 28 tagállam közül csupán 8 tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy az irányelv átültetése befejeződött. Az eljárási szabályokkal összhangban a Bizottság kötelezettségszegési eljárásokat indított, ösztönözve a többi 20 tagállamot az átültetéshez szükséges nemzeti intézkedések elfogadására. A kötelezettségszegési eljárások megindítása szolgált alapul a tagállamokkal folytatott intenzív egyeztetésnek, és az esetek többségében az átültetést célzó, hiányzó nemzeti intézkedések bejelentéséhez vezetett.

3.2 Előzetes megállapítások

Annak érdekében, hogy előzetes értékelést szerezzen az átültetést célzó nemzeti intézkedések az irányelv követelményeinek való megfelelésével kapcsolatban, a Bizottság külső vállalkozóval szerződött. A vállalkozó megállapításait a Bizottság részletesen elemzi, a munka várhatóan a következő hónapokban fejeződik be.

3.2.1 Az irányelv hatálya

Az átültetést célzó nemzeti intézkedések előzetes elemzése szerint a nagy sebességű traktorok felvétele néhány tagállam számára kihívást jelentett. Néhány kisebb probléma felmerülhet a már a közúti ellenőrzési rendszer részét képező járműkategóriákkal kapcsolatban is, amelyek további pontosítást igényelnek.

3.2.2 Kockázatértékelő rendszer; A járművek kiválasztása az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésre

Az előzetes értékelés több tagállamban is lehetséges problémákat jelzett a kockázatértékelő rendszernek a közúti műszaki ellenőrzésen alapuló információkkal való kibővítésével kapcsolatban. Ez további elemzést és az érintett tagállamokkal való egyeztetést igényel.

Úgy tűnik, hogy a tagállamok többsége bevezette az irányelvnek a járművek kiválasztására vonatkozó fakultatív intézkedéseit, és az előzetes értékelés során nem merült fel komoly aggály.

3.2.3 A közúti műszaki ellenőrzés rendszere; A közúti műszaki ellenőrzések tartalma és módszerei

Az előzetes megállapítások szerint a közúti műszaki ellenőrzés különálló elsődleges és részletes szakaszának bevezetése kihívást jelentett. Úgy tűnik, hogy egyes tagállamokban nem vezették be a két szakasz egyértelmű elkülönítését, ami további kérdéseket vethet fel a különböző szakaszokhoz közvetlenül kapcsolódó témákban, például az adatgyűjtés, a részletes közúti ellenőrzési jegyzőkönyve vagy az ellenőrök képzése terén.

3.2.4 Felelősség; Ellenőrök; Ellenőrzési létesítmények; Szankciók

Az előzetes elemzés során nem merültek fel jelentős aggályok, de az ellenőrök számára előírt követelményekkel kapcsolatos néhány pont további értékelést és az érintett tagállamokkal való egyeztetést igényel.

3.2.5 A hiányosságok értékelése; Nyomon követés súlyos vagy veszélyes hiányosságok esetén; Ellenőrzési díjak

Az előzetes értékelés átfogó következtetései pozitívak voltak, azonban néhány pont további pontosítást igényel.

Úgy tűnik, hogy csak néhány tagállam vezetett be azokat a nem kötelező intézkedéseket, amelyek az ellenőrzés elvégzéséhez kapcsolódó díj befizetését írják elő, ha a részletes ellenőrzés során hibák feltárására kerül sor.

3.2.6 Az ellenőrizendő járművek százalékos aránya; Az ellenőrzési jegyzőkönyv és a közúti műszaki ellenőrzési adatbázisok; Információtovábbítás a Bizottság részére

Ami az 5 %-os küszöböt és a tagállami szinten végzett ellenőrzések arányos számát, valamint az információk minden második évben a Bizottságnak történő megküldését illeti, az átültetést célzó nemzeti intézkedéseket egyes esetekben nehéz volt beazonosítani, mindazonáltal az előzetes értékelés nem azonosított komolyabb problémákat.

Másrészről úgy tűnik, hogy a különböző információk az elsődleges és a részletes ellenőrzéseket követő gyűjtésének új kötelezettsége néhány tagállam számára nehézséget jelentett, és további pontosítást és az érintett tagállamokkal való egyeztetést igényel.

A nemzeti szinten összegyűjtendő információkat illetően meg kell jegyezni, hogy átmeneti intézkedések hiányában az irányelv nehéz helyzetet teremtett a tagállamok számára. Az irányelvet 2018. május 20-tól kell alkalmazni, azonban az irányelvvel összhangban az első nemzeti jelentések csak 2019-re és 2020-ra fognak kiterjedni. Ez azt jelenti, hogy a 2018-as év egészére vonatkozó adatokat ugyanúgy össze kell gyűjteni, és a nemzeti jelentéseket a 2000/30/EK irányelvnek megfelelően el kell készíteni, annak ellenére, hogy ezt az irányelv alkalmazásának megkezdésével 2018. május 20-án hatályon kívül helyezték. Ez a joghézag

jelentős gyakorlati problémákat vetett fel a tagállamok számára a 2017–2018-as közúti ellenőrzésekről szóló jelentéseik összeállítása során.

3.2.7 Kapcsolattartó kijelölése; a tagállamok közötti együttműködés; Összehangolt közúti ellenőrzések;

A tagállamok 2015. május 20-ig bejelentették nemzeti kapcsolattartóikat, és azóta rendszeres frissítéseket küldenek. A bejelentések és azok későbbi frissítései alapján a Bizottság összeállította a bejelentett nemzeti kapcsolattartók jegyzékét, és rendszeresen megosztja azt a tagállamokkal.

4. ÖSSZEFOGLALÓ – KÖVETKEZTETÉSEK

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

Az irányelv intézkedéseinek a nemzeti jogszabályaikba történő átültetését 8 tagállam fejezte be időben. A másik 20 tagállam azt követően teljesítette átültetési kötelezettségét, hogy a Bizottság hivatalos eljárásokat indított, amelyekben felszólította őket erre.

Ami a nemzeti intézkedéseknek az irányelvben foglaltaknak való megfelelését illeti, az előzetes értékelés azt mutatja, hogy az átültetés a tagállamok többségében összességében kielégítőnek tűnik, ugyanakkor egyes esetekben a Bizottság fontolóra veheti egyezetetések kezdeményezését az érintett tagállamokkal, hogy tisztázzák az esetleges meg nem feleléseket.

Az irányelvnek a haszongépjárművek közúti műszaki ellenőrzésének különböző aspektusaira gyakorolt hatásait illetően érdemi következtetéseket csak hároméves megszakítás nélküli alkalmazási időszak után keletkezett adatok alapján lehet levonni. Mindazonáltal a Bizottság szorosan figyelemmel fogja kísérni a helyzetet és a kellő időben utólagos értékelést fog készíteni.