



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.7.13.  
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

**Műszaki alkalmassági jogszabálycsomag**

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv  
hatályon kívül helyezéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2012) 206 final}  
{SWD(2012) 207 final}

## 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 időszakos műszaki vizsgálatáról szóló, naprakész összehangolt szabályokat határozzon meg.

A javaslat szándéka, hogy elősegítse a 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó, a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatásban<sup>1</sup> rögzített cél elérését, azaz hogy 2020-ig felére csökkenjen a halálos kimenetelű közúti balesetek száma. A javaslat továbbá a járművek nem megfelelő karbantartása miatt a közúti közlekedésben keletkező károsanyag-kibocsátás csökkentéséhez is hozzájárul.

- 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, több mint 3,5 tonna össztömegű járművekre, valamint a több mint 8 utas üzletszerű szállítására használt járművekre főleg kereskedelmi célú, rendszeres és intenzív használatuk miatt ezenfelül ad hoc országúti 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 műszaki vizsgálat célja, hogy ellenőrizze a biztonsági berendezések működését, a jármű környezeti teljesítményét, valamint azt, hogy a jármű megfelel-e a jóváhagyásban szereplő adatoknak.

- Meglévő rendelkezések a javaslat által érintett területen

---

<sup>1</sup> COM (2010) 389 végleges.

A „műszaki alkalmassági jogszabálycsomag” átveszi az időszakos műszaki vizsgálatokra<sup>2</sup>, az országúti műszaki ellenőrzésekre<sup>3</sup> és a járművek nyilvántartásba vételére<sup>4</sup> kiterjedő műszaki vizsgálati rendszerrel kapcsolatos jelenlegi jogszabályokban meghatározott, hatályos előírásokat.

A műszaki vizsgálatról szóló jelenlegi szabályozáshoz képest a javaslat a fennálló rendszer alkalmazási körét új járműkategóriákra, így a motorkerékpárokra is kiterjeszti, valamint növeli a magas kilométerszámot futott régebbi járművek ellenőrzési gyakoriságát. 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 könyvben<sup>5</sup> 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<sup>6</sup> jegyében hozzájárulnak ezenfelül a gépjárművekből származó szén-dioxid és egyéb légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentéséhez, továbbá az integrált energiaügyi és éghajlatváltozási politikához<sup>7</sup>, az ún. „20-20-20”-as stratégiához, valamint elősegíti a 2008/50/EK irányelvben<sup>8</sup> meghatározott levegőminőségi célkitűzések teljesítését is.

Végezetül a javaslat összhangban áll a 2010. májusi Monti-jelentésben<sup>9</sup> az egységes piac politikájának újraindításával kapcsolatban megfogalmazott ajánlásokkal, melyek szerint csökkenteni kellene annak adminisztratív akadályait, hogy a használt autókat egyik tagállamból a másikba vigyék.

## 2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELTEKKEL; HATÁSVIZSGÁLAT

- Konzultáció az érdekeltekkel

Konzultációs módszer

---

<sup>2</sup> 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.).

<sup>3</sup> 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.).

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

<sup>5</sup> COM (2011) 144 végleges.

<sup>6</sup> COM (2010) 186 végleges.

<sup>7</sup> COM (2008) 30 végleges.

<sup>8</sup> 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.)

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti\\_report\\_final\\_10\\_05\\_2010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_en.pdf).

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 vonatkozó előírások érvényesítésének az Európai Unióban fennálló jövőbeli lehetőségeiről szóló tanulmány született azzal a céllal, hogy meghatározza a lehetséges intézkedéseket, és a műszaki vizsgálat hatásaival kapcsolatos költség-haszon elemzési eszközt dolgozzon ki.

Az észrevételek és felhasználásuk rövid ismertetése

Az internetes konzultáció során az érdekeltek 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](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm).

- Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása

Érintett tudományterületek/szakterületek

A javaslatához 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 időszak<sup>10</sup>,
- AUTOFORE (2007),

---

<sup>10</sup> COM (2010) 754 végleges.

- „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. Nem történne meg a 2009/40/EK irányelv műszaki mellékletének rövid távú kiigazítása sem, amelyet a 2010/48/EU irányelvvel<sup>11</sup> komitológiai eljárás keretében nemrég módosítottak. A műszaki vizsgálatok alkalmazási köre és gyakorisága ezért nem változik, az információk cseréjével kapcsolatos további intézkedések elfogadására sem kerül sor, és továbbra is hiányozna az adatcserét szolgáló keret.
- (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 jogszabály 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 a műszaki vizsgálatok végrehajtásának hatékonyságát.

---

<sup>11</sup> HL L 173., 2010.7.8., 47. o.

- Az időszakos műszaki vizsgálatához szükséges, illetve az arról szóló adatok hozzáférhetővé tételére vonatkozó egyedi célkitűzés teljesítése érdekében az átfogó rendszer második összetevője egy olyan összehangolt uniós adatcsererendszer volna, amely esetlegesen egy második szakaszban kerülne létrehozásra, és a meglévő adatbázisokat kapcsolná össze, biztosítva a következőket:

hozzáférést valamennyi műszaki vizsgálóállomás számára a megfelelőségi nyilatkozat szintjén álló adatokhoz és az elektronikus biztonsági rendszerekről szóló adatokhoz (például ABS<sup>12</sup>, ESP<sup>13</sup>, légzsákok, stb.);

az ellenőrzés eredményeinek tagállamok közötti cseréjét, hozzáférést biztosítva a rendszerhez a legfontosabb végrehajtó hatóságok számára;

a műszaki vizsgálóállomások jelentéseit az ellenőrzési eredményekről – különös tekintettel a kilométer-számláló állására – a nemzeti és az európai hatóságok számára végrehajtási és statisztikai céllal.

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 műszaki vizsgálóállomások számára hozzáférést kell biztosítani a vizsgálatok elvégzéséhez szükséges műszaki információkhoz, beleértve a biztonsággal kapcsolatos elektronikus eszközökre, mint az ABS vagy ESP vonatkozó adatokat is. A gyártóknak hozzáférést kell biztosítaniuk ezekhez az információkhoz is, amint azt a járműjavítási és -karbantartási információk esetében már most is kötelesek megtenni.

A műszaki vizsgálatnak alávetendő járművek körét a javaslat kiterjeszti a motorkerékpárokra és a segédmotoros kerékpárokra, a könnyű, legfeljebb 3,5 tonnás pótkocsikra és a 40 km/h-t meghaladó tervezési sebességű traktorokra. A jármű korából és a megtett kilométer-mennyiségből adódó szempontokat figyelembe véve a régebbi járművek vizsgálatának gyakoriságát a javaslat növeli, és ezentúl a magas kilométerszámot futott járművek számára is, ahogyan az a taxik és a betegszállító kocsik esetében már most érvényben van, évente kötelező lesz a műszaki vizsgálat. A műszaki vizsgálat elvégzésére rendelkezésre álló négy hónapos időkeret kellő rugalmasságot biztosít az állampolgárok és a gazdasági szereplők számára.

---

<sup>12</sup> Blokkolásgátló fékrendszer.

<sup>13</sup> Elektronikus stabilizáló program.

A műszaki vizsgálat céljára használt berendezéseknek meg kell felelniük bizonyos, a leírt vizsgálati módszerek eredményes alkalmazását lehetővé tevő minimumkövetelményeknek. A feltárt hiányosságokat a közúti közlekedés biztonságára jelentett kockázatokra vonatkozó összehangolt szabályok alapján kell értékelni.

A műszaki vizsgálatokat végző ellenőröknek meghatározott szintű ismeretekkel és készségekkel, valamint megfelelő szakképzettséggel kell rendelkezniük. Az ellenőröknek minden összeférhetetlenségtől mentesnek kell lenniük, különös tekintettel a vizsgálat tárgyát képező jármű forgalmi engedélyének jogosultjával fennálló gazdasági, személyes vagy családi kapcsolatra. Az engedélyezett magánszervezetek által elvégzett műszaki vizsgálatokat felügyelet alá kell vonni.

A műszaki vizsgálatok eredményéről, beleértve a jármű által futott kilométerek számára vonatkozó adatokat is, nemzeti nyilvántartást kell vezetni, ami meg fogja könnyíteni a futásteljesítmény-hamisítás felderítését. A kilométer-számláló visszaállítását is rendszerszerűbben kellene büntetéssel sújtható bűncselekménynek minősíteni.

Több tagállamban számos engedélyezett, magán műszaki vizsgálóállomás végez műszaki vizsgálatot. A tagállamok közötti hatékony információcsere érdekében nemzeti kapcsolattartókat kell kijelölni, valamint meg kell határozni bizonyos közös eljárásokat a minimális határidőkre és a továbbítandó információk természetére vonatkozóan.

A Bizottság felhatalmazást kap a rendeletnek adott esetben az uniós típusjóvá hagyási jogszabályoknak a járműkategóriákkal kapcsolatos fejlődésének figyelembe vétele és a mellékleteknek a műszaki fejlődéshez való igazítása érdekében felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén történő módosítására. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok kiterjednek többek között az üzem közbeni NO<sub>x</sub>- és részecskekibocsátás megfelelőségét 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 műszaki vizsgálatra 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

Mint azt a hatásvizsgálat kimutatta, a javaslat megfelel az arányosság elvének, mivel a műszaki vizsgálat 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. Ide tartozik többek között az ellenőrök ismereteire és képzésére vonatkozó minimumkövetelmények meghatározása is, mivel a mai járművek bonyolult technológiákat felvonultató, magasan fejlett termékek. Ugyanez érvényes a műszaki vizsgálatok során használt vizsgálati berendezésekre vonatkozó minimumkövetelményekre is. Mindezen intézkedések jelentik a vizsgálat minőségének javításához szükséges előfeltételeket.

- 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 ELEMELK [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**

**a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/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 véleményére<sup>14</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>15</sup>,

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 könyvében<sup>16</sup> a Bizottság az Unióban 2050-re a halálos kimenetelű balesetek teljes kiküszöbölését tűzte ki célul. E cél elérésében a gépjármű-technológia is fontos szerephez jut, mert a várakozások szerint jelentős mértékben hozzájárul majd 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 közleményében<sup>17</sup> azt a célt tűzte ki, 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

---

<sup>14</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

<sup>15</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

<sup>16</sup> COM (2011) 144 végleges.

<sup>17</sup> COM (2010) 389 végleges.

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

- (3) A 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 országúti 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 rendszeres időszakos műszaki vizsgálatának rendszerén keresztül annak biztosítása, hogy a járművek forgalomba helyezésüket követően is, egész élettartamuk alatt megfeleljenek a biztonsági előírásoknak. E rendszer alkalmazandó a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjövahagyásáról és a 92/61/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2002. március 18-i európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>18</sup>, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jövahagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>19</sup>, valamint a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok, azok pótkocsijainak és cserélhető vontatott munkagépeinek, beleértve ezek rendszereit is, továbbá alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek típusjövahagyásáról, valamint a 74/150/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2003. május 26-i európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>20</sup> meghatározott járműkategóriákra.
- (5) A közúti közlekedésbiztonság szintje és a járművek műszaki hiányosságai között egyértelmű összefüggés áll fenn. 2009-ben az európai utakon 35 000 haláleset történt. Ha feltételezzük, hogy a műszaki hiányosságok annak arányában járulnak hozzá a halálos kimenetelű közúti balesetek számához, amennyivel a balesetekéhez, úgy az Unióban évente több mint 2000 halálos kimenetelű közúti baleset a járművek műszaki hiányosságaival hozható összefüggésbe. A rendelkezésre álló tanulmányok alapján ezekből mintegy 900–1100 baleset elkerülhető lenne, ha a műszaki vizsgálat rendszerét megfelelő módon fejleszténék.
- (6) A közúti közlekedésből származó összes kibocsátás nagy részéért, különösen ami a szén-dioxid-kibocsátást illeti, a járművek kisebb, hibásan működő kipufogógáz-vezérlő rendszerekkel rendelkező csoportja tehető felelőssé. A becslések szerint a szennyezőanyag-kibocsátás 25%-át a járműállomány 5%-a okozza. Ezért a járművek rendszeres időszakos műszaki vizsgálatának rendszere a járművek átlagos szennyezőanyag-kibocsátásának csökkentése révén hozzájárulhat a környezet minőségének javításához.

---

<sup>18</sup> HL L 124., 2002.5.9., 1. o.

<sup>19</sup> HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

<sup>20</sup> HL L 171., 2003.7.9., 1. o.

- (7) Megbízható vizsgálati eredmények szerint a motorkerékpárosok részvételével bekövetkező balesetek 8%-át műszaki hibák okozzák, vagy azokkal függenek össze. A motorkerékpárosok alkotják az úthasználók biztonsági szempontból leginkább veszélyeztetett csoportját: körükben a halálesetek száma emelkedő tendenciát mutat. A segédmotoroskerékpár-vezetők a halálesetek számát tekintve felülreprezentáltak, közülük 2008-ban több mint 1400-an veszítették életüket a közutakon. Ezért a műszaki vizsgálatnak alávetendő járművek körét ki kell terjeszteni az úthasználók legveszélyeztetettebb csoportja által vezetett járművekre, azaz a motorkerékpárokra és a segédmotoros kerékpárokra is.
- (8) A helyi szállítási tevékenységek során a tehergépjárművek helyett egyre több olyan mezőgazdasági gépjárművet használnak, melyek legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a 40 km/h-t. Ezek a tehergépjárművekhez hasonló kockázatot jelentenek, ezért ezt a járműkategóriát a műszaki vizsgálat szempontjából is hasonló módon kell kezelni.
- (9) A muzeális jellegű gépjárművek arra szolgálnak, hogy megőrizték annak a korszaknak az örökségét, amelyben készültek, és általában ritkán vesznek részt a közúti forgalomban, ezért a tagállamokra kell bízni annak megszabását, hogy e járművekre is kiterjesztik-e az időszakos műszaki vizsgálatot. A tagállamok felelősségi körébe tartozik a speciális járművek más típusaira vonatkozó műszaki vizsgálat szabályozása is.
- (10) A műszaki vizsgálat szuverén tevékenység, ezért azt a tagállamoknak vagy a felügyeletük álló megbízott szervezeteknek kell elvégezniük. A műszaki vizsgálatért jelenleg és továbbra is minden esetben a tagállamok a felelősek, még akkor is, ha a nemzeti rendszer lehetővé teszi a magánszervezeteknek, köztük a javítások végzésében részt vevőeknek is az erre a célra történő engedélyezését.
- (11) A járművek ellenőrzéséhez, különösen ami a biztonsággal kapcsolatos elektronikus eszközeiket illeti, elengedhetetlenül fontos, hogy minden egyes jármű műszaki előírásai hozzáférhetőek legyenek. Ezért a járműgyártóknak nemcsak a megfelelőségi nyilatkozatban szereplő teljes adatállományt kell rendelkezésre bocsátaniuk, hanem hozzáférést kell biztosítaniuk a biztonsággal és környezetvédelemmel kapcsolatos berendezések működésének hitelesítéséhez szükséges adatokhoz is. Ugyanez vonatkozik e célból a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáféréssel kapcsolatos rendelkezésekre is, amelyek betekintést biztosítanak a műszaki vizsgálóállomások számára a műszaki vizsgálatához szükséges adatelemekhez. Ez döntő fontosságú, különösen az elektronikus vezérelt rendszerek területén, és ki kell terjednie valamennyi, a gyártó által beszerelt elemre.
- (12) Az Unió-szerte magas színvonalú műszaki vizsgálat megteremtéséhez a műszaki vizsgálatkor használandó vizsgálati berendezésekre, karbantartásukra és kalibrálásukra vonatkozó előírásokat uniós szinten kell meghatározni.
- (13) Az ellenőröknek a műszaki vizsgálatokat független módon kell elvégezniük és kerülniük kell bárminemű összeférhetetlenséget. A műszaki vizsgálatok eredményét ezért tilos a fizetéshez és gazdasági vagy személyes előnyökhöz kapcsolni.

- (14) A vizsgálati eredmény kereskedelmi célokból történő módosítása nem megengedett. Az ellenőr által elvégzett műszaki vizsgálat eredményeit kizárólag a felügyeleti szerv módosíthatja abban az esetben, ha az ellenőr által elvégzett műszaki vizsgálat következtetései nyilvánvalóan helytelenek.
- (15) A magas színvonalú műszaki vizsgálathoz a vizsgálatot végző személyzet részéről magas szintű készségekre és kompetenciákra van szükség. Ezért indokolt bevezetni egy alapképzést és időszakos szinten tartó képzéseket tartalmazó képzési rendszert. A vizsgálatot végző jelenlegi személyzet számára az időszakos képzési rendszerre való zökkenőmentes átállás érdekében átmeneti időszakot kell meghatározni.
- (16) Annak érdekében, hogy a műszaki vizsgálat folyamatosan magas minőségű legyen, a tagállamok kötelesek minőségbiztosítási rendszert létrehozni, mely kiterjed az engedélyezésre, a felügyeletre, valamint a műszaki vizsgálatok lefolytatásához szükséges engedély visszavonására, felfüggesztésére vagy érvénytelenítésére vonatkozó folyamatokra.
- (17) A vizsgálatok gyakoriságát a járműtípushoz és a megtett kilométer-teljesítményhez kell igazítani. A járművek egy bizonyos kora, és intenzív használat esetében a futott kilométerek bizonyos száma után nagyobb valószínűséggel fordulnak elő műszaki hiányosságok. Ezért a régebbi járművek és a magas kilométerszámot futott járművek esetében indokolt növelni a műszaki vizsgálat gyakoriságát.
- (18) Abból a célból, hogy némi rugalmasságot biztosítsanak a gépjármű-tulajdonosok és -üzemeltetők számára, a tagállamoknak lehetőséget kell nyújtani arra, hogy az időszakos műszaki vizsgálat elvégzésére többhetes időszakot szabhassanak meg.
- (19) Az időszakos műszaki vizsgálatnak indokolt kiterjednie a vizsgált gépjármű sajátos kialakítása, felépítése és felszerelése szempontjából lényeges tételek összességére. Tekintettel a gépjármű-technológia jelenlegi színvonalára, indokolt, hogy, mivel ezen tételek közé tartoznak, a modern elektronikai rendszereket is felvegyék a megvizsgálandó tételek jegyzékébe. A műszaki vizsgálat harmonizációja érdekében célszerű a vizsgálati tételek mindegyike esetében rögzíteni a vizsgálati módszert.
- (20) A további harmonizáció előmozdítása és a követelmények egyöntetűsége érdekében indokolt minden vizsgálati tétel esetében a hibák főbb okait egy nem kimerítő jegyzékbe foglalni. A műszaki vizsgálat alatt álló jármű állapotának egységes megítélése érdekében a feltárt hibákat közös szabvány alapján kell megítélni.
- (21) A vizsgálat tárgyát képező jármű forgalmi engedélyének jogosultja, ha a vizsgálat során hibákat tárnak fel – különös tekintettel a közúti közlekedés biztonságát veszélyeztető hibákra –, késedelem nélkül megszünteti azokat. A veszélyes hiányosságok esetén azok kijavításáig a jármű nyilvántartásba vételét vissza kell vonni.
- (22) Minden egyes műszaki vizsgálat után műszaki vizsgálati bizonyítványt kell kiállítani, mely többek között tartalmazza a jármű azonosítására szolgáló információkat és a műszaki vizsgálat eredményéről szóló adatokat. A műszaki vizsgálatok megfelelő nyomon követésének biztosítása érdekében a tagállamok az említett információkat összegyűjtik és adatbázisban tárolják.

- (23) A kilométer-számlálóval történő csalás vélhetően a használtgépkocsi-eladások 5–12%-át érinti, így évente több milliárd eurós, igen jelentős költséget okoz a társadalomnak, és a járművek műszaki állapotának téves értékeléséhez vezet. A kilométer-számláló visszaállítása elleni fellépés keretében a futott kilométerek számának a műszaki vizsgálati bizonyítványban való rögzítése, és ezzel egyidejűleg az előző műszaki vizsgálatról szóló bizonyítvány bemutatására vonatkozó kötelezettség meg fogja könnyíteni a kilométer-számláló megrongálásának vagy manipulációjának felderítését. A kilométer-számláló visszaállítását ezenfelül rendszerszerűbben kell büntetéssel sújtható bűncselekménynek minősíteni.
- (24) Több tagállamban számos engedélyezett, magán műszaki vizsgálóállomás végez műszaki vizsgálatot. A tagállamok közötti hatékony információcsere érdekében nemzeti kapcsolattartókat kell kijelölni, valamint meg kell határozni bizonyos minimális közös eljárásokat a határidőkre és az átadandó információ természetére vonatkozóan.
- (25) A műszaki vizsgálat egy szélesebb körű szabályozási keret része, amely a járművek egész élettartamára kiterjed, jóváhagyásuktól nyilvántartásba vételükön és ellenőrzésükön át egészen a leselejtezésükig. A nemzeti, valamint a gyártók által fenntartott elektronikus járműadatbázisok fejlesztése és összekötése elviekben hozzájárul a járműveket érintő adminisztratív struktúra egészének hatékonyabbá tételéhez, valamint a költségek és adminisztratív terhek csökkentéséhez. A Bizottságnak ezért egy európai elektronikus járműinformációs platform e célból történő létrehozásának megvalósíthatóságát, költségeit és előnyeit elemző tanulmányt kell készítenie.
- (26) E rendelet további technikai részletekkel való kiegészítése érdekében fel kell hatalmazni a Bizottságot arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el szükség esetén az uniós típusjóváhagyási jogszabályoknak a járműkategóriákkal kapcsolatos fejlődésének figyelembe vétele, valamint a mellékleteknek a műszaki fejlődéshez való igazítása érdekében. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során – többek között szakértői szinten – megfelelő konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során biztosítania kell, hogy a megfelelő dokumentumokat egyidejűleg, kellő időben és megfelelő módon eljuttassák az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz.
- (27) 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 rendelettel<sup>21</sup> összhangban kell gyakorolni.
- (28) A műszaki vizsgálóállomásokon használt vizsgálati felszereléseknek és berendezéseknek teljesíteniük kell a műszaki vizsgálat elvégzésének feltételül szabott követelményeket. Mivel ez nem valósítható meg azonnal, fontos

---

<sup>21</sup> HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

beruházásokat és kiigazításokat vonhat maga után, a követelményeknek való megfelelés elérésére indokolt ötéves időszakot biztosítani. Szintén ötéves időszakot indokolt biztosítani a felügyeleti szervek számára ahhoz, hogy a műszaki vizsgálóállomások engedélyezésére és felügyeletére vonatkozó valamennyi szempontnak és követelménynek eleget tegyenek.

- (29) Mivel e rendelet célját – nevezetesen az Unióban közlekedő gépjárművek műszaki vizsgálatának 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.
- (30) Ez a rendelet tiszteletben tartja az alapvető jogokat és betartja a különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája által megállapított alapelveket az Európai Unióról szóló szerződés 6. cikke értelmében,
- (31) Ez a rendelet naprakésszé teszi a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló, 2009. május 6-i 2009/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>22</sup> foglalt műszaki követelményeket, és a hatályát kiterjeszti a műszaki vizsgálóállomások és felügyeleti szerveik létrehozására, valamint a műszaki vizsgálatok elvégzésével megbízott ellenőrök kijelölésére. Ennél fogva az említett irányelvet hatályon kívül kell helyezni. Ezenfelül e rendelet beépíti a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2009/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti műszaki vizsgálat során feltárt hibák minősítéséről szóló, 2010. július 5-i 2010/378/EU bizottsági ajánlásban<sup>23</sup> foglalt szabályokat is a műszaki vizsgálat módszereinek jobb szabályozása érdekében,

ELFOGADTÁK EZT A RENDELETET:

## **I. FEJEZET**

### **TÁRGY, FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS HATÁLY**

#### *1. cikk*

#### **Tárgy**

E rendelet létrehozza a járművek rendszeres időszakos műszaki vizsgálatának rendszerét.

---

<sup>22</sup> HL L 141., 2009.6.6., 12. o.

<sup>23</sup> HL L 173., 2010.7.8., 74. o.

- (1) E rendelet a 2002/24/EK irányelvben, a 2007/46/EK irányelvben és a 2003/37/EK irányelvben említett, 25 km/h-t meghaladó tervezési sebességű járművek következő kategóriára alkalmazandó:
- legalább négy kerékkel rendelkező, személyszállításra használt, a vezetőülésein felül legfeljebb nyolc üléssel rendelkező gépjárművek – M1 járműkategória,
  - személyszállításra használt, a vezetőülésein 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 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,
  - motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok – L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e járműkategória,
  - kerekes traktorok, amelyek legnagyobb tervezési sebessége több, mint 40 km/h – T5 kategória.
- (2) E rendelet nem alkalmazandó a következőkre:
- muzeális jellegű gépjárművek,
  - a fegyveres erők, tűzoltóság, a polgári védelem, a sürgősségi ellátást vagy mentést végző szolgálatok tulajdonában álló gépjárművek,
  - a mezőgazdaság, kertészet, erdőgazdálkodás, földművelés vagy halászat terén működő vállalkozások által használt, legfeljebb 40 km/h tervezési sebességű gépjárművek,
  - cirkuszi és vidámparki berendezést szállító speciális járművek, melyek tervezési sebessége legfeljebb 40 km/h, és kizárólag az adott tagállam területén üzemelnek.
- (3) A (2) bekezdésben felsorolt, a területükön nyilvántartásba vett járművek műszaki vizsgálatára vonatkozóan a tagállamok nemzeti előírásokat vezethetnek be.

### 3. cikk Fogalommeghatározások

Fogalommeghatározások e rendelet alkalmazásában:

- (1) „jármű”: bármely nem sínen közlekedő gépjármű vagy pótkocsija;
- (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) „motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok”: bármely motorral hajtott, kétkerekű jármű oldalkocsival vagy anélkül, valamint triciklik és négykerekű motorkerékpárok;
- (6) „tagállami nyilvántartásba vett gépjármű”: egy tagállamban nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett gépjármű;
- (7) „muzeális jellegű gépjármű”: bármely, az összes következő feltételt teljesítő gépjármű:
  - legalább 30 évvel ezelőtt gyártották,
  - karbantartásához olyan cserealkatrészeket használnak, amelyek híven tükrözik a jármű eredeti alkatrészeit;
  - fő alkatrészein (például a motor, a fékek, a kormány vagy a felfüggesztés) nem hajtottak végre változtatást, valamint
  - megjelenése nem változott.
- (8) „forgalmi engedély jogosultja”: az a személy, akinek a nevére egy járművet nyilvántartásba vesznek;
- (9) „időszakos műszaki vizsgálat”: annak hitelesítése, hogy a gépjármű részei és alkatrészei megfelelnek a jármű jóváhagyásakor, első nyilvántartásba vételekor vagy forgalomba helyezésekor, valamint utólagos módosításakor fennálló biztonsági és környezetvédelmi jellemzőknek;
- (10) „jóváhagyás”: bármely, a 2007/46/EK irányelvben említett jóváhagyási kategória;
- (11) „hiányosságok”: a műszaki vizsgálat során feltárt műszaki hibák és egyéb meg nem felelések;
- (12) „műszaki vizsgálati bizonyítvány”: az illetékes hatóság vagy egy műszaki vizsgálóállomás által kiállított bizonyítvány, mely tartalmazza a vizsgálat eredményét és a jármű általános értékelését;

- (13) „ellenőr”: egy műszaki vizsgálóállomáson vagy az illetékes hatóság nevében történő műszaki vizsgálatok elvégzésére tagállami engedéllyel rendelkező személy;
- (14) „illetékes hatóság”: a műszaki vizsgálat nemzeti rendszerének irányításáért, adott esetben a műszaki vizsgálatok elvégzéséért felelős hatóság vagy közfeladatot ellátó szerv;
- (15) „műszaki vizsgálóállomás”: a műszaki vizsgálatok elvégzésére tagállami engedéllyel rendelkező, közfeladatot ellátó vagy magánszervezetek vagy létesítmények, beleértve a járműjavítást végzőket is;
- (16) „felügyeleti szerv”: a tagállam által létrehozott, a műszaki vizsgálattal megbízott létesítmények engedélyezéséért és felügyeletéért felelős szerv.

## **II. FEJEZET**

### **ÁLTALÁNOS KÖTELEZETTSÉGEK**

#### *4. cikk*

#### **Hatáskörök**

- (1) A gépjárműveket és pótkocsijaikat e rendelettel összhangban a nyilvántartásuk helye szerinti tagállamban időszakos ellenőrzéseknek kell alávetni.
- (2) A műszaki vizsgálatokat a tagállami illetékes hatóságok vagy a tagállamok által engedélyezett műszaki vizsgálóállomások végzik.
- (3) A járműgyártók hozzáférést biztosítanak a műszaki vizsgálóállomások vagy adott esetben az illetékes hatóság részére a műszaki vizsgálathoz szükséges, az I. mellékletben meghatározott műszaki információkhoz. A Bizottság az I. mellékletben meghatározott műszaki információkhoz való hozzáférési eljárásról szóló részletes szabályokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálati eljárással összhangban fogadja el.
- (4) A forgalmi engedély jogosultja felelős azért, hogy a járművet mindenkor biztonságos és műszakilag megfelelő állapotban tartsa.

## **III. FEJEZET**

### **A MŰSZAKI VIZSGÁLATRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK**

#### *5. cikk*

#### **A vizsgálat időpontja és gyakorisága**

- (1) A járműveket az első nyilvántartásbavételük időpontjának évfordulóján, legalább a következő gyakorisággal műszaki vizsgálatnak kell alávetni:

- L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e kategóriájú járművek: négy évvel az első nyilvántartásba vétel után, azután két év múlva, majd évente;
  - M1, N1 és O2 kategóriájú járművek: négy évvel az első nyilvántartásba vétel után, azután két év múlva, majd évente;
  - taxiként vagy betegszállító járműként nyilvántartásba vett M1 kategóriájú járművek, M2, M3, N2, N3, T5, O3 és O4 kategóriájú járművek: egy évvel az első nyilvántartásba vétel után, azután évente.
- (2) Amennyiben egy M1 vagy N1 kategóriájú jármű esetében az első nyilvántartásba vétel utáni műszaki vizsgálat időpontjára a futott kilométerek száma eléri a 160 000 km-t, azt a járművet ezt követően évente műszaki vizsgálatnak kell alávetni.
- (3) A forgalmi engedély jogosultja a műszaki vizsgálóállomást vagy adott esetben az illetékes hatóságot a műszaki vizsgálat elvégzésére az (1) bekezdésben említett évforduló hónapját megelőző hónap kezdetétől az évforduló hónapját követő második hónap végéig terjedő időszakban kérheti, a következő műszaki vizsgálat időpontjának sérelme nélkül.
- (4) A legutolsó műszaki vizsgálat időpontjától függetlenül az illetékes hatóság előírhatja, hogy a járművet az (1) és a (2) bekezdésben említett időpontokat megelőzően műszaki vizsgálatnak vagy kiegészítő vizsgálatnak vessék alá a következő esetekben:
- a jármű főbb, a biztonságot befolyásoló alkatrészeiben (például kerekek, felfüggesztés, deformálódott területek, kormány vagy fékek) jelentős kárt okozott balesetet követően,
  - ha egy jármű biztonsági és környezetvédelmi rendszereit vagy berendezéseit átalakították vagy módosították,
  - abban az esetben, ha egy jármű forgalmi engedélyének jogosultja megváltozik.

#### *6. cikk*

#### **A vizsgálat tartalma és módszerei**

- (1) A műszaki vizsgálat a II. melléklet 2. pontjában említett területekre terjed ki.
- (2) Az (1) bekezdésben említett minden egyes területre vonatkozóan a tagállami illetékes hatóság vagy a műszaki vizsgálóállomás legalább a II. melléklet 3. pontjában meghatározott tételeket felölelő és az e tételek vizsgálatára alkalmazandó módszert felhasználó műszaki vizsgálatot hajt végre.

#### *7. cikk*

#### **A hiányosságok értékelése**

- (1) A III. melléklet valamennyi vizsgálandó tétel esetében megadja a lehetséges hiányosságok és súlyosságok fokának minimális listáját.

- (2) A műszaki vizsgálat 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.

#### 8. cikk

#### **Műszaki vizsgálati bizonyítvány**

- (1) A jármű műszaki vizsgálatát elvégző műszaki vizsgálóállomás vagy adott esetben az illetékes hatóság az adott járműhöz tartozó műszaki vizsgálati bizonyítványt állít ki, amely legalább a IV. mellékletben meghatározott elemeket tartalmazza.
- (2) A műszaki vizsgálóállomás vagy adott esetben az illetékes hatóság a járművet a vizsgán bemutató személy számára kiállítja a műszaki vizsgálati bizonyítványt, vagy elektronikus műszaki vizsgálati bizonyítvány esetében a műszaki vizsgálati bizonyítvány hitelesített nyomtatott változatát.
- (3) E rendelet hatálybalépésének időpontjától kezdve és legkésőbb 3 évvel azt követően a műszaki vizsgálóállomások elektronikus úton közlik a tagállami illetékes hatósággal az általuk kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványban szereplő információkat. E tájékoztatásra a műszaki vizsgálati bizonyítvány kiállítását követő ésszerű határidőn belül kerül sor. Eddig az időpontig a műszaki vizsgálóállomások az említett információkat bármely más úton is eljuttathatják az illetékes hatósághoz. Az illetékes hatóság ezeket az információkat a kézhezvételüktől számított 36 hónapig megőrzi.
- (4) A kilométer-számláló állásának ellenőrzése céljára, ha ezt az információt az előző műszaki vizsgálatot követően nem közölték elektronikus úton, az ellenőr felkéri a járművet a vizsgán bemutató személyt az előző műszaki vizsgálatot követően kiállított bizonyítvány bemutatására.
- (5) A műszaki vizsgálat eredményét közölni kell a gépjárművet nyilvántartó hatósággal. Ezen értesítésnek tartalmaznia kell a műszaki vizsgálati bizonyítványban említett információkat.

#### *9. cikk*

#### **A hiányosságok nyomon követése**

- (1) Kizárólag kisebb rendű hiányosságok esetén a forgalmi engedély jogosultja gondoskodik róla, hogy e hiányosságokat haladéktalanul megszüntessék. A járművet nem szükséges újbóli vizsgálatnak alávetni.
- (2) Nagyobb jelentőségű hiányosságok esetén az illetékes hatóság határoz arról, hogy a műszaki vizsgálat megismétléséig milyen feltételekkel engedélyezhető a jármű közúti használata. A második vizsgálatot az első vizsgálatot követő hat héten belül el kell végezni.
- (3) Veszélyes hiányosságok esetén a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999/37/EK irányelvet módosító európai parlamenti és tanácsi XXX irányelv<sup>24</sup> 3a. cikkével összhangban a jármű közutakon nem használható és nyilvántartásba vételét vissza kell vonni mindaddig, amíg a hiányosságokat ki nem küszöbölték és olyan új műszaki vizsgálati bizonyítvány kiadására nem került sor, mely igazolja, hogy a jármű megfelelő műszaki állapotban van.

#### *10. cikk*

#### **A vizsgálat igazolása**

A műszaki vizsgálóállomás vagy adott esetben a tagállami illetékes hatóság, amely a területén nyilvántartásba vett járművön műszaki vizsgálatot végzett el, valamennyi, a vizsgálatot sikeresen teljesített jármű számára igazolást állít ki. Az igazoláson fel kell tüntetni a következő műszaki vizsgálat időpontját.

Az (1) bekezdéssel összhangban kiadott igazolásokat valamennyi tagállam elismeri.

### **IV. FEJEZET**

#### **KÖZIGAZGATÁSI RENDELKEZÉSEK**

#### *11. cikk*

#### **Vizsgálati felszerelések és berendezések**

- (1) A műszaki vizsgálatok elvégzéséhez használt vizsgálati felszereléseknek és berendezéseknek meg kell felelniük az V. mellékletben meghatározott műszaki minimumkövetelményeknek.
- (2) A műszaki vizsgálóállomások vagy adott esetben az illetékes hatóságok a vizsgálati felszereléseket és berendezéseket a gyártó által megadott előírásoknak megfelelően tartják karban.

---

<sup>24</sup> HL L XXX, XX.XX.XXXX, XX. o.

- (3) Valamennyi, a mérésekhez használt berendezést a gyártó által megadott előírásoknak megfelelően rendszeresen kalibrálni kell.

*12. cikk*  
**Ellenőrök**

- (1) A műszaki vizsgálatokat a VI. mellékletben meghatározott, a szakértelemre és a képzésre vonatkozó minimumkövetelményeket teljesítő ellenőrök végzik.
- (2) A tagállamok a szakértelemre és a képzésre vonatkozó minimumkövetelményeket teljesítő ellenőrök számára igazolást állítanak ki. Ezen igazolásnak tartalmaznia kell legalább a VI. melléklet 3. pontjában említett információkat.
- (3) Az e rendelet alkalmazásának kezdetekor tagállamok illetékes hatóságai vagy műszaki vizsgálóállomások által alkalmazott ellenőrök mentesülnek a VI. melléklet 1. pontjában meghatározott követelmények alól. A tagállamok az érintett ellenőrök számára egyenértékűségi igazolást állítanak ki.
- (4) A műszaki vizsgálat elvégzésekor az ellenőrnek minden összeférhetetlenségtől mentesnek kell lennie, különös tekintettel a vizsgálat tárgyát képező jármű forgalmi engedélyének jogosultjával fennálló gazdasági, személyes vagy családi kapcsolatra.
- (5) A műszaki vizsgálóállomás tájékoztatja a járművet a vizsgán bemutató személyt arról, hogy mely javításokat szükséges elvégezni, és a vizsgálat eredményeit kereskedelmi célból nem módosítja.
- (6) Az ellenőr által elvégzett műszaki vizsgálat eredményeit csak a felügyeleti szerv módosíthatja abban az esetben, ha az ellenőr által elvégzett műszaki vizsgálat következtetései nyilvánvalóan helytelenek.

*13. cikk*  
**A műszaki vizsgálóállomások engedélyezése és felügyelete**

- (1) A felügyeleti szerv elvégzi legalább a VII. melléklet 1. pontjában meghatározott feladatokat, és teljesíti az ugyanazon melléklet 2. és 3. pontjában rögzített követelményeket.

A tagállamok közzéteszik a felügyeleti szervek szervezeti felépítésére, feladataira és a személyzetükre alkalmazandó követelményekre vonatkozó szabályokat és eljárásokat.

A felügyeleti szerveknek a műszaki vizsgálattal megbízott létesítményektől és a járműgyártóktól függetleneknek kell lenniük.

- (2) A közvetlenül az illetékes hatóság által működtetett műszaki vizsgálóállomások mentesülnek az engedélyezésre és felügyeletre vonatkozó követelmények alól.

## V. FEJEZET

### EGYÜTTMŰKÖDÉS ÉS INFORMÁCIÓCSERE

#### 14. cikk

##### A tagállamok közötti igazgatási együttműködés

- (1) A tagállamok e rendelet alkalmazására tekintettel nemzeti kapcsolattartót jelölnek ki, amely felelős a többi tagállammal és a Bizottsággal folytatott információcseréért.
- (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 azt a tagállamoknak.

#### 15. cikk

##### Elektronikus járműinformációs platform

A Bizottság megvizsgálja a műszaki vizsgálattal kapcsolatos adatokra vonatkozó információknak a járművek műszaki vizsgálatáért, nyilvántartásba vételéért és jóváhagyásáért felelős tagállami illetékes hatóságok, a műszaki vizsgálóállomások és a járműgyártók közötti cseréjének céljára szolgáló elektronikus járműinformációs platform megvalósíthatóságát, költségeit és előnyeit.

E vizsgálat alapján a Bizottság mérlegeli a különféle szakpolitikai lehetőségeket – beleértve a 10. cikkben előírt vizsgálati igazolásra vonatkozó követelmény esetleges eltörlését is –, és javaslatokat fogalmaz meg. A Bizottság az e rendelet alkalmazási időpontját követő két éven belül jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a vizsgálat eredményeiről, és ahhoz adott esetben jogalkotási javaslatot is csatol.

## VI. FEJEZET

### A VÉGREHAJTÁSI ÉS FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ HATÁSKÖRÖKRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

#### 16. cikk

##### Műszaki vizsgálati bizottság

- (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.

### 17. cikk

#### Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 19. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következő célból:

- a 2. cikk (1) bekezdésének és az 5. cikk (1) és (2) bekezdésének adott esetben történő naprakésszé tételére a járműkategóriákban bekövetkezett azon változások figyelembevétele érdekében, amelyek a 3. cikk (1) bekezdésében említett jogszabályok módosításából erednek,
- a mellékleteknek a műszaki fejlődéshez igazodó vagy a nemzetközi vagy az uniós szabályozás változásainak figyelembe vételének érdekében történő naprakésszé tételére.

### 18. 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 17. cikkben említett felhatalmazás [*e rendelet hatálybalépésének időpontjától*] határozatlan időre szól.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 17. 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 17. 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.

## VII. FEJEZET

### ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

#### 19. 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) Minden tagállam megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a kilométer-számláló manipulációja vagy megrongálása bűncselekménynek minősüljön, és hatékony, arányos, visszatartó erejű és megkülönböztetéstől mentes büntetésekkel büntethető legyen.
- (3) A tagállamok ezekről a rendelkezésekről legkésőbb *[az e rendelet hatálybalépését követő egy éven belül]*-ig – a rendelkezések későbbi módosításairól pedig haladéktalanul – értesítik a Bizottságot.

#### 20. cikk

##### Átmeneti rendelkezések

- (1) Azok a 11. cikkben említett vizsgálati felszerelések és berendezések, amelyek *[e rendelet alkalmazásának időpontja]*-ig nem felelnek meg az V. mellékletben meghatározott minimumkövetelményeknek, műszaki vizsgálat elvégzésének céljára az említett időponttól számított legfeljebb öt évre terjedő időszakban használhatók.
- (2) A tagállamok a VII. mellékletben meghatározott követelményeket legkésőbb az e rendelet alkalmazásának időpontjától számított ötödik évtől alkalmazzák.

#### 21. cikk

##### Hatályon kívül helyezés

A 2009/40/EK irányelv és a 2010/378/EU bizottsági ajánlás *[e rendelet alkalmazásának időpontja]*-val/vel hatályát veszti.

#### 22. 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*