EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.3.23.
COM(2020) 107 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

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

Jelentéstételi időszak: 2017–2018

Tartalom

1. BEVEZETÉS 2
2. A 2000/30/EK IRÁNYELV 3
3. A TAGÁLLAMOK ÁLTAL SZOLGÁLTATOTT ADATOK 4
4. AZ ELLENŐRZÉS TARTALMA 5
5. STATISZTIKAI ADATOK 6
5.1. Ellenőrzések száma 6
5.2. Az ellenőrzött járművek származási országai 8
5.3. Forgalomból való kivonások volumene 9
5.4. A forgalomból kivont járművek származási országa 10
5.5. A forgalomból kivont járművek jármű-kategória és nyilvántartásba vevő tagállam szerinti bontásban 13
5.6. A tagállamok által jelentett hiányosságok típusai 14
6. A SZANKCIÓK TÍPUSAI 15
7. ÖSSZEFOGLALÓ KÖVETKEZTETÉSEK 16
7.1. Ellenőrzések 16
7.2. Forgalomból való kivonások 17
7.3. Hibák 17

1. BEVEZETÉS

A közúti közlekedés biztonságát, a környezetvédelmet és a tisztességes versenyt szem előtt tartva az európai jogszabályok számos intézkedést írnak elő annak biztosítása érdekében, hogy az európai utakon közlekedő haszongépjárművek megfelelő műszaki állapotban legyenek. Ide tartoznak:

- a szakma gyakorlásának engedélyezését érintő szabályok, amelyek megkövetelik, hogy a szállítók elegendő pénzügyi kapacitással rendelkezzenek a gépjárművek megfelelő karbantartásához (1072/2009/EK rendelet[1]);

- a járművek időszakos műszaki vizsgálata, amelyet európai szinten előírt minimális gyakorisággal kell elvégezniük a tagállamoknak a területükön nyilvántartásba vett járműveken (2009/40/EK irányelv[2]);

- az e jelentés tárgyát képező közúti műszaki ellenőrzések, amelyekkel biztosítható, hogy a haszongépjárműveket csak akkor használják, ha a közlekedés műszaki alkalmassági feltételeinek a legnagyobb mértékben megfelelnek (2000/30/EK irányelv[3]).

A 2000/30/EK irányelv értelmében a tagállamok területén közlekedő haszongépjárműveket országúti műszaki ellenőrzéseknek, azaz az utak biztonságának javítására és a környezet védelmére irányuló műszaki vizsgálatoknak vetik alá. A 6. cikk szerint a tagállamoknak kétévente közölniük kell a Bizottsággal a megelőző két évben összegyűjtött alábbi adatokat:

- az ellenőrzött haszongépjárművek száma hét jármű-kategória és azon belül a nyilvántartásba vevő ország szerinti bontásban,
- az irányelv szerinti ellenőrzött tételek, valamint
- az észlelt hiányosságok.

A 2000/30/EK irányelv azt is előírja, hogy az adatok összegyűjtését követően a Bizottság a tagállamoktól kapott adatok alapján, az így kapott eredmények összefoglalásával jelentést terjesszen a Tanács elé az irányelv alkalmazásáról. Ez a jelentés ezt a témát járja körül. A 2000/30/EK irányelv azt is előírja a Bizottság számára, hogy a 6. cikk értelmében a tagállamoktól kapott információkat továbbítsa az Európai Parlamentnek.

A 2000/30/EK irányelv kilenc, a közúti műszaki ellenőrzések hatálya alá tartozó, különböző területet sorol fel. A további részletek az alábbi 4. szakaszban találhatóak. A vizsgálat során, ha nyilvánvalóvá válik, hogy a haszongépjármű komoly veszélyt jelent a benne utazókra vagy a közúton közlekedőkre, a jármű használatát az észlelt veszélyes hibák kijavításáig megtilthatják. Miután a gépjármű ellenőrzése is megtörtént, az esetleges hibákat a járművezetőnek átadott ellenőrzési jegyzőkönyvben dokumentálni kell.

Az Európai Parlament és a Tanács 2014-ben felülvizsgálta a haszongépjárművek közúti műszaki ellenőrzésére vonatkozó szabályokat és eljárásokat. 2014. április 3-án elfogadásra

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

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

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

került a 2014/47/EU irányelv[4] (a továbbiakban: a 2014/47/EU irányelv). 2018. május 20-a óta alkalmazandó. A 2014/47/EU irányelv bevezet többek között két ellenőrzéstípust, az elsődleges és a részletes közúti ellenőrzésekét[5], valamint azt a követelményt, hogy az EU-ban naptári évenként elvégzett elsődleges közúti ellenőrzések száma a tagállamokban nyilvántartásba vett összes ilyen jármű legalább 5 %-ának megfelelő szám legyen. E célérték elérése érdekében a tagállamoknak törekedniük kell a területükön nyilvántartásba vett és/vagy használatban lévő haszonjárművek számával arányosan megállapított, megfelelő számú közúti ellenőrzés elvégzésére. 2021. március 31-ig esedékes az első – a 2019–2020-as évekre vonatkozó – jelentéstételi kötelezettség, amikor e célszámot meg kell majd vizsgálni.

2. A 2000/30/EK IRÁNYELV

A gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2009/40/EK irányelv szerint a kereskedelmi célokra felhasznált járműveket évente meg kell vizsgálni. Mivel azonban az éves vizsgálat nem tekinthető elegendőnek annak garantálására, hogy e járművek az egymást követő műszaki vizsgálatok között megőrizzék közlekedésre való alkalmasságukat, végrehajtási intézkedésként közúti műszaki ellenőrzéseket is alkalmazni kell a közúti közlekedésbiztonság érdekében szükséges intézkedésként.

A közúti műszaki ellenőrzés a valamely tagállam területén közlekedő haszongépjármű előzetes bejelentés nélküli vizsgálatát jelenti. Az ellenőrzésekre főként közutakon kerül sor, és azokat a hatóságok vagy a felügyeletük alatt eljáró más szervek végzik.

A közúti műszaki ellenőrzések során semmilyen hátrányos megkülönböztetés nem alkalmazható a járművezető állampolgársága, illetve a haszongépjárművet nyilvántartásba vevő vagy forgalomba helyező ország alapján. Az ellenőrzést oly módon kell végrehajtani, hogy a lehető legkevesebb költséggel és késedelemmel járjon a járművezetők és az üzemeltetők számára.

A haszongépjárműveket célzottan kell kiválasztani közúti műszaki ellenőrzésre, különösen ügyelve azon járművek kiszűrésére, amelyekről a leginkább feltételezhető, hogy rosszul karbantartottak[6].

A közúti ellenőrzéseket rendszerint többlépcsős módszerrel végzik el. Először szemrevételezéssel megvizsgálják a jármű karbantartási állapotát a jármű álló helyzetében, és egyúttal ellenőrzik (adott esetben) a legutóbbi közúti ellenőrzésre és műszaki vizsgálatra vonatkozó dokumentumokat. A helyszínen vagy egy közeli vizsgálóállomáson a szabálytalanságokat feltáró részletesebb ellenőrzés is elvégezhető a 2000/30/EK irányelvben felsorolt tételek alapján. Részletesebb ellenőrzés esetén az eredményt rögzíteni kell az irányelvben meghatározott mintának megfelelő közúti műszaki ellenőrzési jegyzőkönyvben. Ez az információ szolgál a tagállamok által az Európai Bizottságnak benyújtandó adatok alapjául.

---

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

[5] Az elsődleges ellenőrzések magukban foglalják a dokumentáció ellenőrzését, valamint szemrevételezés útján a jármű műszaki értékelését; míg a részletesebb ellenőrzéseket (szükség esetén az elsődleges ellenőrzést követően) kijelölt közúti ellenőrzési létesítményben, vizsgálóállomáson vagy mobil ellenőrzési egységet igénybe véve kell elvégezni.

[6] A 2014/47/EU irányelv egy minden tagállamban kötelező kockázatértékelő rendszert vezet be 2019. május 20-tól. Ha az üzemeltetők a közúti ellenőrzések során rosszul teljesítenek a műszaki ellenőrzés és a rakományrögzítés ellenőrzése közben megállapított hibák száma és súlyossága szempontjából, az magasabb kockázati besorolásukhoz vezet. A tagállam illetékes hatóságai ezt követően ezt az információt felhasználják a magas kockázati besorolású üzemeltetők gyakoribb ellenőrzésére.

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

A módosított 2000/30/EK irányelv[7] – amely 2018. május 19-ig alkalmazandó – több feltételt is meghatároz az Unió területén közlekedő haszongépjárművek országúti műszaki ellenőrzésének végrehajtását illetően. A 2010/47/EU irányelv 2012. január 1-jével kezdődő hatállyal módosította az I. mellékletben szereplő jármű-kategóriákat és ellenőrzési tételjegyzéket.

A módosítás előtt a közúti műszaki ellenőrzési jegyzőkönyvben (I. melléklet) szereplő járműveket osztályonként határozták meg, pl. közúti járműszerelvény, ami 3,5 tonna maximális tömeget meghaladó, áruk szállítására szolgáló olyan gépjárművet jelent (N2 és N3 kategória), amelyhez pótkocsi kapcsolódik (O3 és O4 kategória). Ugyanakkor az N2 kategóriába tartozó járműveket a „könnyű haszongépjárművek”, az N3 kategóriába tartozó járműveket a „tehergépkocsik”, az O3 és O4 kategóriába tartozó járműveket pedig a „pótkocsik” és a „félpótkocsik” alatt kellett feltüntetni.

A 2010/47/EU irányelv által bevezetett módosítások egyike azonban a járművek csoportosításának új módszerét vezette be, amely a kategóriáknak a típusjóváhagyásról szóló jogszabályok szerinti megnevezéseit használja. Ennek eredményeképpen az olyan járművek, amelyek korábban esetlegesen több osztályban is feltüntethetők voltak, immár csak egy jármű-kategóriában szerepelhetnek. Továbbá a vontatójárművet és a pótkocsit külön kell feltüntetni. Figyelembe véve, hogy a vontató járművet és a pótkocsit különböző tagállamokban vehetik nyilvántartásba, ez a módosított osztályozás pontosabb információkkal szolgál, miközben olyan helyzetekben is javítja a tagállamok helyzetét, amikor egy másik tagállamnak kell bejelenteniük, hogy súlyos hiányosságokat állapítottak meg egy ezen bizonyos tagállamban nyilvántartásba vett jármű vonatkozásában.

3. A TAGÁLLAMOK ÁLTAL SZOLGÁLTATOTT ADATOK

Ez a dokumentum a hetedik jelentés a 2000/30/EK irányelv tagállami alkalmazásáról, és a 2017–2018-as naptári éveket fedi le. Megjegyzendő, hogy a 2000/30/EK irányelvet a 2014/47/EU irányelv 2018. május 20-án hatályon kívül helyezte, de a 2014/47/EU irányelven alapuló első jelentés csak a 2019–2020-as éveket fogja felölelni. Ez azt jelenti, hogy a 2014/47/EU irányelvben meghatározott átmeneti intézkedések hiányában a tagállamokat arra ösztönözték, hogy a 2000/30/EK irányelv és a 2014/47/EU irányelv változatlan célkitűzésének megvalósítása érdekében a jelentésüket a 2000/30/EK irányelv követelményeinek megfelelően nyújtsák be a 2018. május 20-a és 2018. december 31-e közötti időszakra vonatkozóan is, annak ellenére, hogy az elvégzett ellenőrzések és az általuk gyűjtött adatok már a 2014/47/EU irányelven alapultak. Ez a joghézag jelentős gyakorlati problémákat okozott a tagállamoknak, egyes esetekben pedig hibás jelentésekhez vezetett, ezért óvatosnak kell lenni a következtetések levonásakor. A tagállamoknak 2019. március 31-i határidővel kellett a Bizottsághoz benyújtaniuk az e jelentéstételi időszakra vonatkozó adataikat.

[7] A Bizottság 2010/47/EU irányelve (2010. július 5.) a 2000/30/EK irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról, HL L 173., 2010.7.8., 33. o.

A Bizottság a jelentéstételi kötelezettség megkönnyítése érdekében és a korábbi gyakorlatnak megfelelően tájékoztató levelet küldött 2019. február közepén a tagállamoknak. Ezt a levelet egy előre elkészített (a Bizottság és tagállami szakértők által közösen kidolgozott) sablon kísérte, és a tagállamokat felkérték, hogy ezt használják az adataik elektronikus úton történő bejelentéséhez, megkönnyítve ezáltal az összes információ beérkezését követő adatfeldolgozást. Ezt követően 2019 márciusában a Bizottság emlékeztető közleményt adott ki, amelyben felhívta a tagállamok figyelmét az adatbejelentések közelgő határidejére. 2019 májusában egy harmadik emlékeztetőt küldött azoknak a tagállamoknak, amelyek az előírt határidőig nem nyújtották be jelentésüket. További konkrét levélváltások következtek a Bizottság és az adott tagállamok között. Az adatokat valamennyi tagállam az előre elkészített sablon szerint nyújtotta be, amit a Bizottság üdvözölt, mivel egyszerűsödött általa az adatok összehasonlítása.

Azonban nem minden tagállam tartotta be az adataik benyújtására előírt határidőt. Észtország, Görögország, Ciprus, Lettország, Litvánia, Hollandia, Ausztria, Lengyelország, Portugália és Svédország az adatokat a 2019. március 31-i határidő előtt, időben közölte. Néhány további tagállam (nevezetesen Bulgária, Dánia, Németország, Írország, Luxemburg, Szlovénia és az Egyesült Királyság) kis mértékben késett a benyújtással, míg mások (nevezetesen Málta, Magyarország, Franciaország, Spanyolország és Finnország) csak 2019 szeptemberéig nyújtották be az adataikat. Ezalatt az idő alatt nem indult kötelezettségszegési eljárás egyetlen tagállammal szemben sem, amiért az elmulasztotta a Bizottsággal közölni az adatokat.

Tizenhét tagállam, nevezetesen Ausztria, Bulgária, a Cseh Köztársaság, Dánia, Észtország, Finnország, Németország, Magyarország, Írország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Hollandia, Lengyelország, Románia, Szlovénia és Svédország nyújtott be adatokat az Európai Unión kívül nyilvántartásba vett járművekről, a nyilvántartásba vevő ország szerinti bontásban. Belgium, Olaszország és az Egyesült Királyság az Európai Unión kívül nyilvántartásba vett járművek ellenőrzésének összesítését anélkül adta meg, hogy pontosította volna, mely tagállamokra utal. Szlovákia nem közölt felhasználható formátumú, részletes statisztikákat a nem uniós járművekről, így az adatokat figyelmen kívül kellett hagyni.

Franciaország, Görögország és Spanyolország a harmadik országok és Horvátország vonatkozásában nem közölt semmilyen információt; Görögország azonban megerősítette, hogy az ezekről a földrajzi területekről érkező járműveket nem ellenőrizte. Ciprus nem szolgáltatott információt semelyik másik tagállam vonatkozásában sem, megerősítve, hogy a területén nyilvántartásba vett járműveken kívül nem ellenőriztek járműveket. Málta sem szolgáltatott adatot harmadik országok vonatkozásában, megerősítve, hogy nem végeztek ilyen jellegű ellenőrzéseket. Továbbá Málta és Ausztria a T5 kategória vonatkozásában is szolgáltatott információkat, ez pedig a 2014/47/EU irányelv hatálya alá tartozó kötelezettség.

Végül, tizenkét tagállam, nevezetesen Ausztria, Bulgária, a Cseh Köztársaság, Dánia, Franciaország, Málta, Hollandia, Portugália, Románia, Szlovénia, Szlovákia és az Egyesült Királyság további kiegészítő információkkal szolgált az ellenőrzött tételek hibakódjaival kapcsolatosan (például (1) fékberendezések; 1.1.8. csatlakozófejek a pótkocsifékekhez). Ezeket a részleteket 2012. január 1-jétől a 2000/30/EK irányelv I. mellékletét módosító 2010/47/EU irányelv vezette be, nem téve ugyanakkor kötelezővé az adatok ennyire részletes megadását.

A Bizottság a nemzeti jelentések első elemzését követően több tagállammal kapcsolatba lépett a kirívó eredmények vagy a korábbi időszakhoz képest bekövetkezett változások lehetséges okainak megértése érdekében. A tagállamok által nyújtott magyarázatok szerint több

körülmény is volt, amely hátrányosan befolyásolta a közúti műszaki ellenőrzések mennyiségét és minőségét. Többek között ilyen körülmény volt az adatoknak a 2014/47/EU irányelv szerint történő gyűjtése, a hatáskörök újraszervezése vagy decentralizációja, valamint a pénzügyi korlátozások, amelyek személyzeti hiányhoz, az ellenőrzések korlátozott számához és a felszerelésekhez való korlátozott hozzáféréshez vezettek. A tagállamokkal folytatott levélváltások azt is feltárták, hogy az adatok gyűjtésének és jelentésének értelmezésében és végrehajtásában jelentős különbségek vannak, ami ugyancsak hozzájárulhat a különbségekhez. Ezek a különbségek valószínűleg mérséklődni fognak 2018. május 20-tól, mivel a 2014/47/EU irányelv nagyobb fokú harmonizációt vezet be a vizsgálati módszerek, a hiányosságok értékelése, a vizsgálati berendezések használata és a jelentéstételi követelmények terén. A 2014/47/EU irányelven alapuló első jelentés a 2019-2020-as időszakot fedi le, a tagállamoknak pedig 2021. március 31-ig kell majd benyújtaniuk nemzeti jelentéseiket.

4. AZ ELLENŐRZÉS TARTALMA

A tagállamoknak legalább a 2000/30/EK irányelv I. mellékletében szereplő jegyzőkönyvminta 10. pontjában részletezett ellenőrzési területekkel kapcsolatos adatokat kell továbbítaniuk a Bizottság számára. A következő területekről van szó:

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

Annak érdekében, hogy az ellenőrök könnyebben jegyezhessék fel az e területeken feltárt hiányosságokat, az ellenőrzési jegyzőkönyv hátoldalán célszerű feltüntetni az ellenőrizendő tételek teljes jegyzékét. Az ellenőrök kötelesek a jelentésben (előre meghatározott kódokat alkalmazva) jelölni az esetleges területeket, ahol hiányosságokat tártak fel, és e jelentés egy példányát átadni a járművezetőnek, miután végeztek az ellenőrzéssel.

Ha az ellenőr úgy véli, hogy a feltárt hiányosságok, különösen a fékekre tekintettel, olyan biztonsági kockázatot jelentenek, amely további ellenőrzést indokol, az ellenőr azt az utasítást adhatja, hogy a járművet egy részletesebb vizsgálat érdekében vigyék a kijelölt műszaki vizsgaállomásra.

Továbbá, ha a vizsgálat során nyilvánvalóvá válik, hogy a haszongépjármű komoly veszélyt jelent a benne utazókra vagy a közúton közlekedőkre nézve, a jármű használatát a feltárt veszélyes hibák kijavításáig megtilthatják.

5. STATISZTIKAI ADATOK

5.1. Ellenőrzések száma

A 2015–2016-os jelentéstételi időszakkal összevetve, a 2017–2018-as jelentéstételi időszakban **1 048 863-mal kevesebb járművet** ellenőriztek, ami **20,9%-os csökkenést** jelent.

Megjegyzendő, hogy a 2015-2016-os időszakban már **534 473-mal kevesebb ellenőrzés** történt, mint a 2013-2014-es időszakban. Míg 2011–2012-ben **6 016 947** járművet, 2017–2018-ban mindössze **3 980 900** járművet ellenőriztek, **ami 2011-től 2018-ig az elvégzett ellenőrzések számának 1/3-dal való csökkenését jelenti.** Amennyiben az ellenőrzések mennyiségének csökkenése magasabb forgalomból való kivonási arányokkal párosulna, ami a kiválasztási rendszer fejlettségére utalna, az ellenőrzések csökkenése nem lenne aggasztó, de az adatok azt mutatják, hogy nem feltétlenül ez az eset áll fenn.

1. táblázat: Ellenőrzések száma– Összehasonlítás a 2015–16-os és a 2017–18-as időszak között

Jelentéstevő tagállam	A 2015–2016-os időszakban ellenőrzött járművek	A 2017–2018-as időszakban ellenőrzött járművek	A 2015–2016-os és a 2017–2018-as időszakok közötti különbség	A 2015–2016-os és 2017–2018-as időszakok közötti különbség %-ban
Ausztria	42 438	39 754	-2 684	-6,3%
Belgium	9 693	11 282	1 589	16,4%
Bulgária	250 516	153 748	-96 768	-38,6%
Horvátország	39 204	22 169	-17 035	-43,5%
Ciprus	6 214	5 984	-230	-3,7%
Cseh Köztársaság	88 389	96 261	7872	8,9%
Dánia	3 753	5 054	1 301	34,7%
Észtország	2 768	2 281	-487	-17,6%
Finnország	8 390	12 060	3 670	43 7%
Franciaország	996 892	612 476	-384 416	-38,6%
Németország	1 620 465	1 247 506	-372 959	-23,0%
Görögország	5 395	360	-5 035	-93,3%
Magyarország	195 905	202 323	6 418	3,3%
Írország	29 840	27 501	-2 339	-4,5%
Olaszország	5 514	5 446	-68	-1,2%
Lettország	8 652	8 804	152	1,8%

Litvánia	70 586	50 238	-20 348	-28,8%
Luxemburg	398	2 107	1 709	429,4%
Málta	6 943	6 305	3 172	-9,2%
Hollandia	6 709	10 989	1 004	63,8%
Lengyelország	627 384	758 414	131 030	20,9%
Portugália	1 522	962	-560	-36,8%
Románia	13 144	19 535	6 391	48,6%
Szlovákia	18 760	23 582	4 822	25,7%
Szlovénia	4 945	5 402	457	9,2%
Spanyolország	654 392	345 620	-308 772	-47,2%
Svédország	45 417	44 711	-706	-1,6%
Egyesült Királyság	265 535	260 026	-5 509	-2,1%
Összesen	**5 029 763**	**3 980 900**	**-1 048 863**	**-20,9%**

A 2015–2016-os időszakhoz képest tizenhat tagállam végzett kevesebb ellenőrzést a 2017–2018-as időszakban.

A százalékban kifejezett csökkenés 1,2% (Olaszország) és 93,3% (Görögország) között mozgott. További jelentős csökkenést feljegyző tagállamok: Bulgária (38,6%), Franciaország (38,6%), Horvátország (43,5%), Portugália (36,8%) és Spanyolország (47,2%). A csökkenések okát illetően a 2014/47/EU irányelv értelmében kockázatalapú megközelítést alkalmazó Svédország kivételével a tagállamok szerint ez az eredmény összességében a csökkenő erőforrásoknak, az átszervezéseknek, a nemzeti jogszabályok módosításainak és a szabályok alkalmazásának tudható be.

Ezzel szemben tizenkét tagállam a 2017–2018-as időszak alatt végzett ellenőrzések számában növekedést jegyzett. Százalékban a növekmények 1,8% (Lettország), 48,6% (Románia), 63,8% (Hollandia) és 429,4% (Luxemburg) között mozogtak.

5.2. Az ellenőrzött járművek származási országai

Az alábbi 2. táblázat áttekintést nyújt a tagállamok által ellenőrzött járművek származási országáról. Ahogy korábban említésre került, kizárólag Ciprus nem nyújtott be adatokat „államon kívüli”, azaz egy másik tagállamban vagy az Európai Unión kívül nyilvántartásba vett járművek ellenőrzéséről. Huszonhét tagállam jelentett adatokat valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett járműveken végzett ellenőrzésekről, továbbá húsz tagállam a területén közlekedő, az Európai Unión kívül nyilvántartásba vett járműveken is végzett ellenőrzést.

A 2. táblázatban feltüntetett adatok közül néhány főbb, figyelemre méltó tétel az, hogy a 2017–2018-as időszakban végzett ellenőrzések 57,7%-a olyan járművek vonatkozásában történt, amelyeket az ellenőrzés szerinti tagállamban vettek nyilvántartásba, 34,1%-ban ellenőriztek valamelyik másik tagállamban nyilvántartásba vett járműveket, és mindössze 8,2%-ban az Európai Unión kívül nyilvántartásba vett járműveket.

A Luxemburgban végzett ellenőrzéseknek csupán 14,4%-a érintett az adott tagállamban nyilvántartásba vett járművet, az ellenőrzések 80,1%-a pedig valamelyik másik tagállambeli járművet érintett. Másrészről a lengyel és a bolgár hatóságok által ellenőrzött járművek 49,4%-a, illetőleg 63,4%-a ezekben a tagállamokban volt nyilvántartásba véve, miközben a többi tagállambeli járművek ellenőrzéséhez képest az ellenőrzések nagyobb százalékát végezték olyan járműveken, amelyeket az Európai Unión kívül vettek nyilvántartásba. E statisztikák magyarázata valószínűleg e tagállamok nagy átmenő forgalommal járó földrajzi elhelyezkedésében rejlik.

2. táblázat: Az ellenőrzött járművek származási országai

Jelentéstevő tagállam	A tagállamban nyilvántartásba vett járművek	Más tagállamban nyilvántartásba vett járművek	Az Európai Unión kívül nyilvántartásba vett járművek	Összesen	Tagállami járművek (%)
Ausztria	16 667	21 399	1 688	39 754	41 9%
Belgium	3 825	7 118	339	11 282	33,9%
Bulgária	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4%
Horvátország	18 418	3 751	0	22 169	83,1%
Ciprus	5 984	0	0	5 984	100,0%
Cseh Köztársaság	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1%
Dánia	4 199	806	49	5 054	83,1%
Észtország	1 858	152	271	2 281	81,5%
Finnország	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4%
Franciaország	220 388	392 088	0	612 476	36,0%
Németország	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9%
Görögország	204	156	0	360	56,7%
Magyarország	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2%
Írország	24 539	2 953	9	27 501	89,2%
Olaszország	4 480	954	12	5 446	82,3%
Lettország	5 491	2 908	405	8 804	62,4%
Litvánia	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8%
Luxemburg	303	1 726	78	2 107	14,4%
Málta	6 277	28	0	6 305	99,6%
Hollandia	7 816	2 993	180	10 989	71,1%
Lengyelország	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4%
Portugália	935	27	0	962	97,2%
Románia	18 686	513	336	19 535	95,7%
Szlovákia	14 923	8 659	0	23 582	63,3%
Szlovénia	4 271	1 028	103	5 402	79,1%
Spanyolország	316 637	28 983	0	345 620	91,6%
Svédország	37 658	6 727	326	44 711	84,2%
Egyesült Királyság	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5%

Összesen	**2 297 213**	**1 356 324**	**327 363**	**3 980 900**	**57,7%**
Svájc	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3%
Összesen	**2 383 086**	**1 448 238**	**331 298**	**4 162 622**	**57,2%**

5.3. Forgalomból való kivonások volumene

2015–2016-tal összevetve, a 2017–2018-as jelentéstételi időszakban 99 617-tel **kevesebb járművet** vontak ki a forgalomból, ami **24,7%-os csökkenést** jelent. A 3. táblázat ismerteti az eredményeket az egyes tagállamok szerinti bontásban. Figyelemmel arra, hogy ezzel egyidejűleg az ellenőrzött járművek száma 20,9%-kal csökkent a 2015–2016-os időszakhoz képest, az eredmény nem feltétlenül jelenti, hogy elmozdulás történt volna egy célzottabb módszer irányába.

3. táblázat: Forgalomból való kivonások – Összehasonlítás a 2015–16-os és a 2017–18-as adatok között

Jelentéstevő tagállam	A 2015–2016-os időszakban forgalomból kivont járművek	A 2017–2018-as időszakban forgalomból kivont járművek	A 2015–2016-os és a 2017–2018-as időszakok közötti különbség	A 2015–2016-os és 2017–2018-as időszakok közötti különbség %-ban
Ausztria	24 194	25 180	986	4,1%
Belgium	691	1 015	324	46,9%
Bulgária	1 646	1 720	74	4,5%
Horvátország	2 548	1 675	-873	-34,3%
Ciprus	1 232	1 012	-220	-17,9%
Cseh Köztársaság	375	7 620	7 245	1 932,0%
Dánia	1 192	1 292	100	8,4%
Észtország	2 636	2 067	-569	-21,6%
Finnország	163	5 384	5 221	3 203,1%
Franciaország	103 720	49 592	-54 128	-52,2%
Németország	26 768	26 912	-469	-1,7%
Görögország	71	12	-59	-83,1%
Magyarország	8 388	8 830	442	5,3%
Írország	1 909	1 420	930	189,8%
Olaszország	2 923	2 864	-59	-2,0%
Lettország	61	833	772	1 265,6%
Litvánia	311	1 371	1 060	340,8%
Luxemburg	12	34	22	183,3%
Málta	3 674	3 172	-502	-13,7%
Hollandia	172	1 004	832	483,7%
Lengyelország	38 374	34 017	-4,357	-11,4%
Portugália	776	8	-768	-99,0%
Románia	3 825	1 804	-2 021	-52,8%

Szlovákia	5 955	4 575	-1 380	-23,2%
Szlovénia	109	154	45	41,3%
Spanyolország	57 239	60 546	3 307	5,8%
Svédország	42 087	1 827	-40 260	-95,7%
Egyesült Királyság	72 886	58 380	-14 506	-19,9%
Összesen	**403 937**	**304 320**	**-99 617**	**-24,7%**

Tizennégy tagállam jegyzett növekedést a forgalomból való kivonások számában a 2017–2018-as jelentéstételi időszakban a 2015–2016-os jelentéstételi időszakhoz képest. A növekedés százalékban 4,1% (Ausztria) és megközelítőleg 3 203% (Finnország) között mozgott, ami valószínűleg a fokozottan kockázatalapú megközelítés alkalmazásából adódik. Jelentős növekedést jegyeztek még a következő tagállamok: Cseh Köztársaság (1 932,0%), Lettország (1 265,6%), Hollandia (483,7%) és Litvánia (340,8%).

Összehasonlítva e növekményeket az érintett tagállamban végzett vonatkozó ellenőrzések volumenében történt változásokkal, Litvánia kivételével (ahol 28,8%-os csökkenést jegyeztek), Finnország, Cseh Köztársaság, Lettország és Hollandia 43,7%-os, 8,9%-os, 1,8%-os, illetőleg 63,8%-os növekedést jegyzett az ellenőrzések mennyiségében. Ezért az adatokból nyilvánvaló, hogy legalábbis Litvánia az ellenőrzési politikáját egy kockázatalapú megközelítésre változtatta, amely nagyobb számú forgalomból történő kivonáshoz vezetett.

Másrészről tizennégy tagállam csökkenést jegyzett a forgalomból való kivonások jegyzett számában, amely 1,7%-os (Németország) és 99,0%-os (Portugália) csökkenés között mozgott; az utóbbi ország mindössze 8 forgalomból való kivonást közölt a jelenlegi jelentéstételi időszakra a 2015–2016-os jelentéstételi időszakban közölt 776-hoz képest.

5.4. A forgalomból kivont járművek származási országa

A 4. táblázat összefoglalja a tagállamok által benyújtott adatokat, és feltünteti, hogy a forgalomból kivont belföldi járművek százalékos aránya 0,9%-tól (Portugália), az 1,1%-os (Bulgária), illetve 1,3%-os (Németország) és 2,3%-os (Szlovénia) értéken keresztül egészen az 50%-ot is meghaladó arányszámig terjed (Ausztria, Észtország, Olaszország és Málta). A forgalomból kivont uniós járművek százalékos aránya (a jelentéstevő tagállamot kivéve) a Luxemburgot jellemző 1,4%-tól, a Bulgáriát jellemző1,8%-on és a Lengyelországban érvényes 2,1%-on át az Ausztriát és Észtországot jellemző, 50%-ot is meghaladó arányszám között mozgott. Megjegyzendő, hogy Észtországban a forgalomból kivont belföldi járművek aránya több mint 90,0%, aminek oka az adatgyűjtési módszertanban rejlik, miközben a tagállamokban összességben 8,1% a forgalomból kivont belföldi járművek aránya, ami kis növekedést jelent a 2015–2016-os jelentéstételi időszak számadatához, azaz a 7,9 %-hoz képest.

A belföldi és a valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek forgalomból való kivonásának arányában tapasztalható különbségeket vizsgálva hat tagállam, nevezetesen Ausztria, Belgium, az Egyesült Királyság, Franciaország, Luxemburg és Németország nyújtott be olyan adatokat, amelyek arra utalnak, hogy a valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek magasabb közúti alkalmassági normáknak felelnek meg, mivel belföldi járművek esetében több forgalomból való kivonásról tettek jelentést. A következő

tagállamokban a forgalomból kivont belföldi járművek arányához képest ez a különbség több mint 10% volt: Dánia (13,7%), Észtország (23,9%), Olaszország (39,2%), Málta (36,2%) és Spanyolország (13,0%). Másrészről az egyetlen tagállam, ahol a valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek forgalomból való kivonási arányának különbsége 10% körüli értéket mutatott, az Egyesült Királyság (9,2%) volt.

Az uniós járművek (kivéve a belföldi járműveket) átlagos forgalomból való kivonási aránya a 28 tagállamra vetítve 7,6%, ami csökkenést jelent a 2015–2016-os jelentéstételi időszakban közölt 9,0%-os adathoz képest.

Ciprus nem ellenőrzött más uniós járművet, feltehetőleg az Európai Unióban elfoglalt földrajzi helyzete miatt. Portugália sem közölt adatokat a nem uniós járművek vonatkozásában, így a 7,6%-os forgalomból való kivonási arány külön választható, mivel nem tartalmaz adatokat az egyik tagállamból.

4. táblázat: A forgalomból való kivonások bontása – Belföldi kontra uniós

	Forgalomból kivont belföldi járművek			Forgalomból kivont uniós járművek (a jelentéstevő tagállamot kivéve)		
Jelentéstevő tagállam	**Ellenőrzött belföldi járművek száma**	**Forgalomból kivont belföldi járművek száma**	**Forgalomból kivont belföldi járművek aránya (%)**	**Ellenőrzött uniós járművek száma**	**Forgalomból kivont uniós járművek száma**	**Forgalomból kivont uniós járművek aránya (%)**
Ausztria	16 667	10 297	61,8%	21 399	13 627	63,7%
Belgium	3 825	444	11,6%	7 118	542	7,6%
Bulgária	97 469	1 111	1,1%	14 782	263	1,8%
Horvátország	18 418	1 502	8,2%	3 751	173	4,6%
Ciprus	5 984	1 012	16,9%	0	0	N/A
Cseh Köztársaság	54 001	5 126	9,5%	39 397	2 362	6,0%
Dánia	4 199	1 167	27,8%	806	114	14,1%
Észtország	1 858	1 715	92,3%	152	104	68,4%
Finnország	7 408	3 385	45,7%	2 102	730	34,7%
Franciaország	220 388	23 915	10,9%	392 088	25 677	6,5%
Németország	735 289	9 914	1,3%	475 644	15 796	3,3%
Görögország	204	5	2,5%	156	7	4,5%
Magyarország	148 164	6 845	4,6%	51 517	1 940	3,8%
Írország	24 539	1 253	5,1%	2 953	166	5,6%
Olaszország	4 480	2 668	59,6%	954	195	20,4%
Lettország	5 491	511	9,3%	2 908	260	8,9%
Litvánia	35 081	988	2,8%	9 137	290	3,2%
Luxemburg	303	9	3,0%	1 726	25	1,4%
Málta	6 277	3 168	50,5%	28	4	14,3%
Hollandia	7 816	562	7,2%	2 993	405	13,5%
Lengyelország	374 840	20 588	5,5%	158 367	3 378	2,1%
Portugália	935	8	0,9%	27	0	N/A

Románia	18 686	1 714	9,2%	513	43	8,4%
Szlovákia	14 923	3 115	20,9%	8 659	1 460	16,9%
Szlovénia	4 271	98	2,3%	1 028	49	4,8%
Spanyolország	316 637	58 917	18,6%	28 983	1 629	5,6%
Svédország	37 658	1 622	4,3%	6 727	190	2,8%
Egyesült Királyság	131 402	23 357	17,8%	122 409	33 062	27,0%
Összesen	**2 297 213**	**185 016**	**8,1 %**	**1 356 324**	**102 491**	**7,6%**
Svájc	85 873	3 436	4,0%	91 914	8 492	9,2%
Összesen	**2 383 086**	**188 452**	**7,9%**	**1 448 238**	**110 983**	**7,7%**

Ahogy az korábban említésre került, húsz tagállam az Európai Unión kívüli országokban nyilvántartásba vett járműveken végzett ellenőrzésekkel kapcsolatosan is nyújtott be adatokat. A további részletek az alábbi 5. táblázatban találhatók. 327 273 nem uniós járművet ellenőriztek, ami 16 813 forgalomból történő kivonást elrendeléséhez vezetett, azaz **5,1%-os forgalomból való kivonási arányhoz**, amely arány összehasonlításképpen a belföldi járművek esetében 8,1%, az uniós járművek (a belföldi járműveket kivéve) esetében pedig 7,6%. A forgalomból kivont nem uniós járművek aránya az uniós járművekével összehasonlítva több mint 10,0%-kal nőtt Ausztriában (10,7%), Észtországban (23,1%) és Finnországban (15,1%), míg Olaszországban 12,1%-os csökkenés volt megfigyelhető.

A nem uniós országokban nyilvántartásba vett járműveken végzett ellenőrzések mennyiségére vonatkozóan a tagállamok által szolgáltatott adatok még nem elegendőek ahhoz, hogy megfelelő következtetést vonjunk le e járművek műszaki állapotával kapcsolatban. A 2015–2016-os jelentéstételi időszakhoz képest azonban 9-cel több tagállam szolgáltatott EU-n kívüli járművekről adatot.

5. táblázat: A forgalomból való kivonások tagállamok szerinti bontásban – Nem uniós járművek

	Forgalomból való kivonások (EU-n kívül nyilvántartásba vett járművek)		
Jelentéstevő tagállam	**Ellenőrzött nem uniós járművek száma**	**Forgalomból kivont nem uniós járművek száma**	**Forgalomból kivont nem uniós járművek aránya (%)**
Ausztria	1 688	1 256	74,4%
Belgium	339	29	8,6%
Bulgária	41 497	346	0,8%
Horvátország	0	0	N/A
Ciprus	0	0	N/A
Cseh Köztársaság	2 863	132	4,6%
Dánia	49	11	22,4%
Észtország	271	248	91,5%
Finnország	2 550	1 269	49,8%

Franciaország	0	0	N/A
Németország	36 573	1 202	3,3%
Görögország	0	0	N/A
Magyarország	2 642	45	1,7%
Írország	9	1	11,1%
Olaszország	12	1	8,3%
Lettország	405	62	15,3%
Litvánia	6 020	93	1,5%
Luxemburg	78	0	0%
Málta	0	0	N/A
Hollandia	180	37	20,6%
Lengyelország	225 207	10 051	4,5%
Portugália	0	0	N/A
Románia	336	47	14,0%
Szlovákia	0	0	N/A
Szlovénia	103	7	6,8%
Spanyolország	0	0	N/A
Svédország	326	15	4,6%
Egyesült Királyság	6 125	1 961	31,6%
Összesen	**327 273**	**16 813**	**5,1%**
Svájc	3 935	530	13,5%
Összesen	**331 208**	**17 343**	**5,2%**

5.5. A forgalomból kivont járművek jármű-kategória és nyilvántartásba vevő tagállam szerinti bontásban

Az 1. melléklet áttekintést nyújt a forgalomból kivont járműveknek a nyilvántartásba vevő tagállamok szerinti arányáról. Az összes tagállamra vonatkozó átlagos forgalomból való kivonási arány 7,9% volt, miközben a forgalomból leggyakrabban kivont járműtípus, azaz az N2 kategóriájú (3,5 t maximális tömeget meghaladó) járművek esetében a forgalomból való kivonási arány 11,4% volt.

Az általános, „Egyéb” jármű-kategóriába sorolt járművek forgalomból történő kivonásának aránya 9,4% volt. A kategória valószínűleg több járműtípust foglal magában, úgymint mezőgazdasági járműveket (T kategória), könnyű pótkocsikat (O1 és O2 kategória) és könnyű kisteherautókat (N1 kategória), az ellenőrzésük pedig nemzeti jogalkotási intézkedéseken alapszik.

A 2014/47/EU irányelv azonban 2018. május 20-tól kötelezővé tette a (40 km/h sebesség túllépésére képes) nagysebességű traktorok ellenőrzését, amennyiben azokat főként közutakon, árufuvarozásra használják.

Az adatok elemzése azt mutatta, hogy az Ausztriából és Máltáról származó járművek esetében gyakoribb volt a forgalomból való kivonás, arányait tekintve 37,5%, illetve 31,9%. Másrészről legritkábban német és luxemburgi járműveket vontak ki a forgalomból, 1,7%, illetőleg 2,6%-os arányban.

Az említett forgalomból való kivonási arányok közötti különbség lehetséges magyarázata a tagállamok által alkalmazott eltérő kiválasztási és ellenőrzési módszerekben, valamint a hibák eltérő besorolásában keresendő.

A Németország, Egyesült Királyság, Franciaország és Svédország területén ellenőrzött járműveknek 94,1%-a, 93,4%-a, 93%-a, illetve 85,8%-a rendelkezett belföldi rendszámmal. Ausztria, Bulgária, Finnország, Horvátország, Írország, Málta, Lengyelország, Spanyolország és Ciprus esetében 50% feletti arány figyelhető meg. Ahogy az várható volt, ez azt jelzi, hogy az esetek túlnyomó többségében a járműveket a belföldi útjukon ellenőrzik.

Ez alól azonban van néhány kivétel. Például az Észtország, Olaszország, Luxemburg, Portugália, Románia és Görögország nemzeti hatóságai által ellenőrzött összes járművet tekintve kevesebb mint 10% volt a saját tagállamukban nyilvántartásba vett jármű.

Ehhez kapcsolódóan a 2. melléklet tartalmazza a forgalomból kivont járművekkel kapcsolatos részleteket a járművek kategóriája és az ellenőrzést végző tagállam szerinti bontásban. A forgalomból való kivonási arány Észtországban (90,6%), Ausztriában (63,3%), Olaszországban (52,6%) és Máltán (50,3%) volt a legmagasabb, míg a legkisebb forgalomból való kivonási arányok Portugáliában (0,8%), Bulgáriában (1,1%), Luxemburgban (1,6%) és Németországban (2,2%) voltak megfigyelhetők. Az összes uniós tagállamra vetített forgalomból való kivonási arány 7,6%, amely adat nagyjából változatlan maradt a 2015–2016-os jelentéstételi időszakhoz képest. Ahogy várható volt, a magasabb forgalomból való kivonási aránnyal ellenőrző tagállamok voltak egyúttal a saját területükön nyilvántartásba vett járműveket is legnagyobb arányban forgalomból kivonó tagállamok (4. táblázat).

5.6. A tagállamok által jelentett hiányosságok típusai

A 3. melléklet mutatja be azon hibák arányát, amelyek a tagállamok által a 2017–2018-as jelentéstételi időszakban végzett ellenőrzések során áttekintett kilenc ellenőrzési területen jelentkeztek.

E jelentéstételi időszak alatt az ellenőrzések során feltárt leggyakoribb hiányosságok a következők műszaki állapotát érintették:

- világítóberendezések és elektromos rendszer (az összes jegyzett hiba 26,4%-a),
- tengelyek, kerekek, gumiabroncsok és felfüggesztés (az összes jegyzett hiba 16,5%-a),
- fékberendezések (az összes jegyzett hiba 15,1%-a), valamint
- alváz és az alvázra erősített részek (12,3%).

A tagállamok jelentős különbségekről számoltak be a hibák észlelésének gyakoriságában a kilenc ellenőrzési területen. Spanyolországban például az „egyéb berendezések, ezen belül menetíró készülék és sebességkorlátozó berendezés” ellenőrzési területen feltárt hibák tették ki a jelentéstételi időszak alatt jelentett összes hiba 64,9%-át, miközben az e területen feltárt hibák az Egyesült Királyságban a megállapított összes hiba mindössze 0,8%-át tették ki. Ennek oka valószínűleg ismételten a tagállamok által alkalmazott különböző vizsgálati módszerekben rejlik; ehhez társulhat egy olyan nemzeti politika, amely nagyobb hangsúlyt helyezett az ellenőrzés során valamelyik adott ellenőrzési területre. El kell azonban ismerni,

hogy 2018. május 20-tól a 2014/47/EU irányelv fokozottabb harmonizációt vezetett be a vizsgálati módszerekben, a hiányosságok értékelésében és a vizsgálati berendezések használatában.

Az adatokat a korábbi időszak adataival összehasonlítva, a legjelentősebb csökkenés a „tengelyek, kerekek, gumiabroncsok és felfüggesztés” vizsgálati területet (az előző jelentéstételi időszakban számított 21,8%-ról a jelenlegi jelentéstételi időszakban számított 16,5%-ra), valamint az „egyéb berendezések, ezen belül menetíró készülék és sebességkorlátozó berendezés” vizsgálati területet (az előző jelentéstételi időszakban számított 15,5%-ról a jelenlegi jelentéstételi időszakban számított 11,5%-ra). A „világítóberendezések és elektromos rendszer” területet jellemzik azonban továbbra is a leggyakoribb hiányosságok, melyek3,4%-os növekedést mutatva az előző jelentéstételi időszakot jellemző 23%-ról 26,4%-ra nőttek. A többi ellenőrzési területet illetően az előző jelentéstételi időszakhoz képest bekövetkezett változások nem olyan mértékűek, hogy nagyobb aggodalomra adhatnának okot, vagy a tagállamokban jelentős szakpolitikai változások végrehajtására utalnának.

A kilencből négy ellenőrzési területen, nevezetesen az „azonosítás”, a „láthatóság”, a „világítóberendezések és elektromos rendszer” és az „egyéb berendezések, ezen belül menetíró készülék és sebességkorlátozó berendezés” területeken az arányok az előző jelentéstételi időszakhoz képest csökkenést mutatnak. A „kormányzás” területen az arány változatlan maradt, azaz 2,3%. Tulajdonképpen azok a területek, ahol az előző jelentéstételi időszakhoz képes kis mértékű növekedés történt, nevezetesen a „fékberendezés”, a „világítóberendezések és elektromos rendszer”, az „alváz és az alvázra erősített részek” és a „környezetterhelés, ezen belül kibocsátások és tüzelőanyag- és/vagy olajszivárgás” területek mind 5%-os növekedés alatt maradtak.

A „világítóberendezések és elektromos rendszer” területén jelentkeznek legjellemzőbben hiányosság, mivel tizenkét tagállamban e terület aránya a legmagasabb, míg az „azonosítás”, „kormányzás” és „környezetterhelés, ezen belül kibocsátások és tüzelőanyag- és/vagy olajszivárgás” a legtöbb tagállamban többnyire 10% alatt marad, Franciaország kivételével, ahol a legutóbb említett kategória aránya eléri a 25%-ot, ami valószínűleg a járművek környezeti teljesítményével kapcsolatos nagyobb szigorra utal. A „környezetterhelés, ezen belül kibocsátások és szivárgások” területtel kapcsolatos hiányosságok azon túl, hogy veszélyeztetik a közúti biztonságot, a környezetre is hatást gyakorolnak; az előző időszakban tapasztalt (4,1%-ról 3,3%-ra történt) 0,8%-os csökkenést követően 3,0%-os (3,3%-ról 6,3%-ra történő) növekedés volt megfigyelhető.

Végül, amint azt a 2. táblázat is bemutatja, húsz tagállam ellenőrzött az Európai Unión kívül nyilvántartásba vett járműveket. Mivel azonban ezen ellenőrzések teljes száma a jelentéstételi időszak alatt végzett összes ellenőrzésnek mindössze körülbelül 8%-át teszi ki, nem lehet határozott következtetéseket levonni a műszaki állapotukra vonatkozóan.

Mindazonáltal a teljesség érdekében e jelentés 4. melléklete további részleteket tartalmaz és áttekintést nyújt a tagállamok által ellenőrzött járművek számáról, a nyilvántartásba vevő ország és a forgalomból való kivonások aránya szerinti bontásban.

6. A SZANKCIÓK TÍPUSAI

A 2000/30/EK irányelv nem rendelkezik az észlelt szabálytalanságok szankcionálásának rendszeréről. E helyett a szankciókat a tagállamoknak kell meghatározniuk oly módon, hogy

azok ne tartalmazzanak hátrányos megkülönböztetést a gépjármű vezetőjének nemzetiségét és a nyilvántartásba vevő vagy forgalomba helyező országot tekintve.

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

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

A veszélyes hiányosságot észlelő tagállam illetékes hatóságai felkérhetik a nyilvántartás szerinti tagállam illetékes hatóságait, hogy tegyék meg a megfelelő intézkedéseket, például vessék alá a járművet újabb közlekedési alkalmassági vizsgálatnak. Azonban a nyilvántartásba vevő tagállam szabadon dönthet a helyesnek ítélt intézkedés meghozataláról, amiről nem kell jelentést tennie.

A gyakorlatban egy forgalomból kivont, veszélyes hiányossággal rendelkező jármű üzemeltetőjét pénzügyi következményként nem pusztán az a lehetséges pénzbírság érinti, amelyet az ellenőrzést végző tagállam hatóságai kivetnek. További költségek merülhetnek fel, mint például a jármű elvontatása „részletesebb” ellenőrzés érdekében az ellenőrzési létesítménybe, társulva magának a vizsgálatnak a költségével és a hiányosságok kijavításához szükséges esetleges javítási munkák költségével. Ráadásul az üzemeltetőt a határidők lehetséges be nem tartásából adódó közvetett költségek is terhelik.

Végül, a 2014/47/EU irányelv értelmében a hiányosságok számára és súlyosságára vonatkozó információkat 2019. május 20-tól be kell vezetni a 2006/22/EK irányelv alapján létrehozott kockázatértékelési rendszerbe[8]. A magas kockázati profilú vállalkozások járműveit gyakrabban választhatják ki közúti műszaki ellenőrzésre.

7. ÖSSZEFOGLALÓ KÖVETKEZTETÉSEK

Ahogy e jelentés 3. fejezetében megjegyeztük, a vizsgálati módszerekben, az adatgyűjtésben, valamint a jelentéstételben feltárt különbségek miatt e jelentés alapján nem szabad messze menő következtetéseket levonni, és az eredményekkel óvatosan kell bánni. Mindezt szem előtt tartva az alábbiakban találhatóak a 2017–2018-as jelentéstételi időszakban gyűjtött adatokon alapuló fő megállapítások.

7.1. Ellenőrzések

2015–2016-tal összevetve a 2017–2018-as jelentéstételi időszakban **1 048 863-mal kevesebb járművet** ellenőriztek, ami **20,9%-os csökkenést** jelent. A tagállamok által nyújtott magyarázatok alapján ez az eredmény összességében a csökkenő erőforrásoknak, az átszervezésnek, a nemzeti jogszabályok módosításainak és a szabályok alkalmazásának tudható be.

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

Mindenesetre tizenhat tagállam végzett kevesebb ellenőrzést, a százalékban kifejezett csökkenés pedig 1,2% (Olaszország) és 93,3% (Görögország) között mozgott. Ezzel szemben tizenkét tagállam jegyzett növekedést az elvégzett ellenőrzések számában, amely növekedés 1,8% (Lettország) és 429,4% (Luxemburg) között mozgott.

A jelentéstételi időszakban végzett ellenőrzések 57,7%-a olyan járművek vonatkozásában történt, amelyeket az ellenőrzés tagállamában vettek nyilvántartásba, 34,1%-ban ellenőriztek valamelyik másik tagállamban nyilvántartásba vett járműveket, és mindössze 8,2%-ban az Európai Unión kívül nyilvántartásba vett járműveket.

Jelentős eltérések vannak a belföldi gépjárműveknek az összes ellenőrzött gépjárműhöz viszonyított aránya tekintetében is. Ausztriában, Belgiumban, Franciaországban, Luxemburgban és kis mértékben Lengyelországban, ahol a belföldi gépjárművekre vonatkozó ellenőrzések aránya 50% alatt van, törekedni kell annak biztosítására, hogy az ellenőrzések aránya kiegyensúlyozottabb legyen, és így összhangba kerüljön a jelentős tranzitforgalommal rendelkező egyéb tagállamok ellenőrzési arányaival.

7.2. Forgalomból való kivonások

Az előző időszakkal összevetve 99 617-tel **kevesebb járművet** vontak ki a forgalomból, ami **24,7%-os csökkenést** jelent.

Tizennégy tagállam jegyzett növekedést a forgalomból történő kivonások elrendelésének számában, a növekmény pedig 4,1% (Ausztria) és 3 203% (Finnország) között mozgott. Másrészről, tizennégy tagállam jegyzett csökkenést a forgalomból történő kivonást elrendelő, kiadott határozatok számában, a csökkenés pedig 1,7% (Németország) és 99,0% (Portugália) között mozgott. Ciprus, Franciaország és Szlovákia kivételével a forgalomból való kivonási adatok rendszerint az ellenőrzések számával összhangban nőttek vagy csökkentek, ami e tagállamokban a végrehajtott szakpolitikában bekövetkezett változásra utal.

A forgalomból kivont járművek származási országa alapján a forgalomból kivont belföldi járművek összesített aránya 8,1%; az uniós járművek (a belföldi járműveket kivéve) aránya 7,6%, az Európai Unión kívül nyilvántartásba vett járművek aránya pedig 5,1% volt. Ez arra utal, hogy a normákat rendszerint függetlenül a jármű származási országától, általánosan alkalmazzák az uniós járművekre. A nem uniós járművek forgalomból történő kivonásában jelentkező kisebb arány esetleges oka abban kereshető, hogy az üzemeltetők a legújabb és legjobban karbantartott járműveiket küldik azokra az utakra, amelyek az EU-n belüli utazással járnak. Az alacsonyabb forgalomból való kivonási arány arra utal, hogy egy célzottabb megközelítés alkalmazása nem elterjedt, ami remélhetőleg változni fog a 2014/47/EU irányelv végrehajtásával, amely a tagállamok számára előírja az ellenőrzési rendszereik módosítását.

Végül az összes tagállamra vetítve az EU-ban nyilvántartásba vett járművek forgalomból történő kivonásának átlagos aránya 7,9% volt. A forgalomból

leggyakrabban kivont járműtípus az N2 kategória (azaz a nehéz tehergépjárművek) volt, 11,4%-os forgalomból való kivonási aránnyal. A Svédországban és Máltán nyilvántartásba vett járművek esetében gyakoribb volt a forgalomból való kivonás, arányát tekintve 37,5%, illetőleg 31,9%. Másrészről legritkábban német és luxemburgi járműveket vontak ki a forgalomból, 1,7%, illetőleg 2,6%-os arányban. A forgalomból való kivonási arányokban tapasztalható különbségek oka ismeretlen a Bizottság előtt, így azt kell feltételezni, hogy a tagállamok által alkalmazott különböző ellenőrzési módszerekből és a hibák eltérő besorolásából fakadnak.

7.3. Hibák

A jelentéstételi időszak alatt végzett ellenőrzések során észlelt hiányosságok két leggyakoribb típusa a „világítóberendezések és elektromos rendszer” és a „tengelyek, kerekek, gumiabroncsok és felfüggesztés” ellenőrzési területhez kapcsolódik. Ezek az összes jegyzett hiba 26,4%, illetőleg 16,5%-át jelentették. Az „egyéb berendezések, ezen belül menetíró készülék és sebességkorlátozó berendezés” terület tette ki az összes tagállamra vetítve a teljes jegyzett hibák 11,5%-át, csökkenést mutatva az előző jelentéstételi időszakban tapasztalt 15,5%-hoz képest. Érdemes megjegyezni, hogy a „környezetterhelés, ezen belül kibocsátások és tüzelőanyag- és/vagy olajszivárgás” ellenőrzése majdnem megkétszereződött, a 2015–2016-os jelentéstételi időszakban tapasztalt 3,3%-ról 6,3%-ra módosult a jelenlegi jelentéstételi időszakban, ami egy kedvező jel a járművek környezeti ellenőrzésére nézve.

A tagállamok között azonban továbbra is jelentős különbségek vannak a forgalomból való kivonási arányok vizsgálati területek szerinti bontásában. Spanyolországban például az „egyéb berendezések, ezen belül menetíró készülék és sebességkorlátozó berendezés” ellenőrzési területen feltárt hibák tették ki a jelentéstételi időszak alatt jelentett összes hiba 64,9%-át, miközben az e területen feltárt hibák az Egyesült Királyságban a megállapított összes hiba mindössze 0,8%-át tették ki. Ennek oka ismételten valószínűleg a tagállamok által alkalmazott különböző ellenőrzési módszerek lehetnek. Az ismertetett különbségek ugyanakkor 2018. május 20-tól a 2014/47/EU irányelv hatálybalépésével várhatóan csökkenni fognak, mivel az irányelv nagyobb mértékű harmonizációt vezet be a vizsgálati módszerekre, a hiányosságok értékelésére és a vizsgálati berendezések használatára nézve.