



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.7.13.
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Műszaki alkalmassági jogszabálysomag

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**az Unió területén közlekedő haszongépjárművek műszaki alkalmasságának közúti
ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

- A javaslat okai és céljai

A javaslat célja, hogy a közúti biztonság fokozása és a környezetvédelem javítása érdekében a gépjárművek és pótkocsijaik közúti ellenőrzéséről szóló, naprakész összehangolt szabályokat határozzon meg.

A javaslat szándéka, hogy elősegítse a 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó, a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatásban¹ rögzített cél elérését, azaz hogy 2020-ig felére csökkenjen a közúti balesetek halálos áldozatainak száma. A javaslat továbbá a járművek nem megfelelő karbantartására irányuló rendelkezései révén elősegíti a közúti közlekedésből származó károsanyag-kibocsátás csökkentését is.

- Háttér-információk

Egy jármű csak akkor kerülhet értékesítésre, ha teljesíti a biztonsági és környezetvédelmi előírások optimális szintjét garantáló típusjóváhagyás vagy egyedi jóváhagyás valamennyi vonatkozó követelményét. Minden tagállamnak kötelessége első alkalommal nyilvántartásba venni valamennyi járművet, amely a járműgyártó által kiállított „megfelelőségi nyilatkozat” alapján megkapja az európai típusjóváhagyást. Ez a nyilvántartásba vétel jelenti a közúti forgalomban történő használat hivatalos engedélyezését, és érvényt szerez a járművekre vonatkozó, eltérő időpontokban bevezetett különböző követelményeknek.

Ezen jóváhagyást követően a közúti forgalomban részt vevő járműveket rendszeresen időszakos műszaki vizsgálatnak kell alávetni. E vizsgálatok célja annak biztosítása, hogy a közutakon közlekedő járművek műszakilag megfelelő állapotúak és biztonságosak legyenek, és ne jelentsenek veszélyt sem a vezetőre, sem a közlekedés többi résztvevőjére nézve. A gépjárműveket ezért ellenőrzik, hogy megfelelnek-e bizonyos, például a biztonságra és a környezetvédelemre vonatkozó követelményeknek, valamint az utólagos módosítási követelményeknek. Az üzletszerű áru fuvarozásra használt, 3,5 tonnát meghaladó össztömegű járművekre, valamint a több mint 8 utas üzletszerű szállítására használt járművekre főleg kereskedelmi célú, rendszeres és intenzív használatuk miatt ezenfelül ad hoc közúti műszaki ellenőrzések is vonatkoznak, amelyek során a környezetvédelmi és műszaki követelményeknek való megfelelésüket az EU-ban bárhol és bármikor ellenőrizhetik.

Egy jármű élettartama során tulajdonosváltás, vagy a jármű tartós használat céljára másik tagállamba történő átvitele miatt sor kerülhet a jármű újbóli nyilvántartásba vételére. A járművek nyilvántartásbavételi eljárására vonatkozóan olyan rendelkezéseket is be kell vezetni, amelyek révén biztosítható, hogy a közúti közlekedés biztonságára közvetlen veszélyt jelentő járművek ne vegyenek részt a forgalomban. A közúti műszaki ellenőrzések fő célja annak biztosítása, hogy a haszongépjárművek ne veszélyeztessék jelentős mértékben a közúti közlekedés biztonságát az időszakos műszaki vizsgálatok közötti időszakban. Az ellenőrzések

¹ COM (2010) 389 végleges.

célja továbbá az egyenlő versenyfeltételek megteremtése az Unióban közlekedő haszongépjárművek karbantartásának színvonalát illetően azáltal, hogy az ellenőrzések elrettentik a felelőtlen gazdasági szereplőket attól, hogy nem megfelelően karbantartott gépjárművek üzemeltetése révén tegyenek szert versenyelőnyre.

- Meglévő rendelkezések a javaslat által érintett területen

A „műszaki alkalmassági jogszabálycsomag” átveszi az időszakos műszaki vizsgálatokra², az országúti műszaki ellenőrzésekre³ és a járművek nyilvántartásba vételére⁴ kiterjedő műszaki vizsgálati rendszerrel kapcsolatos jelenlegi jogszabályokban meghatározott, hatályos előírásokat.

A közúti műszaki ellenőrzésekről szóló jelenlegi szabályozáshoz képest e javaslat fő célkitűzése egy olyan kockázatértékelő rendszer létrehozása, mely a rossz biztonsági mutatókkal rendelkező vállalkozások által üzemeltetett járművek ellenőrzését helyezi a középpontba, tehát a biztonsági és környezetvédelmi szempontból tudatos vállalkozások által üzemeltetett járműveket jutalmazza. A javaslat számos, a műszaki vizsgálat színvonalával és minőségével kapcsolatos kérdésben is új követelményeket határoz meg, nevezetesen a vizsgálati berendezésekre, a vizsgálatot végző személyzet képzésére és a vizsgálati rendszer felügyeletére vonatkozóan.

- Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel

A javaslat összhangban van a közlekedésről szóló fehér könyvben⁵ szereplő, a közúti biztonság fokozására irányuló európai uniós célkitűzéssel, és célja, hogy hozzájáruljon a 2011–2020 közötti időszakra vonatkozóan a közúti biztonságról szóló politikai iránymutatásban szereplő, a biztonságosabb gépjárművekkel kapcsolatos célzott stratégia végrehajtásához.

Ami a javaslat környezetvédelmi szempontjait illeti, a tervezett előírások a tiszta és energiatakarékos járművekről szóló európai stratégia jegyében ezenfelül hozzájárulnak a gépjárművekből származó szén-dioxid és egyéb légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentéséhez, továbbá az integrált energiaügyi és éghajlatváltozási politikához, az ún. „20-20-20”-as stratégiához, valamint elősegítik a 2008/50/EK irányelvben⁶ meghatározott levegőminőségi célkitűzések teljesítését is.

² 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.).

³ Az Európai Parlament és a Tanács módosított 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.).

⁴ A Tanács 1999/37/EK irányelve (1999. április 29.) a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról (HL L 138., 1999.6.1., 57. o.).

⁵ COM (2011) 144 végleges.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a Tiszta Levegőt Európának elnevezésű programról (HL L 152., 2008.6.11., 1. o.).

2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELTEKKEL; HATÁSVIZSGÁLAT

- Konzultáció az érdekeltekkel

Konzultációs módszer

A javaslat kidolgozása során a Bizottság számos módon konzultált az érintett felekkel:

- általános internetes konzultációt folytatott, amely a javaslat összes szempontjára kiterjedt;
- műhelytalálkozók keretében konzultált a szakértőkkel és az érdekelt felekkel;
- a műszaki vizsgálatokra és a közúti műszaki ellenőrzésekre vonatkozó előírások érvényesítésének az Európai Unióban fennálló jövőbeli lehetőségeiről szóló tanulmányt készített azzal a céllal, hogy meghatározza a lehetséges intézkedéseket és a műszaki vizsgálat, valamint a közúti műszaki ellenőrzések hatásaival kapcsolatos költség-haszon elemzési eszközt dolgozzon ki.

Az észrevételek és felhasználásuk rövid ismertetése

Az internetes konzultáció során az érdekelt felek számos kérdést vetettek fel. Az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat teljes körűen beszámol a felvetett érdemi kérdésekről, és bemutatja, hogyan vették azokat figyelembe.

2010. július 29. és 2010. szeptember 24. között nyílt internetes konzultációra került sor. A Bizottság az állampolgároktól, a tagállami hatóságoktól, a berendezések gyártóitól, a műszaki vizsgálóállomásoktól, a gépjárműszerelők szervezeteitől és a járműgyártóktól összesen 9653 választ kapott.

Az eredmények a következő honlapon olvashatók:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása

Érintett tudományterületek/szakterületek

A javaslathoz értékelni kellett a különböző szakpolitikai lehetőségeket és a kapcsolódó gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokat.

Alkalmazott módszerek

A különböző szakpolitikai lehetőségek hatásairól egy külső tanácsadó (Europe Economics) készített tanulmányt, számos tudományos és értékelő jelentés felhasználásával, melyek a különböző szakpolitikai lehetőségek költségének és hasznának pénzben való kifejezésére szolgáló modellek és adatok forrásaiként szolgáltak. A főbb felhasznált tanulmányok a következők:

- A Bizottság jelentése a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről szóló, 2000. június 6-i 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi

irányelvnek a tagállamok általi alkalmazásáról – 2005–2006-os és 2007–2008-as jelentéstételi időszak⁷,

- AUTOFORE (2007),
- „MOT Scheme Evidence-base” [A műszaki vizsgálat rendszerének evidenciabázisa], Közlekedésügyi Minisztérium (Egyesült Királyság, 2008),
- a DEKRA közúti biztonságról szóló, 2008-as jelentése („Balesetmegelőzési stratégiák Európa közútjain”),
- a DEKRA tehergépjárművek közúti biztonságáról szóló, 2009-es jelentése,
- a DEKRA motorkerékpárok közúti biztonságáról szóló, 2010-es jelentése,
- 2009-es és 2010-es TÜV-jelentések.

A szakértői vélemények nyilvánosságának biztosítása

Az összes elkészült és jóváhagyott kutatási jelentés már elérhető vagy hamarosan elérhető lesz a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság honlapján.

- Hatásvizsgálat

A javaslat főbb szempontjainál a Bizottság a következő lehetőségeket mérlegelte:

- (a) A változatlan szakpolitikát feltételező megközelítés az az eset, amelyhez a többi szakpolitikai lehetőség hatásait viszonyítjuk. E lehetőség keretében a jelenlegi uniós szabályozás maradna érvényben.
- (b) A „nem kötelező erejű jogi megközelítés” azt jelentené, hogy a jelenlegi szabályozás végrehajtását javítanák és alkalmazását szorosabban nyomon követnék. E lehetőség értelmében nem kerülne sor új jogszabályok bevezetésére, de a Bizottság új, fokozott erőfeszítéseket tenne a vizsgálat színvonalának javítására, az előírások érvényesítésének fokozására, valamint az adatcsere ösztönzésére szolgáló intézkedések tökéletesítésére.
- (c) A „jogalkotási megközelítés” két összetevőn alapulna:
 - A járművek közúti biztonságának javítására vonatkozó egyedi célkitűzés teljesítése érdekében az első összetevő az időszakos műszaki vizsgálatokra és a szűrőpróbaszerű közúti műszaki ellenőrzésekre vonatkozó uniós minimumkövetelmények szigorítását és kötelező előírások meghatározását öleli fel. Ez elengedhetetlen ahhoz, hogy a rendszerben fennálló hiányosságok ne ássák alá az időszakos műszaki vizsgálatok végrehajtásának hatékonyságát.
 - Az időszakos műszaki vizsgálatához szükséges, illetve az arról szóló adatok hozzáférhetővé tételére vonatkozó egyedi célkitűzés teljesítése érdekében az

⁷ COM (2010) 754 végleges.

átfogó rendszer második összetevője egy olyan összehangolt uniós adatcsererendszer volna, amely esetlegesen egy második szakaszban kerülne létrehozásra, és a meglévő adatbázisokat kapcsolná össze, ily módon is javítva a „műszaki alkalmassági jogszabálycsomag” végrehajtásának hatékonyságát.

Több tagállamban számos engedélyezett, magán műszaki vizsgálóállomás végez műszaki vizsgálatot. A koherens megközelítés biztosítása érdekében bizonyos közös eljárásokat, például a minimális határidőkre és a továbbítandó információk természetére vonatkozóakat, jogszabályban kell meghatározni.

A hatásvizsgálat azonban rámutatott a nem kötelező erejű jogi megközelítés és a szabályozási megközelítés kombinációjából adódó előnyökre, ezért a hatásvizsgálat által korábban tervbe vett, nem kötelező erejű intézkedéseket beillesztették a jogszabályi szövegbe.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

- A javasolt intézkedés összefoglalása

A javaslat a közúti műszaki ellenőrzések alkalmazási körét kiterjeszti a könnyű haszongépjárművekre és pótkocsijaikra, mivel a gépjárművek ezen csoportja nem követi a közúti balesetek halálos áldozatainak számának általános csökkenő tendenciáját. Nem indokolt, hogy az éves műszaki vizsgálat hatálya alá eső más könnyű haszongépjárművek, mint a taxik és a betegszállító járművek a közúti műszaki ellenőrzések fő célcsoportját képezzék, tekintettel arra, hogy e járművek rendelkeznek a halálos kimenetelű közúti balesetek terén a legjobb statisztikával.

A tagállamok által elvégzett közúti műszaki ellenőrzések jobb elosztása érdekében minden évben a nyilvántartásba vett haszongépjárművek egy bizonyos százalékát kell ellenőrizni. A tervezett százalékos arány összességében nem fogja meghaladni az Unióban elvégzett időszakos műszaki vizsgálatok számát.

A járművek kiválasztása az üzemeltetők kockázati profilja alapján történik, és a magas kockázatú vállalkozásokra irányul annak érdekében, hogy csökkentse a járműveiket megfelelően karban tartó üzemeltetőkre nehezedő terhet. A 2000/30/EK irányelven alapuló jelenlegi rendelkezések mellett – amint arra az irányelv végrehajtásáról készített bizottsági jelentés⁸ is rámutat – számos olyan járművet állítanak meg közúti műszaki ellenőrzésre, amely esetében végül nem tárnak fel hibát. A hatásvizsgálat kimutatta, hogy a közúti műszaki ellenőrzéseknek a kockázati arány figyelembevételével történő elvégzésével a jól karbantartott járműveket érintő, mintegy 2,3 millió ellenőrzést ki lehetne küszöbölni, ami a fuvarozók számára 80,4 millió eurós megtakarítást tenne lehetővé. A vállalkozások profilját az előző műszaki vizsgálatok és országúti műszaki ellenőrzések eredményei alapján határozzák meg, ahhoz a rendszerhez hasonlóan, amelyet a 2006/22/EK irányelv⁹ vezetett be a vezetési- és a pihenőidő betartásával kapcsolatban.

⁸ COM(2010) 754

⁹ HL L 102., 2006.4.11., 35. o.

Az összetettebb közúti műszaki ellenőrzéseket vizsgálati berendezésekkel kell elvégezni, mobil ellenőrzési egységek segítségével, vagy egy közeli műszaki vizsgálóállomáson. A közúti műszaki ellenőrzéseknek a rakományrögzítésre is ki kell terjedniük. A feltárt hiányosságokat az általuk jelentett kockázatra vonatkozó összehangolt szabályok alapján kell értékelni.

A közúti műszaki ellenőrzéseket végző ellenőrök ismereteinek és készségeinek szintje meg kell, hogy egyezzen a műszaki vizsgálatot végző ellenőrökével.

A tagállamok végrehajtó hatóságai közötti együttműködést továbbra is elő kell segíteni összehangolt ellenőrzésekkel, közös képzési kezdeményezésekkel, elektronikus információcserével és a felderítési információk és a tapasztalatok cseréjével. A tagállamok szorosan együttműködnek egymással, és rendszeresen összehangolt ellenőrzési tevékenységeket végeznek, melynek során minden tagállam a saját területén az összehangolt fellépés által kitűzött feladatra összpontosít, például a gumiabroncsok állapotának vagy a rakomány rögzítésének vizsgálatára.

A tagállamok közötti és a tagállamok, valamint a Bizottság közötti együttműködés és információcsere a leghatékonyabb módon a kijelölt tagállami kapcsolattartókon keresztül történik.

A Bizottságnak szóló jelentéstétel egységesített jelentéstételi formanyomtatvány segítségével történik.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a mellékleteket a műszaki fejlődéshez való igazítás érdekében a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén naprakésszé tegye, valamint hogy az igazolásokat és jelentéstételi formanyomtatványokat a végrehajtási jogi aktusok révén a tagállamokkal szoros együttműködésben gondozza. A végrehajtási jogi aktusok kiterjednek többek között az üzem közbeni NO_x- és részecskekibocsátás megfeleléségét ellenőrző, modern kibocsátás-utókezelési rendszereken alapuló alternatív vizsgálati eljárásokra is, amelyek jelenleg még fejlesztés alatt állnak.

- Jogalap

A javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikke.

- A szubszidiaritás elve

Mivel a javaslat nem tartozik az Unió kizárólagos hatáskörébe, a szubszidiaritás elve érvényesül.

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok a következő ok miatt nem tudják kielégítően megvalósítani: a közúti műszaki ellenőrzésre vonatkozó műszaki követelmények minimális szintje uniós szinten van meghatározva, és a tagállamok általi végrehajtásuk a követelményeknek az Unión belüli nagy fokú különbözőségéhez vezetett, ami kedvezőtlen hatást gyakorol mind a közúti közlekedés biztonságára, mind a belső piacra.

A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

- Az arányosság elve

A javaslat a következő okokból megfelel az arányosság elvének:

Mint azt a hatásvizsgálat kimutatta, a javaslat megfelel az arányosság elvének, mivel a közúti ellenőrzések színvonalának emelésével és hatékonyságának javításával, valamint az információk akadálytalan áramlását lehetővé tevő, megfelelő keret megteremtésével nem lépi túl a közúti közlekedésbiztonság javításával és a környezetvédelem megerősítésével kapcsolatos célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.

- A jogi aktus típusának megválasztása

Javasolt aktus: rendelet.

A rendelet alkalmazása indokoltnak tekinthető, mivel biztosítja a rendelkezések betartását, ugyanakkor nem igényli a tagállamok jogrendszerébe történő átültetést.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincsenek az uniós költségvetést érintő vonzatai.

5. OPCIONÁLIS ELEMEL [AMENNYIBEN SZÜKSÉGES]

- Meglévő jogszabályok hatályon kívül helyezése

A javaslat elfogadása meglévő jogszabályok hatályon kívül helyezését eredményezi.

- Európai Gazdasági Térség

A javasolt aktus érinti az Európai Gazdasági Térséget, ezért arra is ki kell terjeszteni.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az Unió területén közlekedő haszongépjárművek műszaki alkalmasságának közúti ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i fehér könyvében³ a Bizottság az Unióban 2050-re a halálos kimenetelű közúti balesetek teljes kiküszöbölését tűzte ki célul. E cél eléréséhez a gépjármű-technológia is fontos lesz, amely várhatóan jelentős mértékben hozzájárul a közúti közlekedés biztonsági statisztikáinak javulásához.
- (2) A Bizottság „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” című közleményében⁴ arra tett javaslatot, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak számát 2010-től 2020-ig a felére csökkentsék az Unióban. E cél eléréséhez a Bizottság hét stratégiai célkitűzést fogalmazott meg, melyek közé többek között a gépjárművek biztonságosabbá tételét célzó intézkedések, a sérülések

¹ HL C [...], [...], [...] o.

² HL C [...], [...], [...] o.

³ COM (2011) 144 végleges.

⁴ COM (2010) 389 végleges.

számának csökkentésére, valamint a veszélyeztetett közúthasználók, különösen a motorkerékpárosok biztonságának javítására szolgáló stratégia tartoznak.

- (3) Az időszakos műszaki vizsgálat azon szélesebb körű rendszer része, amelynek célja annak biztosítása, hogy a gépjárművek használatuk során biztonságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő állapotban legyenek. E rendszernek ki kell terjednie a valamennyi gépjárművet érintő rendszeres időszakos műszaki vizsgálatra és a kereskedelmi célú közúti fuvarozásra használt járműveket érintő közúti műszaki ellenőrzésekre, valamint a járművek nyilvántartásbavételi eljárására vonatkozó rendelkezéseket is tartalmaznia kell annak biztosítása érdekében, hogy a közúti közlekedés biztonságára közvetlen veszélyt jelentő járművek ne vegyenek részt a forgalomban.
- (4) Számos uniós szinten elfogadott, a gépjárművek biztonságára vonatkozó műszaki előírás és követelmény van érvényben. Szükséges azonban a járművek szűrőpróbaszerű közúti ellenőrzésének rendszerén keresztül annak biztosítása, hogy a járművek forgalomba helyezésüket követően is, egész élettartamuk alatt megfeleljenek a biztonsági előírásoknak.
- (5) A Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről szóló, 2000. június 6-i 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁵ meghatározott közúti műszaki ellenőrzések alapvető szerepet játszanak annak biztosításában, hogy a haszongépjárművek műszaki állapota használatuk során folyamatosan magas színvonalú legyen. Ezek az ellenőrzések nemcsak a közúti közlekedés biztonságához és a gépjárművekből származó kibocsátás csökkentéséhez járulnak hozzá, de elősegítik a tisztességtelen verseny elkerülését is a közúti fuvarozásban, amely abból fakad, hogy a tagállamokban különböző ellenőrzési szinteket fogadnak el.
- (6) A közúti műszaki ellenőrzéseket kockázatértékelő rendszeren keresztül kell végrehajtani. A tagállamok használhatják 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 szóló, 2006. március 15-i 2006/22/EK irányelv⁶ 9. cikkében meghatározott kockázatértékelő rendszert.
- (7) Ez a rendelet a 25 km/h-t meghaladó tervezési sebességű haszongépjárműveknek a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁷ meghatározott kategóriáira alkalmazandó. A rendelet azonban nem akadályozza a tagállamokat abban, hogy a rendelet hatálya alá nem tartozó járműveket is közúti műszaki ellenőrzéseknek vessék alá, vagy a közúti áru fuvarozáshoz kapcsolódó más szempontokat is ellenőrizzenek, különös tekintettel a vezetési és a pihenőidő betartására vagy a veszélyes áruk fuvarozására vonatkozó előírásokra.

⁵ HL L 203., 2000.8.10., 1. o.

⁶ HL L 102., 2006.4.11., 35. o.

⁷ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

- (8) A 2000/30/EK irányelv alkalmazásáról szóló jelentés⁸ világosan rámutat a közúti műszaki ellenőrzések fontosságára. A 2007–2008-as időszakban csaknem 300 000, Unió-szerte közúti műszaki ellenőrzésen átesett járműről jelentették, hogy rossz műszaki állapotuk miatt ki kellett vonni őket a forgalomból. Az említett jelentések alapján a tagállami ellenőrzések eredményei között igen jelentős eltérések tapasztalhatók. A 2007–2008-as időszakban szomszédos országok között az egyes hibákra vonatkozó különbségek százalékos aránya 0,6%-tól 41,4%-ig terjedt. Végezetül a jelentések hangsúlyozzák, hogy a tagállamok között lényeges különbségek állnak fenn az elvégzett közúti műszaki ellenőrzések számában. A kiegyensúlyozottabb megközelítés kialakítása érdekében a tagállamoknak kötelezettséget kell vállalniuk arra, hogy legalább egy bizonyos, a területükön nyilvántartásba vett haszongépjárművek számával arányosan megállapított számú ellenőrzést elvégeznek.
- (9) A könnyű haszongépjárműveket és pótkocsijaikat egyre gyakrabban használják a közúti árufuvarozásban. Ezekre a járművekre egyes követelmények, úgymint a hivatásos járművezetők képzésére vagy a sebességkorlátozó készülékek felszerelésére vonatkozó követelmények nem vonatkoznak, ami ahhoz vezet, hogy ezek a járművek viszonylag magas számban válnak közúti balesetek részeseivé. A közúti műszaki ellenőrzések alkalmazási körét ezért ki kell terjeszteni a könnyű haszongépjárművekre és pótkocsijaikra is.
- (10) A szükségtelen adminisztratív terhek és költségek elkerülése, valamint az ellenőrzések hatékonyságának javítása érdekében elsősorban a közúti biztonsággal és a környezetvédelemmel kapcsolatos előírásokat be nem tartó vállalkozások által üzemeltetett járműveket indokolt kiválasztani ellenőrzésre, míg a felelősségteljes és biztonság tudatos gazdasági szereplők által üzemeltetett, megfelelően karbantartott járműveket kevésbé gyakran indokolt ellenőrizni, ezáltal jutalmazva az üzemeltetők magatartását.
- (11) A közúti műszaki ellenőrzés egy kezdeti, és szükség esetén egy részletesebb ellenőrzésből áll. Mindkét esetben ki kell terjednie a jármű valamennyi lényeges részére és rendszerére. Az összehangoltabb vizsgálatok érdekében valamennyi lehetséges vizsgálati elemre vonatkozóan meg kell határozni a vizsgálati módszereket, a hiányosságok típusait és a súlyosságuk foka szerinti értékelésüket.
- (12) A közúti műszaki ellenőrzésekről szóló jegyzőkönyvek számos tagállamban elektronikus eszközökkel készülnek. Ez esetben az ellenőrzésről készült jegyzőkönyvet nyomtatott formában a jármű vezetőjének rendelkezésére kell bocsátani. Valamennyi, a közúti műszaki ellenőrzések során összegyűjtött adatot és információt továbbítani kell a tagállam központi adattárába az adatok könnyebb feldolgozhatósága, valamint a további adminisztratív akadályoktól mentes adatátvitel érdekében.
- (13) A mobil ellenőrzési egységek használata csökkenti a gazdasági szereplők számára okozott késedelmet és költségeket, mivel közvetlenül a közúton történő, részletesebb

⁸ COM (2010) 754 végleges.

ellenőrzés elvégzése is lehetővé válik. Bizonyos körülmények között műszaki vizsgálóállomások is használhatók a részletesebb ellenőrzések elvégzésére.

- (14) A részletes közúti műszaki ellenőrzéseket végző személyzetnek legalább ugyanazokkal a készségekkel kell rendelkeznie, és ugyanazoknak a követelményeknek kell megfelelnie, mint a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, [...]i XX/XX/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁹ összhangban műszaki vizsgálatokat végző személyzet.
- (15) A tagállamok közötti együttműködés, valamint a bevált gyakorlatok megosztása döntő fontosságú annak érdekében, hogy az Unióban a közúti műszaki ellenőrzések összehangoltabb rendszere jöjjön létre. Ezért a tagállamoknak az operatív tevékenységek során is szorosabban együtt kell működniük. Ennek az együttműködésnek ki kell terjednie az összehangolt közúti műszaki ellenőrzések rendszeres megszervezésére is.
- (16) A tagállamok közötti hatékony információcsere érdekében minden tagállamon belül egyetlen szerv tartja kapcsolattartóként a kapcsolatot más illetékes hatóságokkal. Az említett szerv állítja össze az ide vonatkozó statisztikai adatokat is. A tagállamok ezenfelül területükön következetes nemzeti végrehajtási stratégiát alkalmaznak, és kijelölhetnek egyetlen szervet a végrehajtás koordinálására. Az egyes tagállamok illetékes hatóságai megállapítják a határidők, valamint a továbbítandó információk tartalmának meghatározására vonatkozó eljárásokat.
- (17) A közúti műszaki ellenőrzések rendszerének az uniós tagállamokban történő végrehajtásának nyomon követésének biztosítása érdekében a tagállamok kétévenként tájékoztatják a Bizottságot az elvégzett közúti műszaki ellenőrzések eredményeiről. A Bizottság az összegyűjtött adatokról jelentést tesz az Európai Parlamentnek.
- (18) A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és biztosítják azok érvényesítését. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük.
- (19) E rendelet további technikai részletekkel való kiegészítése érdekében fel kell hatalmazni a Bizottságot arra, hogy szükség esetén az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el EK-típusjóváhagyással kapcsolatos jogszabályok járműkategóriákkal kapcsolatos fejlődésének figyelembe vétele, valamint a mellékleteknek a műszaki fejlődéshez való igazítása érdekében. Különösen fontos, hogy előkészítő munkája során a Bizottság megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten. Felhatalmazáson alapuló jogi aktus előkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.

⁹ HL L [XXX]

- (20) E rendelet egységes feltételek mellett történő végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹⁰ összhangban kell gyakorolni.
- (21) Mivel e rendelet célját – nevezetesen az Unióban közlekedő gépjárművek országúti műszaki ellenőrzésének elvégzésére vonatkozó minimális közös követelmények és összehangolt szabályok meghatározását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ennél fogva azok uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben foglalt arányossági elvvel összhangban a rendelet nem lépi túl a szóban forgó célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.
- (22) Ez a rendelet tiszteletben tartja az alapvető jogokat és betartja az Európai Unió Alapjogi Chartája által megállapított alapelveket az Európai Unióról szóló szerződés 6. cikke értelmében.
- (23) Ez a rendelet kibővíti a 2000/30/EK irányelv alkalmazási körét és naprakésszé teszi annak műszaki előírásait. Ezért az említett irányelvet hatályon kívül kell helyezni. A rendelet ezenfelül magában foglalja a 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti országúti műszaki ellenőrzés során (a haszongépjárművek esetében) észlelt hiányosságok kockázatértékeléséről szóló, 2010. július 5-i 2010/379/EU bizottsági ajánlásban¹¹ szereplő szabályokat is,

ELFOGADTÁK EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

TÁRGY, FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS HATÁLY

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet megállapítja a tagállamok területén közlekedő haszongépjárművek közúti műszaki ellenőrzésének rendszerét.

¹⁰ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

¹¹ HL L 173., 2010.7.8., 97. o.

2. cikk **Alkalmazási kör**

1. E rendelet a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben említett, 25 km/h-t meghaladó tervezési sebességű haszongépjárművek következő kategóriára alkalmazandó:
 - személyszállításra használt, a vezetőüléson kívül több mint nyolc üléssel rendelkező gépjárművek – M2 és M3 járműkategória,
 - legfeljebb 3 500 kg megengedett össztömegű és legalább négykerekű gépjárművek, amelyek rendes körülmények között a közúti árufuvarozásra szolgálnak – N1 járműkategória,
 - több mint 3 500 kg megengedett össztömegű, árufuvarozásra használt gépjárművek – N2 és N3 járműkategória
 - legfeljebb 3 500 kg megengedett össztömegű pótkocsik és félpótkocsik – O1 és O2 járműkategória,
 - több mint 3 500 kg megengedett össztömegű pótkocsik és félpótkocsik – O3 és O4 járműkategória.
2. Ez a rendelet nem befolyásolja a tagállamok azon jogát, hogy az e rendelet hatálya alá nem tartozó járműveket is közúti műszaki ellenőrzésnek vessék alá.

3. cikk **Fogalommeghatározások**

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

- (1) „jármű”: bármely nem sínen közlekedő gépjármű, pótkocsija vagy félpótkocsija;
- (2) „gépjármű”: olyan motorral hajtott, önállóan mozgásképes kerekес jármű, melynek legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a 25 km/h-t;
- (3) „pótkocsi”: olyan önálló hajtással nem rendelkező kerekес jármű, amelyet arra terveztek és gyártottak, hogy más gépjármű vontassa;
- (4) „félpótkocsi”: gépjárműhöz való kapcsolás céljára készült pótkocsi, amely részben a gépjárműre fekszik fel, és saját és rakománya tömegének jelentős részét a gépkocsi hordja;
- (5) „rakomány”: valamennyi, a járműben vagy a járművön elhelyezett, a járműhöz állandó jelleggel nem rögzített tárgy, beleértve a rakományszállító egységekben, például a járművön található csereszekrényekben vagy konténerekben elhelyezett tárgyakat is;
- (6) „haszongépjármű”: árufuvarozásra vagy személyszállításra üzletszerűen használt gépjármű és pótkocsija;

- (7) „tagállami nyilvántartásba vett gépjármű”: egy tagállamban nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett gépjármű;
- (8) „forgalmi engedély jogosultja”: az a személy, akinek a nevére egy járművet nyilvántartásba vesznek;
- (9) „közúti műszaki ellenőrzés”: egy tagállam területén belül, közúton közlekedő haszongépjármű váratlan, hatóságok vagy közvetlenül a hatóságok felügyelete alatt álló szervek általi műszaki ellenőrzése;
- (10) „műszaki vizsgálat”: annak hitelesítése, hogy a gépjármű részei és alkatrészei megfelelnek a jármű jóváhagyásakor, első nyilvántartásba vételekor vagy forgalomba helyezésekor, vagy utólagos módosításakor fennálló biztonsági és környezetvédelmi jellemzőknek;
- (11) „illetékes hatóság”: a közúti műszaki ellenőrzések nemzeti rendszerének irányításáért felelős hatóság vagy állami szerv;
- (12) „ellenőr”: a közúti műszaki ellenőrzések elvégzésére a tagállam által feljogosított személy;
- (13) „hiányosságok”: a közúti műszaki ellenőrzés során feltárt műszaki hibák és egyéb meg nem felelések;
- (14) „összehangolt közúti műszaki ellenőrzés”: két vagy több tagállam által egyidejűleg szervezett közúti műszaki ellenőrzés.

II. FEJEZET

A KÖZÚTI MŰSZAKI ELLENŐRZÉSI RENDSZER ÉS ÁLTALÁNOS KÖTELEZETTSÉGEK

4. cikk

A közúti műszaki ellenőrzés rendszere

A közúti műszaki ellenőrzés rendszere a 9. cikkben említett kezdeti közúti műszaki ellenőrzéseket, valamint a 10. cikk (1) bekezdésében említett részletes közúti műszaki ellenőrzéseket foglalja magában.

5. cikk

Az ellenőrizendő járművek százalékos aránya

Minden tagállam minden naptári évben összesen a területén nyilvántartásba vett, a 3. cikk (1) bekezdésében említett összes jármű legalább 5%-ának megfelelő számú kezdeti közúti műszaki ellenőrzést hajt végre.

6. cikk

A közúti műszaki ellenőrzések kockázatértékelő rendszere

- (1) A közúti műszaki ellenőrzéseknek az egyes vállalkozások által üzemeltett járműveken talált hiányosságok számán és súlyosságán alapuló kockázatértékelő rendszerét nemzeti szinten kell létrehozni. A kockázatértékelő rendszert a tagállami illetékes hatóság működteti.
- (2) Az I. mellékletben meghatározott kritériumok alkalmazásával valamennyi, a közúti műszaki ellenőrzések kockázatértékelő rendszerében azonosított vállalkozáshoz kockázati profilt kell rendelni.

A vállalkozásokat a következő kockázati profilok egyikébe sorolják be:

- magas kockázatú,
 - közepes kockázatú,
 - alacsony kockázatú.
- (3) A közúti műszaki ellenőrzések kockázatértékelő rendszerének végrehajtása érdekében a tagállamok alkalmazhatják a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 9. cikkével összhangban létrehozott kockázatértékelő rendszert.

7. cikk

Hatáskörök

- (1) A tagállami nyilvántartásba vett gépjármű vezetője a legutóbbi időszakos műszaki vizsgálatról szóló műszaki vizsgálati bizonyítványt és adott esetben a legutóbbi közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvet a gépjárműben tartja.
- (2) A közúti műszaki ellenőrzés alá vont gépjármű vezetőjének együtt kell működnie az ellenőrökkel, és az ellenőrzés céljára hozzáférést kell biztosítania a gépjárműhöz és annak részeihez.
- (3) Az egyedi vállalkozásoknak gondoskodniuk kell róla, hogy az általuk üzemeltetett gépjárművek mindenkor műszakilag megfelelő állapotban legyenek.

8. cikk

Ellenőrök

- (1) A jármű közúti műszaki ellenőrzésre történő kijelölése és az ellenőrzés végrehajtása során az ellenőröknek tartózkodniuk kell bármilyen, a járművezető nemzetisége, a járművet nyilvántartásba vevő vagy forgalomba helyező ország szerinti megkülönböztetéstől.
- (2) Az ellenőr, aki a jármű időszakos műszaki vizsgálatát végezte, nem vehet részt ezt követően ugyanazon jármű közúti műszaki ellenőrzésének lefolytatásában.

- (3) Az ellenőrnek pártatlannak és minden összeférhetetlenségtől mentesnek kell lennie, különös tekintettel az ellenőrzés tárgyát képező jármű vezetőjével, üzemeltetőjével vagy forgalmi engedélyének jogosultjával fennálló gazdasági, személyes vagy családi kapcsolatra.
- (4) Az ellenőrök az elvégzett közúti műszaki ellenőrzések száma vagy eredményei alapján semmiféle jutalomban nem részesülhetnek.

III. FEJEZET

ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁSOK

9. cikk

A járművek kiválasztása a kezdeti közúti műszaki ellenőrzésre

A közúti műszaki ellenőrzésnek alávetendő járművek kijelölésekor az ellenőrök elsősorban a 6. cikk (2) bekezdésében említett, magas kockázati profilú vállalkozások által üzemeltetett járműveket választják ki. Más járműveket is ki lehet választani ellenőrzésre, ha fennáll a gyanúja annak, hogy a jármű veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára nézve.

10. cikk

A közúti műszaki ellenőrzések tartalma és módszerei

- (1) A közúti műszaki ellenőrzés céljára a 9. cikkel összhangban kiválasztott járműveket kezdeti közúti műszaki ellenőrzésnek vetik alá.

Az ellenőr egy jármű valamennyi közúti műszaki ellenőrzése során:

- a) ellenőrzi a 7. cikk (1) bekezdésének megfelelően a gépjárműben tartott műszaki vizsgálati bizonyítványt és adott esetben a közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvet;
- b) szemrevételezés útján értékeli a járművet és rakományát.

Ha az előző közúti műszaki ellenőrzésről szóló jelentésben hiányosság vagy hiányosságok vannak feltüntetve, az ellenőr megvizsgálja, hogy ezt a hiányosságot vagy ezeket a hiányosságokat kijavították-e.

- (2) A kezdeti ellenőrzés eredménye alapján az ellenőr dönti el, hogy indokolt-e a járművet vagy pótkocsiját részletes közúti műszaki ellenőrzésnek alávetni.

A részletes közúti műszaki ellenőrzés legalább a következő területeket öleli fel:

- a fékberendezés,
- a kormány,
- a tengelyek, kerekek, gumiabroncsok és felfüggesztés,

– a környezetterhelés vizsgálata.

Minden említett terület ellenőrzésének a II. mellékletben felsorolt, ezen területekhez kapcsolódó tételek közül egyre, többre vagy valamennyire ki kell terjednie.

Az ellenőr ezenfelül ellenőrizheti a II. melléklet 1. pontjában felsorolt egyéb ellenőrzési területeket is, amelyek az ugyanazon mellékletben felsorolt tételek közül egyre, többre vagy valamennyire kiterjednek.

Abban az esetben, ha a műszaki vizsgálati bizonyítványban vagy a közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvben az szerepel, hogy a II. mellékletben felsorolt tételek valamelyikének ellenőrzése a megelőző hónap folyamán megtörtént, úgy az ellenőrnek azt a tételt nem kell újra megvizsgálnia, kivéve, ha a vizsgálat nyilvánvaló hiba miatt indokolt.

- (4) A közúti műszaki ellenőrzés elvégzése során az ellenőr a II. mellékletben meghatározott ellenőrzési módszereket alkalmazza.
- (5) Részletes közúti műszaki ellenőrzéseket csak azok az ellenőrök végezhetnek, akik teljesítik a 12. cikkben és a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról szóló, [dátum]-i XXX/XXXX/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet VI. mellékletében meghatározott, a szakértelemre és a képzésre vonatkozó minimumkövetelményeket.

11. cikk

Ellenőrzési létesítmények

- (1) A részletes közúti műszaki ellenőrzésekre a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról szóló, [dátum]-i XXX/XXXX/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben említett mobil ellenőrzési egységek segítségével vagy műszaki vizsgálóállomásokon kerül sor.
- (2) Ha az ellenőrzéseket műszaki vizsgálóállomáson kell elvégezni, a kezdeti közúti műszaki ellenőrzés helye e vizsgálóállomástól legfeljebb 10 km távolságban jelölhető ki.
- (3) A mobil ellenőrzési egységek tartalmazzák a közúti műszaki ellenőrzés elvégzéséhez szükséges megfelelő berendezéseket, beleértve legalább a jármű fékeinek, kormányának, felfüggesztésének állapotát vizsgáló és a jármű kibocsátását mérő berendezéseket.

12. cikk

A hiányosságok értékelése

- (1) Az ellenőr valamennyi ellenőrizendő tétel esetében a lehetséges hiányosságok és súlyosságuk fokának a III. mellékletben szereplő minimális listáját alkalmazza.

- (2) A közúti műszaki ellenőrzés elvégzésekor az ellenőr valamennyi feltárt hiányossághoz hozzárendeli a súlyosság fokát, és besorolja azt a következő kategóriák valamelyikébe:
- a járműbiztonságot jelentősen nem befolyásoló kisebb hiányosságok, valamint az előírásoktól való egyéb kisebb eltérések,
 - a vizsgált jármű biztonságát befolyásoló vagy a közúti forgalom többi résztvevőjét veszélyeztető jelentős hiányosságok, vagy az előírásoktól való egyéb jelentősebb eltérések,
 - a közúti biztonságra közvetlen és azonnali veszélyt jelentő veszélyes hiányosságok, amelyek miatt a jármű részvétele a közúti forgalomban semmilyen körülmények között nem engedhető meg.
- (3) Ha egy jármű hiányosságai a (2) bekezdésben említett hibakategóriák közül többre is besorolhatók, a járművet a legsúlyosabb hiányosság szerinti kategóriába kell sorolni. A több azonos minősítésű hiányossággal rendelkező jármű eggyel szigorúbb besorolást kap, ha a hiányosságok összeadódó hatása miatt a jármű nagyobb veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára nézve.

13. cikk

A rakományrögzítés ellenőrzésére vonatkozó különös szabályok

Az ellenőr a IV. melléklettel összhangban ellenőrizheti a járművet a rakományrögzítés tekintetében. A 14. cikkben említett nyomonkövetési eljárások alkalmazandók a rakományrögzítéssel kapcsolatos súlyos vagy veszélyes hiányosságok esetében is.

14. cikk

Nyomon követés súlyos vagy veszélyes hiányosságok esetén

- (1) Bármely, egy kezdeti vagy részletes ellenőrzés során feltárt súlyos hibát haladéktalanul, az ellenőrzés helyszínéhez közel ki kell javítani.
- (2) Az ellenőr dönthet úgy, hogy a gépjárművet az ellenőr által meghatározott határidőn belül műszaki vizsgálatnak kell alávetni, ha a jármű annak a tagállamnak a nyilvántartásában szerepel, ahol a közúti műszaki ellenőrzésre sor került. Ha a jármű másik tagállam nyilvántartásában szerepel, az ellenőr felkérheti az adott tagállam illetékes hatóságát arra, hogy a 18. cikk (3) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően végezze el a jármű újbóli műszaki vizsgálatát.
- (3) Az ellenőr nem engedélyezi olyan jármű további használatát, amely veszélyes hiányosságokat mutat, mindaddig, míg ezeket a hiányosságokat az ellenőrzés helyszínén ki nem javítják. Az ellenőr engedélyezheti egy ilyen jármű további használatát annak érdekében, hogy az elérje a legközelebbi, a hibák megjavítását lehetővé tevő autószerelő műhelyt, feltéve, hogy a feltárt veszélyes hiányosságok helyszínen történő kijavításának köszönhetően a jármű meg tudja közelíteni az autószerelő műhelyt, és nem jelent közvetlen veszélyt sem utasai, sem a többi úthasználó biztonságára nézve.

Az ellenőr engedélyezheti, hogy a veszélyes hiányosságokat mutató gépjárművet közvetlenül a legközelebbi olyan helyszínre szállítsák, ahol meg lehet javítani vagy le lehet foglalni a járművet.

15. cikk

Ellenőrzési díjak

Ha a részletes ellenőrzés során súlyos vagy veszélyes hiányosságok feltárására kerül sor, a tagállamok díj befizetését írhatják elő. A díj összegének ésszerűnek kell lennie, és nem lehet magasabb az azonos típusú járművek időszakos műszaki vizsgálatáért fizetendő díjnál.

16. cikk

Az ellenőrzési jegyzőkönyv és a közúti műszaki ellenőrzési adatbázis

- (1) A részletes ellenőrzés befejezése után az ellenőr az V. melléklettel összhangban jegyzőkönyvet készít. A jármű vezetője kézhez kapja az ellenőrzési jegyzőkönyv egy példányát vagy elektronikus úton készült jegyzőkönyv esetén a jegyzőkönyv nyomtatott változatát.
- (2) Az ellenőr az ellenőrzéseket követő ésszerű határidőn belül megküldi az illetékes hatóságnak a részletes közúti műszaki ellenőrzések eredményeit. Az illetékes hatóság ezeket az információkat a kézhezvételüktől számított 36 hónapig megőrzi.
- (3) A közúti műszaki ellenőrzés eredményét közölni kell a gépjárművet nyilvántartó hatósággal.

IV. FEJEZET

EGYÜTTMŰKÖDÉS ÉS INFORMÁCIÓCSERE

17. cikk

Kapcsolattartó kijelölése

- (1) A tagállamok kapcsolattartót jelölnek ki, amely:
 - biztosítja a többi tagállam által kijelölt kapcsolattartókkal való koordinációt a 18. cikk szerinti intézkedések tekintetében;
 - továbbítja a Bizottságnak a 20. cikkben említett adatokat,
 - felelős az információcseréért és a többi tagállam illetékes hatóságainak nyújtott támogatásért.
- (2) A tagállamok legkésőbb [egy évvel e rendelet hatálybalépését követően]-ig eljuttatják a Bizottsághoz nemzeti kapcsolattartójuk nevét és elérhetőségét, és haladéktalanul tájékoztatják annak esetleges változásairól. A Bizottság összeállítja a nemzeti kapcsolattartók jegyzékét, és továbbítja a tagállamoknak.

18. cikk

A tagállamok közötti együttműködés

- (1) Ha egy, nem az ellenőrzés tagállamában nyilvántartott járművön találunk súlyos vagy veszélyes hiányosságokat, különös tekintettel azokra a hiányosságokra, amelyek a jármű használatának tilalmához vezetnek, a kapcsolattartó tájékoztatja a járművet nyilvántartó tagállam illetékes hatóságát az ellenőrzés eredményeiről. E tájékoztatásnak ki kell terjednie a közúti műszaki ellenőrzési jegyzőkönyvnek a VI. mellékletben meghatározott elemeire. A Bizottság a nyilvántartás szerinti tagállam illetékes hatóságának a súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművekről történő értesítési eljárására vonatkozó részletes szabályokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban fogadja el.
- (2) Ha egy járművön súlyos vagy veszélyes hiányosságokat találunk, az ellenőrzés helyszíne szerinti tagállam kapcsolattartója felkérheti a jármű nyilvántartása szerinti tagállam illetékes hatóságát, hogy hozza meg a megfelelő nyomkövetési intézkedéseket, például arra vonatkozóan, hogy a járművet a 14. cikk rendelkezése értelmében további műszaki vizsgálatnak vessék alá.

A járművet nyilvántartó tagállam illetékes hatósága értesíti az ellenőrzést végző tagállamot a meghozott intézkedésekről.

19. cikk

Összehangolt közúti műszaki ellenőrzések

A tagállamok évente legalább hat alkalommal összehangolt közúti műszaki ellenőrzéseket folytatnak le. A tagállamok ezen tevékenységeket összekapcsolhatják a 2006/22/EK irányelv 5. cikkében meghatározott tevékenységekkel.

20. cikk

A Bizottság tájékoztatása

- (1) A tagállamok minden második év március 31-ig elektronikus úton eljuttatják a Bizottsághoz az előző két naptári évben az ellenőrzött gépjárművekkel kapcsolatban összegyűjtött adatokat. Ezen adatok tartalmazzák a következőket:
 - a) az ellenőrzött gépjárművek száma;
 - b) az V. melléklet 6. pontjával összhangban ellenőrzött járművek kategóriája;
 - c) a járművet nyilvántartásba vett tagállam;
 - d) az V. melléklet 8. pontjával összhangban ellenőrzött tételek és feltárt hiányosságok.

Az első jelentés a/az [év] január 1-jével kezdődő kétéves időtartamot öleli fel.

- (2) A Bizottság az (1) bekezdésben meghatározott tájékoztatásról szóló részletes szabályokat a 22. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással

összhangban fogadja el. A vonatkozó szabályok megállapításáig a VI. mellékletben meghatározott egységes formanyomtatvány alkalmazandó.

A Bizottság az összegyűjtött adatokról jelentést tesz az Európai Parlamentnek.

V. FEJEZET

A FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ ÉS VÉGREHAJTÁSI HATÁSKÖRÖKRŐL SZÓLÓ RENDELKEZÉSEK

21. cikk

Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 22. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következő célból:

- a 2. cikk (1) bekezdésének adott esetben történő naprakésszé tételére a járműkategóriákban bekövetkezett azon változások figyelembevétele érdekében, amelyek az említett cikkben rögzített jogszabályok módosításából erednek,
- a mellékleteknek a műszaki fejlődéshez igazodó vagy a nemzetközi vagy az uniós szabályozás változásainak figyelembe vételének érdekében történő naprakésszé tételére.

22. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit e cikk határozza meg.
- (2) A 21. cikkben említett felhatalmazás [*e rendelet hatálybalépésének időpontja*]-tól/-től határozatlan időre szól.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 21. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (5) A 21. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlament vagy a Tanács az értesítést követő két hónapos időtartamon belül nem emel ellene kifogást, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot,

hogy nem emel kifogást. A nevezett határidő az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére két hónappal meghosszabbítható.

23. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Abban az esetben, ha a bizottság véleményét írásbeli eljárás útján kell beszerezni, az írásbeli eljárást eredmény nélkül kell lezárni, amennyiben a vélemény kialakítására megállapított határidőn belül az elnök így dönt, vagy a bizottsági tagok egyszerű többsége kéri.

VI. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

24. cikk

Szankciók

- (1) A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok érvényesítése érdekében. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük.
- (2) Az (1) bekezdéssel összhangban meghatározott szabályok kiterjednek azokra a szankciókra is, amelyek abban az esetben alkalmazandók, ha a jármű vezetője vagy üzemeltetője nem működik együtt az ellenőrrrel, és nem javítja ki az ellenőrzés során feltárt hiányosságokat.
- (3) A tagállamok ezekről a rendelkezésekről legkésőbb [*az e rendelet hatálybalépését követő egy éven belül*] – a rendelkezések későbbi módosításairól pedig haladéktalanul – értesítik a Bizottságot.

25. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 2000/30/EK irányelv [*e rendelet alkalmazásának időpontjá*]-val/-vel hatályát veszti.

26. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet [12 hónappal a hatálybalépését követően]-tól/-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*Az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*