



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2014.9.12.
COM(2014) 569 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

A Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről szóló, 2000. június 6-i 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv tagállamok általi alkalmazásáról

Jelentéstételi időszak: 2011—2012

TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS	3.
2.	A 2000/30/EK IRÁNYELV	4.
3.	TAGÁLLAMI ADATKÖZLÉS	4
4.	AZ ELLENŐRZÉS TARTALMA	5
5.	STATISZTIKAI ADATOK	6
5.1.	Az ellenőrzött járművek százalékos aránya	7
5.2.	Az ellenőrzött járművek összmennyisége és eredete	8
5.3.	A forgalomból kivont járművek	9
5.4.	Hiányosságtípusok és adatok tagállamonként	11
6.	A SZANKCIÓK TÍPUSAI	11
7.	ÖSSZEFOGLALÓ KÖVETKEZTETÉSEK	12

I. MELLÉKLET: ELLENŐRZÉSI TÉTELENKÉNT FELTÁRT HIÁNYOSSÁGOK

II. MELLÉKLET: ELLENŐRZOTT JÁRMŰVEK ÉS A FORGALOMBÓL VALÓ
KIVONÁSOK ARÁNYA TAGÁLLAMONKÉNT

1. BEVEZETÉS

A közúti közlekedés biztonságát, a környezetvédelmet és a tisztességes versenyt szem előtt tartva az európai jogszabályok számos intézkedést írnak elő annak biztosítása érdekében, hogy az európai utakon közlekedő haszongépjárművek jó állapotban legyenek. Ezek a következőket foglalják magukban:

- a szakma gyakorlásának engedélyezését érintő szabályok, amelyek megkövetelik, hogy a szállítók elegendő pénzügyi kapacitással rendelkezzenek a gépjárművek megfelelő karbantartásához (1072/2009/EK rendelet¹);
- a járművek rendszeres műszaki vizsgálatait, amelyeket a tagállamoknak az európai szinten előírt minimális gyakorisággal el kell végezniük a területükön nyilvántartásba vett járművek tekintetében (2009/40/EK irányelv²);
- az e jelentés tárgyát képező országúti műszaki ellenőrzések, amelyekkel biztosítható, hogy a haszongépjárműveket csak abban az esetben használják, ha karbantartásuk következtében megfelelnek a közlekedésre való alkalmasság magas szintű műszaki előírásainak (2000/30/EK irányelv³).

A 2000/30/EK irányelv szerint a közúti biztonság javítása és a környezet védelme érdekében a tagállamok területén közlekedő haszongépjárművek, valamint azok pótkocsijai és félpótkocsijai a közlekedésre való alkalmasságot vizsgáló országúti műszaki ellenőrzések hatálya alá tartoznak.

A 2000/30/EK irányelv 6. cikke szerint a tagállamoknak kétfévente közölniük kell a Bizottsággal a megelőző két évben összegyűjtött alábbi adatokat:

- az ellenőrzött haszongépjárművek mennyisége az irányelvben meghatározott hét kategória és a nyilvántartásba vevő ország szerinti bontásban;
- az ellenőrzött tételek; és
- az észlelt hiányosságok

Az irányelv kilenc tételt sorol föl (lásd a 4. szakaszt), amelyek országúti műszaki ellenőrzés tárgyát képezhetik. A közúti biztonsági követelményeknek való meg nem felelés bármely ellenőrzési tétel esetében azzal járhat, hogy a járművet kivonják a forgalomból. Az ellenőrzött járműnél tapasztalt valamennyi hiányosságot fel kell tüntetni az ellenőrzési jegyzőkönyvben, és azt át kell adni a jármű vezetőjének. Az irányelv előírja, hogy a Bizottságnak – a tagállamoktól kapott adatok alapján – jelentést kell küldenie a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek az irányelv alkalmazásáról az ellenőrzési eredmények összefoglalásával együtt.

2014. április 3-án az Európai Parlament és a Tanács a 2014/47/EU irányelv⁴ elfogadásával átdolgozta az országúti műszaki ellenőrzésről szóló korábbi irányelvet. Az átdolgozott irányelv többek között új, uniós szintű célkitűzést határoz meg az elvégzendő országúti műszaki ellenőrzésekre vonatkozóan. A 2018-tól hatályba lépő új előírás zökkenőmentes

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1072/2009/EK rendelete a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (átdolgozás), HL L 300., 2009.11.14., 72. o.

² Az Európai Parlament és a Tanács 2009. május 6-i 2009/40/EK irányelve a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról (átdolgozás); HL L 141., 2009.6.6., 12. o.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2000. június 6-i 2000/30/EK irányelve a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről, HL L 203., 2000.8.10., 1. o.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2014. április 3-i 2014/47/EU irányelve az Unió területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről, HL L 127., 2014.4.29., 134. o.

alkalmazásának megkönnyítése érdekében ez a jelentés tájékoztatást nyújt a nyilvántartásba vett nehéz haszongépjárművek 5 %-ának jövőbeli ellenőrzésére vonatkozó uniós szintű célkitűzéssel kapcsolatban.

2. A 2000/30/EK IRÁNYELV

A módosított⁵ 2000/30/EK irányelv — amely 2018. május 19-ig hatályos — több feltételt is meghatároz az Unió területén közlekedő haszongépjárművek országúti műszaki ellenőrzésének végrehajtását illetően.

Az országúti műszaki ellenőrzés a valamely tagállam területén közlekedő haszongépjármű előzetes bejelentés nélküli vizsgálatát jelenti. Az ellenőrzéseket, melyekre általában közutakon kerül sor, a hatóságok vagy a felügyeletük alatt eljáró más szervek végzik.

Az országúti műszaki ellenőrzések során semmilyen hátrányos megkülönböztetés nem alkalmazható a járművezető állampolgársága, illetve a haszongépjárművet nyilvántartásba vevő vagy forgalomba helyező ország alapján. Az ellenőrzéseket úgy kell végrehajtani, hogy a lehető legkevesebb költséggel és késéssel járjanak a járművezetők és a szállítócégek számára.

A haszongépjárműveket céltottan kell kiválasztani országúti műszaki ellenőrzésre, különösen ügyelve azon járművek kiszűrésére, amelyekről a leginkább feltételezhető, hogy rosszul karbantartottak.

Az országúti ellenőrzéseket fokozatos módszerrel kell elvégezni. Először szemrevételezéssel kell megvizsgálni a jármű karbantartási állapotát a jármű álló helyzetében. Ha a jármű állapota olyan jellegű biztonsági kockázatra utal, amely mélyrehatóbb vizsgálatot tesz indokolttá, a jármű egy közeli ellenőrző központban részletesebb ellenőrzésnek vethető alá. Valamennyi országúti ellenőrzés eredményét rögzíteni kell az irányelvben meghatározott mintának megfelelő országúti műszaki ellenőrzési jegyzőkönyvben. Ez az információ szolgál a tagállamok által az Európai Bizottságnak benyújtott adatok alapjául.

Ha a veszélyes hiányosságokkal rendelkező haszongépjármű kockázatot jelent a közúti közlekedés biztonságára, használatát e hiányosságok kijavításáig megtilthatják. A megfelelő nyomon követés biztosítása érdekében a súlyos hiányosságokat felmutató külföldi járművekről értesíteni kell a nyilvántartásba vevő országot.

3. TAGÁLLAMI ADATKÖZLÉS

Ez a dokumentum a negyedik jelentés a 2000/30/EK irányelv tagállami alkalmazásáról, és a 2011–12-es időszakot fedi le. Az erre az időszakra vonatkozó adatokat a tagállamoknak legkésőbb 2013. március 31-ig kellett a Bizottság rendelkezésére bocsátaniuk.

Az adatok benyújtása azonban több esetben késedelmesen történt. Tizenöt tagállam (Belgium, Bulgária, a Cseh Köztársaság, Dánia, Németország, Észtország, Olaszország, Lettország, Málta, Hollandia, Ausztria, Lengyelország, Románia, Szlovákia és Svédország) a határidőig benyújtotta az adatokat az ellenőrzött járművek járműkategóriánkénti és nyilvántartásba vevő országonkénti számáról, valamint az ellenőrzött tételekről és a feltárt hiányosságokról. Miután a Bizottság kétoldalú párbeszédet kezdeményezett a többi tizenkét tagállammal, ők is rendelkezésre bocsátották az előírt adatokat. Az utolsó adatok 2014. május 6-án érkeztek be a tagállamoktól.

A 2000/30/EK irányelv 6. cikke szerint előírt adatközlés megkönnyítése érdekében a Bizottság és a tagállami szakértők egységes jelentéstételi formátumot dolgoztak ki. Az

⁵ A Bizottság 2010. július 5-i 2010/47/EU irányelve a 2000/30/EK irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról, HL L 173., 2010.7.8., 33. o.

egységes formanyomtatvány jelentősen megkönnyíti az adatgyűjtést, használata azonban nem kötelező. A tagállami jelentések többsége ehhez az ajánlott formanyomtatványhoz igazodott, még ha a táblázatokat nyomtatott formában nyújtották is be. A Cseh Köztársaság, Németország, Spanyolország, Franciaország, Lengyelország, Szlovénia és Finnország nem alkalmazta az egységes formanyomtatványt.

Az adatszolgáltatás teljessége tagállamonként eltérő volt. Csak néhány tagállam — a Cseh Köztársaság, Görögország, Lettország, Ausztria, Lengyelország és Ausztria — tett jelentést az Európai Unió kívül nyilvántartásba vett járművekről. Bulgária, a Cseh Köztársaság, Dánia, Észtország, Franciaország, Luxemburg, Hollandia, Szlovákia és Szlovénia a 2011-es és a 2012-es évre vonatkozó adatokat külön nyújtotta be. Egyes tagállamok (Dánia, Spanyolország, Franciaország, Lengyelország és Szlovénia) esetében alapvető adatok hiányoztak az összes járműkategóriára, az ellenőrzött tételekre és a járművek származási országára vonatkozó információkból. A forgalomból kivont járművekről egyedül Spanyolország és Finnország nem szolgáltatott semmilyen információt. Ezenkívül egyes tagállamok többféle, például a tagállami közlekedési minisztérium és rendőrség által összeállított adatkészletet is benyújtottak. Általánosságban elmondható, hogy az adatgyűjtéshez az egységes formanyomtatványt használó tagállamok teljesebb adatállományt bocsátottak a Bizottság rendelkezésére.

4. AZ ELLENŐRZÉS TARTALMA

Az ellenőrzés és a tagállami adatszolgáltatás nagy valószínűséggel kiter legalább a módosított 2000/30/EK irányelv I. mellékletében szereplő jegyzőkönyvminta 10. pontjában felsorolt következő tételekre: Ezek a következők:

- azonosítás;
- fékberendezés;
- kormányzás;
- láthatóság;
- világítóberendezések és elektromos rendszer;
- tengelyek, kerekek, gumibroncsok, felfüggesztés;
- alváz és az alvázra erősített részek;
- egyéb berendezések, ezen belül menetíró készülék és sebességkorlátozó berendezés;
- környezetterhelés, ezen belül kibocsátások és tüzelőanyag- és/vagy olajszivárgás.

5. STATISZTIKAI ADATOK

A tagállamok által ellenőrzött járművekkel kapcsolatos információk összehasonlíthatósága érdekében a közúti járműszerelvényekre és csuklós gépjárművekre vonatkozó számadatokat tehergépjárművek és pótkocsik, illetve tehergépjárművek és félpótkocsik csoportjára kellett felbontani. Ezen adatok dőlt betűvel vannak szedve a jelentésben.

5.1. Az ellenőrzött járművek százalékos aránya

Az ellenőrzött járművek száma összesen **8 145 984** volt a 2011–2012-es időszakban. Ebben az időszakban az Európai Unióban nyilvántartásba vett haszongépjárművek száma **8 830 451** volt. A 2011–2012 során ellenőrzött járművek aránya a teljes gépjárműállományhoz viszonyítva **92,25 %** volt, ami azt jelenti, hogy évente az összes gépjármű **46,12 %-a** esett át országúti ellenőrzésen.

A nyilvántartásba vett haszongépjárművek és az évente átlagosan megvizsgált gépjárművek aránya tagállamonként jelentős különbségeket mutat a 0,3 %-tól a több mint 100 %-ig terjedő tartományban. Ezeket a különbségeket részben a különböző jelentéstételi módszerekkel lehet magyarázni: néhány tagállam (többek között Németország, Franciaország és Lengyelország) például az előzetes ellenőrzéseket is magában foglaló adatokról tett jelentést, más tagállamok viszont csak a részletesebb ellenőrzésekről számoltak be. Az eltérések okai lehetnek a különböző tagállami ellenőrzési rendszerek is, melyek a berendezések nélkül végzett alapvető vizsgálatoktól a kimondottan összetett és részletes, mobil ellenőrzési egységekkel vagy a közelben található ellenőrző központokban végzett vizsgálatokig számos megoldást felölelnek.

1. táblázat: Az ellenőrzött járművek százalékos aránya

Tagállam	Ellenőrzött járművek (2011–12)	A nyilvántartásba vett N2, N3, M2, M3, O3 és O4 kategóriájú járművek	Teljes éves arány*
Belgium	18 799	253 440	3,71 %
Bulgária	595 905	293 930**	101,37 %
Cseh Köztársaság	160 285	211 794**	37,84 %
Dánia	27 781	92 911	14,95 %
Németország	2 881 859	963 763**	149,51 %
Észtország	1 791	44 596**	2,01 %
Írország	11 988	107 610**	5,57 %
Görögország	28 276	472 955**	2,99 %
Spanyolország	388 505	869 934**	22,33 %
Franciaország	1 431 117	758 788**	94,30 %
Olaszország	65 053	1 070 184**	3,04 %
Ciprus	1 133	27 178	2,08 %
Lettország	5 822	47 272**	6,16 %
Litvánia	83 342	109 019**	38,22 %
Luxemburg	901	18 615**	2,42 %
Magyarország	328 202	160 112**	102,49 %
Málta	3 852	10 994**	17,52 %
Hollandia	11 471	310 833	1,85 %
Ausztria	32 227	98 897	16,29 %
Lengyelország	1 710 675	914 776**	93,50 %
Portugália	709	116 455**	0,30 %

Tagállam	Ellenőrzött járművek (2011–12)	A nyilvántartásba vett N2, N3, M2, M3, O3 és O4 kategóriájú járművek	Teljes éves arány*
Románia	22 260	346 418**	3,21 %
Szlovénia	4 534	45 673**	4,96 %
Szlovákia	18 074	271 770**	3,33 %
Finnország	23 609	189 447	6,23 %
Svédország	39 597	148 528	13,33 %
Egyesült Királyság	248 217	874 564**	14,19 %
Összesen	8 145 984	8 830 451	46,12 %

* A teljes éves arány kiszámításának módja: az egyedi tagállami ellenőrzések átlagos éves száma osztva a tagállamban nyilvántartott összes gépjármű számával.

** A számok az Eurostat adatain alapulnak.

5.2. Az ellenőrzött járművek összmennyisége és eredete

A 2000/30/EK irányelv 3. cikke előírja, hogy az ellenőrzéseket megkülönböztetésmentesen kell végezni. Néhány tagállam – különösen Belgium, Luxemburg és Ausztria – jelentésében az országúti műszaki ellenőrzés alá vont külföldi járművek nagyobb arányt képviselnek, míg a hasonlóan jelentős átmenő forgalmat bonyolító más tagállamok esetében a hazai és a külföldi járművek ellenőrzése tekintetében ez az arány kiegyensúlyozottabb volt. Noha lehetséges, hogy ez az ellenőrzés jellegétől független, egyéb tényezőkre vezethető vissza, az irányelv végrehajtásáról szóló előző jelentésben a belgiumi és luxemburgi eredmények igen hasonlóak voltak⁶.

2. táblázat: Az ellenőrzött járművek származási országai

Jelentéstevő tagállam	A tagállam- ban nyilvántartásba vett járművek	Más tagállam- ban nyilvántartásba vett járművek	Az Európai Unión kívül nyilvántartásba vett járművek	Összesen	Tagállami járművek (%)
Belgium	6 887	11 430	482	18 799	36,6 %
Bulgária	520 477	75 428		595 905	87,3 %
Cseh Köztársaság	103 641	53 401	3 243	160 285	64,7 %
Dánia*				27 781	
Németország	1 833 789	921 213	126 857	2 881 859	63,6 %
Észtország	1 732	53	6	1 791	96,7 %
Írország	11 988			11 988	100, %
Görögország	22 569	4 779	928	28 276	79,8 %
Spanyolország	366 205	22 300		388 505	94,3 %
Franciaország	721 796	694 157	15 164	1 431 117	50,4 %

⁶COM(2013) 303.

Jelentéstevő tagállam	A tagállamban nyilván tartásba vett járművek	Más tagállamban nyilván tartásba vett járművek	Az Európai Unión kívül nyilvántartásba vett járművek	Összesen	Tagállami járművek (%)
Olaszország	46 958	14 846	3 249	65 053	72,2 %
Ciprus	1 133			1 133	100,0 %
Lettország	4 781	1 041		5 822	82,1 %
Litvánia	55 201	28 141		83 342	66,2 %
Luxemburg	112	789		901	12,4 %
Magyarország	252 209	75 993		328 202	76,8 %
Málta	3 820	32		3 852	99,2 %
Hollandia	6 999	4 472		11 471	61,0 %
Ausztria	14 019	16 650	1 558	32 227	43,5 %
Lengyelország	1 574 898	64 572	71 205	1 710 675	92,1 %
Portugália	657	52		709	92,7 %
Románia	21 987	273		22 260	98,8 %
Szlovénia	3 298	1 236		4 534	72,7 %
Szlovákia	14 825	3 249		18 074	82,0 %
Finnország	13 156	2 102	8 351	23 609	55,7 %
Svédország	32 656	6 941		39 597	82,5 %
Egyesült Királyság	126 502	121 715		248 217	51,0 %
Összesen	5 762 295	2 124 865	231 043	8 145 984	70,7 %

* Dánia az ellenőrzött gépjárművek nagy részénél nem szolgáltatott adatot a gépjármű származásáról.

5.3. A forgalomból kivont járművek

Azon – veszélyes hiányosságokkal rendelkező – járművek használata, amelyek jelentősen veszélyeztetik a benne utazókat vagy a közúti közlekedés többi résztvevőjét, a hiányosságok kijavításáig megtiltható. A tagállamok által közölt adatok szerint az ellenőrzött járművek teljes számán belül a forgalomból kivont járművek részaránya igen eltérő a különböző tagállamokban; a legmagasabb **Észtországban (87,6 %)**, legalacsonyabb pedig **Lengyelországban (0,6 %)**.

A számokból kikövetkeztethető, hogy a rosszul karbantartott gépjárművekre irányuló közúti műszaki ellenőrzés, vagyis a Luxemburgban, Ausztriában és az Egyesült Királyságban követett jelenlegi gyakorlat, növeli a műveleti hatékonyságot és csökkenti az adminisztratív terheket. A célzott kiválasztást alkalmazó tagállamok a jelek szerint kevesebb ellenőrzéssel is több hiányos járművet tudnak kiszűrni, mint a többi – nagyobb számú ellenőrzést végrehajtó – tagállam. Az előbbi tagállamok közé tartozik **Észtország, Luxemburg és Málta**, ahol a legmagasabb a forgalomból kivonás aránya; ezzel szemben **Dánia, Németország, Hollandia és Lengyelország** esetében a szóban forgó érték a legalacsonyabbak között van az Unión belül. A különösen nagy számú ellenőrzést bejelentő tagállamok esetében jellemzően alacsony volt a forgalomból való kivonások és a feltárt hiányosságok aránya.

3. táblázat: A forgalomból kivont járművek részaránya az ellenőrzött járművek teljes számán belül

Jelentés- tevő tagállam	A jelentéstevő tagállamban nyilvántartásba vett járművek			Az EU-ban nyilvántartásba vett járművek (a jelentéstevő tagállamot is beleértve)		
	Ellen- őrzött járművek száma	Kivont járművek száma	Forgalom- ból való kivonások aránya (%)	Ellen- őrzött jár- művek száma	Kivont járművek száma	Forgalomból való kivonások aránya (%)
Belgium	6 887	589	8,6 %	18 317	1 140	6,2 %
Bulgária	520 477	10 043	1,9 %	595 905	12 584	2,1 %
Cseh Köztársaság	103 641	2 595	2,5 %	157 042	3 340	2,1 %
Dánia				27 781	211	0,8 %
Németorszá- g	1 833 789	13 772	0,8 %	2 755 002	31 817	1,2 %
Észtország	1 732	1 517	87,6 %	1 785	1 544	86,5 %
Írország	11 988	5 200	43,4 %	11 988	5 200	43,4 %
Görögország	22 569	1 266	5,6 %	27 348	1 378	5,0 %
Spanyolorsz- ág	366 205			388 505		
Franciaorszá- g	721 796	76 448	10,6 %	1 415 953	191 896	13,6 %
Olaszország	46 958	6 710	14,3 %	61 804	7 960	12,9 %
Ciprus*	1 133	1 684	148,6 %	1 133	1 684	148,6 %
Lettország	4 781	317	6,6 %	5 822	403	6,9 %
Litvánia	55 201	827	1,5 %	83 342	1 142	1,4 %
Luxemburg	112	82	73,2 %	901	531	58,9 %
Magyarorsz- ág	252 209	4 314	1,7 %	328 202	6 239	1,9 %
Málta	3 820	1 895	49,6 %	3 852	1 900	49,3 %
Hollandia	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Ausztria	14 019	5 851	41,7 %	30 669	14 477	47,2 %
Lengyelorsz- ág	1 574 898	9 228	0,6 %	1 639 470	9 228	0,6 %
Portugália	657	15	2,3 %	709	16	2,3 %
Románia	21 987	8 815	40,1 %	22 260	8 875	39,9 %
Szlovénia	3 298	52	1,6 %	4 534	83	1,8 %
Szlovákia	14 825	3 515	23,7 %	18 074	4 093	22,6 %
Finnország	13 156			15 258		
Svédország	32 656	3 812	11,7 %	39 597	7 043	17,8 %
Egyesült Királyság	126 502	40 022	31,6 %	248 217	87 563	35,3 %
Összesen	5 762 295	198 735	3,4 %	7 914 941	400 481	5,1 %

* Ciprus a forgalomból való kivonások száma helyett a hibák számáról tett jelentést.

5.4. Hiányosságtípusok és adatok tagállamonként

Az ellenőrzések során feltárt leggyakoribb hiányosságok következők műszaki állapotát érintették:

- világító berendezések és elektromos rendszer (**47,0 %**);
- tengelyek, kerekek, gumibroncsok, felfüggesztés (**24,6 %**); és
- alváz és az alvázra erősített részek (**11,8 %**).

Mint az I. mellékletben is látható, ezek az adatok arra rámutatnak az országúti műszaki ellenőrzések fontosságára a közúti közlekedés biztonsága szempontjából. Az előző jelentéstételi időszak adataival összehasonlítva kiderül, hogy korábban is hasonlóak voltak a problémás területek.

Ami a **kibocsátást és szivárgást** illeti (mely a közlekedésbiztonság veszélyeztetésén kívül a környezetet is károsíthatja): a tüzelőanyag- és/vagy olajszivárgással kapcsolatos hiányosságok részaránya az előző jelentéstételi időszakhoz képest 3 %-kal csökkent (4,1 %-ról 1,0 %-ra).

Jelentős eltérések mutatkoznak az egyazon ellenőrzési tételre vonatkozóan feltárt hiányosságok részaránya tekintetében is: a **fékkrendszer** esetében például ez az érték **1,9 % (Észtország)** és **47,3 % (Egyesült Királyság)** között mozgott. Ennek oka lehet az is, hogy a tagállamok eltérő ellenőrzési módszereket alkalmaznak. A 2014/47/EU irányelv hatálybalépése nagyobb összhangot fog teremteni a vizsgálati módszerek, a hiányosságok értékelése és a részletes országúti műszaki ellenőrzésekhez alkalmazott vizsgálati eszközök terén.

A nem uniós országokban nyilvántartásba vett járműveken végzett ellenőrzések mennyiségére vonatkozó, tagállamok által szolgáltatott adatok még nem elegendőek ahhoz, hogy megfelelő következtetést vonjunk le a járművek közlekedésre való alkalmasságával kapcsolatban.

A jelentés II. melléklete áttekintést nyújt a tagállamok által ellenőrzött járművek számáról nyilvántartásba vevő országokként, megadva a forgalomból való kivonások arányát is.

6. A SZANKCIÓK TÍPUSAI

Az irányelv nem rendelkezik az észlelt szabálytalanságok szankcionálásának rendszeréről. A szankciókat a tagállamok határozzák meg oly módon, hogy azok ne jelentsenek megkülönböztetést a járművezető állampolgárságára, illetve a haszongépjárművet nyilvántartásba vevő vagy forgalomba helyező országra vonatkozóan.

Ha nyilvánvalóvá válik, hogy a haszongépjármű jelentősen veszélyezteti a benne utazókat vagy a közúti közlekedés többi résztvevőjét, a 2000/30/EK irányelv megengedi, hogy az ellenőrzést végző hatóság vagy ellenőr az általa észlelt veszélyes hiányosságok kijavításáig megtiltsa a jármű használatát.

Ha a haszongépjármű tulajdonosa nem rendelkezik lakóhellyel az adott tagállamban, az észlelt hiányosságokat – különösen azokat, amelyek a jármű forgalomból való kivonását eredményezik – be kell jelenteni a nyilvántartás szerinti tagállam illetékes hatóságainál.

A komoly hiányosságot észlelő tagállam illetékes hatóságai felkérhetik a nyilvántartás szerinti tagállam illetékes hatóságait, hogy tegyék meg a megfelelő intézkedéseket, például vessék alá a járművet újabb közlekedési alkalmassági vizsgálatnak. Jelentéstételi kötelezettség azonban nem vonatkozik az ilyen esetekre.

7. ÖSSZEFOGLALÓ KÖVETKEZTETÉSEK

Javulás tapasztalható a jelentéstéli kötelezettségnek való megfelelés terén, bár bizonyos alapvető információk, különösen a járműkategóriák, az ellenőrzött tételek, a járművek származási országa és a forgalomból való kivonások száma továbbra is hiányosan szerepelnek a tagállami jelentésekben. A tagállamok nem mindig tartották be a jogszabályban meghatározott adatszolgáltatási határidőt; néhány esetben csak azt követően nyújtották be az adatokat, hogy a Bizottság kétoldalú egyeztetést kezdeményezett a tagállamok illetékes hatóságaival. Egyes tagállamok továbbra sem használják az elektronikus formanyomtatványt, melyet a Bizottság az adatok benyújtásához ajánl. A Bizottság változatlanul azt javasolja, hogy a tagállamok ezt a formanyomtatványt használják az adatszolgáltatáshoz, mivel ez elősegíti az adatok teljes körű rögzítését.

Az Európai Unióban közlekedő haszongépjárművek országúti ellenőrzésére vonatkozó, e jelentésben szereplő adatokból többféle következtetést lehet levonni.

Az EU-ban évente ellenőrzött járművek teljes száma meghaladja az EU teljes haszongépjármű-állományának **40 %-át**, az országonkénti arány viszont az 1 % (Portugália) és a 100 % feletti értékek (Németország, Magyarország, Bulgária) között mozog. Az országúti ellenőrzésekről szóló új 2014/47/EU irányelvben kitűzött jövőbeli 5 %-os uniós cél ezért valamennyi tagállam számára könnyen megvalósítható. A fentiek ellenére 11 tagállam továbbra is lényegesen elmarad az uniós célkitűzéstől, ezért esetükben fokozni kell az országúti műszaki ellenőrzési tevékenységet.

Az összes ellenőrzött gépjármű számán belül jelentős eltérések vannak a hazai gépjárművek számában is. Belgiumban, Luxemburgban és Ausztriában, ahol a belföldi gépjárművekre vonatkozó ellenőrzések aránya 50 % alatt van, törekedni kell annak biztosítására, hogy az ellenőrzések aránya kiegyensúlyozottabb legyen, és így összhangba kerüljön a jelentős tranzitforgalommal rendelkező egyéb tagállamok ellenőrzési arányaival.

Az ellenőrzött járművek teljes számán belül a forgalomból kivont járművek részaránya igen eltérő a különböző tagállamokban; a legalacsonyabb Lengyelországban (1,0 %), a legmagasabb pedig Észtországban (80 %). A bejelentett adatok azt mutatják, hogy ellenőrzések célzottabb elvégzésével növelhető az országúti műszaki ellenőrzések hatékonysága. A célirányosabb ellenőrzések a végrehajtó hatóságok és a fuvarozók adminisztratív terheinek csökkentéséhez is hozzájárulnak. A közúti műszaki ellenőrzésről szóló új 2014/47/EU irányelv előírja a tagállamok számára, hogy módosítsanak ellenőrzési rendszereiken, vagyis a tisztán véletlenszerű ellenőrzés helyett célzottabb megközelítést alkalmazzanak.

Az ellenőrzések során feltárt hiányosságok leggyakrabban a világítóberendezések, a kerekek, a gumiabroncsok és az alváz műszaki állapotával voltak kapcsolatosak. A tagállamok között azonban a hiányosságok aránya terén is jelentős különbségek vannak. Az Európai Bizottság arra ösztönzi a tagállamokat, hogy fordítsanak kiemelt figyelmet a hiányosságok azon kategóriáira, melyek továbbra is a legtöbb problémát jelentik, és ennek megfelelően módosítsanak vizsgálati eljárásaikon.