



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.3.23.
COM(2020) 109 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: 2015–2016

Tartalom

1.	BEVEZETÉS	3
2.	A 2000/30/EK IRÁNYELV	4
3.	TAGÁLLAMI ADATKÖZLÉS.....	5
4.	AZ ELLENŐRZÉS TARTALMA	6
5.	STATISZTIKAI ADATOK	7
5.1.	Ellenőrzési mennyiségek.....	7
5.2.	Az ellenőrzött járművek származási országai	9
5.3.	A forgalomból kivont járművek mennyiségei.....	10
5.4.	A forgalomból kivont járművek származási országai	12
5.5.	A forgalomból kivont járművek jármű-kategóriák és nyilvántartásba vevő tagállam szerinti bontásban	14
5.6.	A tagállamok által jelentett hiányosságtípusok	15
6.	A SZANKCIÓK TÍPUSAI.....	16
7.	ÖSSZEFOGLALÓ KÖVETKEZTETÉSEK	17
7.1.	Ellenőrzések	17
7.2.	Forgalomból való kivonások.....	18
7.3.	Meghibásodások.....	18

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 rendelet¹);
- a járművek rendszeres műszaki vizsgálatait, amelyeket a tagállamoknak az európai szinten előírt minimális gyakorisággal el kell végezniük a területükön nyilvántartásba vett járművek tekintetében (2009/40/EK irányelv²);
- az e jelentés tárgyát képező közúti műszaki ellenőrzések, amelyekkel biztosítható, hogy a haszongépjárműveket csak abban az esetben használják, ha karbantartásuk következtében megfelelnek a közlekedésre való alkalmasság magas szintű műszaki előírásainak (2000/30/EK irányelv³).

A 2000/30/EK irányelv szerint a közúti biztonság javítása és a környezet védelme érdekében a tagállamokban közlekedő haszongépjárművek, azaz a gépjárművek, valamint azok pótkocsijai és félpótkocsijai közúti műszaki ellenőrzések hatálya alá tartoznak.

A 6. cikk szerint a tagállamoknak kétfévente 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 előírja, hogy a Bizottságnak – miután összegyűjtötte ezeket az adatokat – a tagállamoktól kapott adatok alapján jelentést kell terjesztenie a Tanács elé az irányelv alkalmazásáról, az elért eredmények összefoglalásával együtt. Ez a jelentés az említett témát járja körül. A 2000/30/EK irányelv azt is előírja a Bizottságnak, hogy továbbítsa a 6. cikk alapján a tagállamoktól beérkező információkat az Európai Parlamentnek.

A 2000/30/EK irányelv kilenc különböző területet határoz meg (lásd az alábbi 4. szakaszt), amelyek az országúti műszaki ellenőrzés hatókörébe tartozhatnak. Ha az ellenőrzés során nyilvánvalóvá válik, hogy a haszongépjármű komoly veszélyt jelent a benne utazókra vagy a közúton közlekedőkre nézve, a jármű használatát az észlelt veszélyes hibák kijavításáig

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.

megtilthatják. Miután elvégezték valamely jármű ellenőrzését, a feltárt hibákat egy ellenőrzési jegyzőkönyvben kell dokumentálni, amelyet átadnak a járművezetőnek.

Az Európai Parlament és a Tanács 2014-ben, a „műszaki alkalmassági jogszabálycsomag” részeként felülvizsgálta a haszongépjárművek közúti műszaki ellenőrzésére vonatkozó szabályokat és eljárásokat. 2014. április 3-án elfogadták a 2014/47/EU irányelvet⁴ (a továbbiakban: 2014/47/EU irányelv), amelyet 2018. május 20. óta alkalmaznak. A 2014/47/EU irányelv többek között két ellenőrzéstípust vezetett be, amelyek az elsődleges és részletesebb ellenőrzések⁵, valamint bevezette azt a követelményt, hogy az EU-ban naptári évente elvégzett elsődleges közúti ellenőrzések száma a tagállamokban nyilvántartásba vett összes ilyen jármű legalább 5 %-ának megfelelő szám legyen. E cél elérése érdekében minden tagállamnak erőfeszítéseket kell tennie, hogy a területén nyilvántartásba vett ilyen járművek teljes számával arányos, megfelelő számú közúti ellenőrzést hajtson végre. Az első – a 2019–2020-as évekre vonatkozó – jelentéstételi kötelezettség, amikor is e célszámot meg kell majd vizsgálni, 2021. március 31-ig esedékes.

2. A 2000/30/EK IRÁNYELV

A gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2009/40/EK irányelv szerint a kereskedelmi célokra használt járműveket évente meg kell vizsgálni. Mivel azonban az éves vizsgálat nem tekinthető elegendőnek annak garantálásához, hogy e járművek az egymást követő műszaki vizsgálatok között is megőrizték közlekedésre való alkalmasságukat, a közúti biztonsághoz szükség van arra, hogy végrehajtási intézkedésként közúti műszaki ellenőrzéseket is végezzenek.

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 ellenőrzési tevékenységeket úgy kell végrehajtani, hogy a lehető legkevesebb költséggel és késedelemmel járjanak 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 karbantartottak⁶.

A közúti ellenőrzéseket rendszerint többlépcsős módszerrel végzik el. Először szemrevételezéssel megvizsgálják a jármű karbantartási állapotát a jármű álló helyzetében, és egyúttal (adott esetben) ellenőrzik a legutóbbi közúti ellenőrzésre és műszaki vizsgálatra vonatkozó dokumentumokat. A helyszínen vagy egy közeli vizsgálóközpontban a

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

⁵ Az elsődleges ellenőrzések a dokumentumok ellenőrzését és a jármű állapotának a szemrevételezéssel történő vizsgálatát foglalják magukban; a részletesebb ellenőrzéseket pedig (amelyek szükség esetén az elsődleges ellenőrzést követik) egy mobil ellenőrzési egység, egy kijelölt közúti ellenőrzési létesítmény igénybevételével vagy vizsgálóközpontban kell elvégezni.

⁶ A 2014/47/EU irányelv 2019. május 20-tól valamennyi tagállamban kötelező kockázatértékelő rendszert vezetett be. Ha egy vállalkozás a hiányosságok számát és súlyosságát tekintve rossz teljesítményt nyújt a közúti ellenőrzések alkalmával, magasabb kockázati besorolást fog kapni. A tagállami illetékes hatóságok ezt az információt a magas kockázati tényezőt jelentő vállalkozások gyakoribb ellenőrzésére használhatják fel.

szabálytalanságokat feltáró részletesebb ellenőrzés is elvégezhető a 2000/30/EK irányelvben felsorolt tételek alapján. Részletes 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 benyújtott adatok alapjául.

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

A módosított 2000/30/EK irányelv⁷, amely 2018. május 19-ig volt hatályban, több feltételt is meghatározott az Unió területén közlekedő haszongépjárművek közúti műszaki ellenőrzésének végrehajtását illetően. A 2010/47/EU irányelv 2012. január 1-jével kezdődően módosította az irányelv I. mellékletében 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 irányelvben szereplő egyik módosítás azonban a járművek csoportosításának új módszerét vezette be, amely a kategóriák típusjövahagyásról 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. Tekintve, hogy előfordulhat, hogy a vontatójárművet és a pótkocsit különböző tagállamokban vették nyilvántartásba, e módosított besorolásokkal pontosabb információk biztosíthatók, és egyúttal javul a tagállamok helyzete olyan esetekben is, amikor egy valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett járműben súlyos hiányosságot állapítanak meg, és erről értesíteni kell a szóban forgó tagállamot.

3. TAGÁLLAMI ADATKÖZLÉS

Ez a dokumentum a hatodik jelentés a 2000/30/EK irányelv tagállami alkalmazásáról, és a 2015–2016-os naptári éveket fedi le. A tagállamoknak e jelentéstételi időszakra vonatkozóan 2017. március 31-ig kellett benyújtaniuk adataikat a Bizottságnak.

A jelentéstételi kötelezettség megkönnyítése érdekében a Bizottság a korábbi gyakorlattal összhangban 2017. január elején egy tájékoztató levelet küldött ki a tagállamoknak. E levélhez egy mintát is mellékel (amelyet a Bizottság és a tagállamok szakértői közösen dolgoztak ki), és a tagállamokat arra biztatta, hogy e mintát felhasználva nyújtsák be jelentéseiket.

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.

Ezt követően 2017. március elején egy emlékeztető levelet küldtek ki, amelyben figyelmeztették a tagállamokat arra, hogy a jelentéseik benyújtására rendelkezésre áll határidő rövidesen lejár. Minden tagállam a minta segítségével, elektronikusan nyújtotta be az adatait. Ez öröndetes volt, mivel egyszerűsítette az adatok összesítésének feladatát.

Ugyanakkor nem minden tagállam tartotta be az adatok benyújtására vonatkozó határidőt. Egyesek csak kisebb mértékben késtek (Belgium, a Cseh Köztársaság, Finnország és Franciaország), míg mások (Hollandia és Málta) csak 2018 márciusában, illetve januárjában nyújtották be az adataikat.

Tizenegy tagállam, mégpedig Ausztria, Bulgária, a Cseh Köztársaság, Dánia, Észtország, Hollandia, Horvátország, Lengyelország, Luxemburg, Németország és Románia az EU-n kívül nyilvántartásba vett járművekre vonatkozóan is nyilvántartásba vevő ország szerinti bontásban nyújtották be az adatokat, két további ország, Belgium és Olaszország pedig összesített adatokat nyújtott be az ellenőrzött nem uniós járművek számára vonatkozóan.

Ciprus csak a belföldi járművekre vonatkozóan szolgáltatott adatokat. Írország első körben ugyanígy járt el, majd később benyújtott egy módosított adatkészletet, amely tartalmazta a más tagállamokban nyilvántartásba vett ellenőrzött járművek adatait is.

Végezetül tizenhárom tagállam, mégpedig Ausztria, Bulgária, a Cseh Köztársaság, Dánia, az Egyesült Királyság, Görögország, Franciaország, Hollandia, Írország, Málta, Portugália, Románia és Szlovákia az ellenőrzött tételeken belüli hibakódokkal kapcsolatban is további információkkal szolgáltak (pl. 1. fékberendezések; 1.1.8. Csatlakozófejek a pótkocsifékekhez). Ezeket a részleteket a 2000/47/EU irányelv vezette be, amely 2012. január 1-jével módosította a 2000/30/EK irányelv I. mellékletét; e további részletezés biztosítása azonban nem kötelező.

A nemzeti jelentések első elemzése után a Bizottság több tagállammal is felvette a kapcsolatot az előző időszakhoz képest kiugró eredmények vagy változások lehetséges okainak megismerése érdekében. A tagállamok által adott magyarázatok szerint több körülmény is kedvezőtlenül hatott a közúti műszaki ellenőrzések mennyiségére és minőségére. E körülmények közé tartozott többek között a hatáskörök átszervezése vagy decentralizálása, amelynek következtében bizonyos időszakokban nem végeztek ellenőrzéseket, további ide tartoztak a pénzügyi korlátozások, amelyek munkaerőhiányhoz, az ellenőrzések számának korlátozásához és a berendezésekhez való korlátozott hozzáféréshez vezettek. A tagállamokkal folytatott eszmecsere arra is rávilágított, hogy jelentős különbségek vannak az adatgyűjtés és a jelentéstétel felfogásában és végrehajtásában, ami szintén közrejátszhat az eltérésekben. Ezek az eltérések 2018. május 20-tól csökkenhetnek, tekintve, hogy 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 fogja lefedni, és a tagállamoknak 2021. március 31-ig kell majd nemzeti jelentéseiket benyújtaniuk.

4. AZ ELLENŐRZÉS TARTALMA

Minimális követelményként a 2000/30/EK irányelv I. mellékletében foglalt jegyzőkönyvminta 10. pontjában felsorolt ellenőrzési területekkel kapcsolatos adatokat kell továbbítani a Bizottságnak. Ezek a következők:

- azonosító adatok,

- fékberendezések,
- kormányberendezés,
- kilátási viszonyok,
- világítóberendezések és elektromos rendszer,
- tengelyek, kerekek, gumibroncsok, felfüggesztés,
- alváz és az alvázza 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 regisztrálhassák a feltárt hiányosságokat, az ellenőrzési jegyzőkönyv hátoldalán célszerű feltüntetni az ellenőrzési tételek teljes jegyzékét. Az ellenőröknek a jegyzőkönyvben be kell jelölniük minden olyan területet (az előre meghatározott kódok alapján), ahol hiányosságot tártak fel, és miután befejezték az ellenőrzést, az ellenőrzési jegyzőkönyv egy példányát át kell adniuk a járművezetőnek.

Ha az ellenőr úgy véli, hogy valamely feltárt hiányosság (különösen a fékeket érintően) olyan biztonsági kockázatot jelent, hogy további ellenőrzések indokoltak, utasítást adhat arra, hogy a járművet valamely közelben lévő kijelölt műszaki vizsgálati létesítményben részletesebb ellenőrzésnek vessék alá.

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

5. STATISZTIKAI ADATOK

5.1. Ellenőrzési mennyiségek

A 2013–2014-es időszakhoz képest a 2015–2016-os időszakban 534 473-mal **kevesebb járművet** ellenőriztek, ami **9,6 %-os csökkenést** jelent. Az 1. táblázat tagállami bontásban mutatja be az adatokat.

A 2011–2012-es időszakban **8 145 984** járművet ellenőriztek, míg a 2013–2014-es időszakban **2 561 820-szal csökkent az ellenőrzött járművek száma, és 5 584 164 jármű ellenőrzésére** került sor. 2015–2016-ban további, mintegy 10 %-os csökkenés figyelhető meg, és az ellenőrzések száma **5 029 763**.

1. táblázat: Ellenőrzési mennyiségek: a 2013–2014-es és a 2015–2016-os időszak összehasonlítása

Jelentéstevő tagállam	A 2013–2014-es időszakban ellenőrzött járművek száma	A 2015–2016-os időszakban ellenőrzött járművek száma	A 2013–2014-es és a 2015–2016-os időszak közötti különbség	A 2013–2014-es és a 2015–2016-os időszak közötti különbség %-ban
Ausztria	48 884	42 438	–6 446	–13,2 %

Belgium	18 073	9 693	-8 380	-46,4 %
Bulgária	321 325	250 516	-70 809	-22,0 %
Horvátország	39 608	39 204	-404	-1,0 %
Ciprus	1 174	6 214	5 040	429,3 %
Cseh Köztársaság	136 981	88 389	-48 592	-35,5 %
Dánia	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Észtország	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Finnország	11 152	8 390	-2 762	-24,8 %
Franciaország	1 053 692	996 892	-56 800	-5,4 %
Németország	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Görögország	16 816	5 395	-11 421	-67,9 %
Magyarország	216 504	195 905	-20 599	-9,5 %
Írország	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Olaszország	15 147	5 514	-9 633	-63,6 %
Lettország	6 101	8 652	2 551	41,8 %
Litvánia	79 860	70 586	-9 274	-11,6 %
Luxemburg	726	398	-328	-45,2 %
Málta	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Hollandia	8 860	6 709	-2 151	-24,3 %
Lengyelország	888 111	627 384	-260 727	-29,4 %
Portugália	631	1 522	891	141,2 %
Románia	8 135	13 144	5 009	61,6 %
Szlovákia	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Szlovénia	5 113	4 945	-168	-3,3 %
Spanyolország	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Svédország	53 527	45 417	-8 110	-15,2 %
Egyesült Királyság	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
Összesen	5 584 164	5 029 763	-554 011	-9,9 %

Tizenhét tagállam kevesebb ellenőrzést hajtott végre a 2015–2016-os időszakban, mint a 2013–2014-es időszakban. A százalékban kifejezett csökkenés a Horvátország esetében megfigyelt 1 %-os és a **Görögország esetében megfigyelt 68 %-os csökkenés** között mozgott. Jelentős csökkenést regisztrált még Olaszország (64 %), Belgium (46 %), Luxemburg (45 %) és a Cseh Köztársaság (35 %) is. A csökkenések a tagállamok által adott magyarázatok szerint a pénzügyi korlátozásokra és az emberi erőforrások hiányára vagy a hatáskörök átszervezésére vezethetők vissza. A végrehajtási tevékenységeket emellett a nemzeti jogszabályok és a belső közigazgatási eljárások változásai is érintették.

Másrészről tíz tagállam a 2015–2016-os időszakban végzett ellenőrzések számának növekedését regisztrálta. A növekedés százalékban kifejezve a Németország esetében megfigyelt 1,2 %-tól az írországi 122 %-on és a portugáliai 141 %-on át a Ciprus esetében regisztrált 429 %-ig terjedt. Mindazonáltal ami Ciprust illeti, ezt az elmozdulást a 2013–2014-es jelentéstételi időszakra szolgáltatott adataik szerinti alacsony alapértékhez képest kell

értelmezni. A százalékban kifejezett növekedés tehát viszonylagos. Írország esetében a növekedés annak tudható be, hogy az ír hatóságok növelték a közúti műszaki ellenőrzéseket végző ellenőrök számát.

5.2. Az ellenőrzött járművek származási országai

Az alábbi 2. táblázat a tagállamok által ellenőrzött járművek származási országairól nyújt áttekintést. Mint korábban említésre került, egyedül Ciprus nem nyújtott be adatokat a tagállamon kívüli, azaz valamely másik tagállamban vagy az EU-n kívül nyilvántartásba vett járműveken végzett ellenőrzésekre vonatkozóan. A valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett járműveken végzett ellenőrzésekről huszonhét tagállam szolgáltatott adatokat, és közülük tizenhárom tagállam az EU-n kívül nyilvántartásba vett járműveken is végzett ellenőrzéseket.

A 2. táblázatban megjelenített adatokból kitűnik, hogy a 2015–2016-os időszakban végzett ellenőrzések 62 %-a belföldi járművekre irányult, 33 %-a valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett járműveket, 5 %-a pedig az EU-n kívül nyilvántartásba vett járműveket érintett.

Érdemes még megjegyezni, hogy Luxemburgban az ellenőrzések mindössze 15,8 %-a irányult belföldi járművekre, és jöllehet a lengyel hatóságok által ellenőrzött járművek 51 %-a Lengyelországban nyilvántartásba vett jármű volt, kétszer annyi ellenőrzést végeztek az EU-n kívül nyilvántartásba vett járműveken, mint a más tagállamokból származó járműveken. E statisztikák vélhetően e tagállamok földrajzi elhelyezkedésével függenek össze.

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	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Belgium	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bulgária	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Horvátország	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Ciprus	6 214	0	0	6 214	100,0 %
Cseh Köztársaság	53 949	32 370	2 070	88 389	61,0 %
Dánia	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Észtország	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Finnország	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
Franciaország	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Németország	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Görögország	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Magyarország	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Írország	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Olaszország	4 740	756	18	5 514	86,0 %

Lettország	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Litvánia	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Luxemburg	63	311	24	398	15,8 %
Málta	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Hollandia	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Lengyelország	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portugália	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Románia	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Szlovákia	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Szlovénia	4 048	897	0	4 945	81,9 %
Spanyolország	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Svédország	38 336	6 986	0	45 322	84,6 %
Egyesült Királyság	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Összesen	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62,0 %
Svájc	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
Összesen	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3. A forgalomból kivont járművek mennyiségei

A 2013–2014-es időszakhoz képest a 2015–2016-os időszakban **60 112-vel több járművet** vontak ki a forgalomból, ami **17,5 %-os növekedést** jelent. A 3. táblázat tagállami bontásban mutatja be az adatokat. Tekintve, hogy ezzel egyidejűleg az ellenőrzött járművek száma a 2013–2014-es időszakhoz képest 9,6 %-kal csökkent, ez azt jelezheti, hogy a közúti ellenőrzések során a tagállamok többségében célzottabb megközelítést követtek, vagy egyes esetekben szigorúbb ellenőrzési szabályokat alkalmaztak.

3. táblázat: Forgalomból való kivonások: a 2013–2014-es és a 2015–2016-os időszak összehasonlítása

Jelentéstevő tagállam	A 2013–2014-es időszakban a forgalomból kivont járművek száma	A 2015–2016-os időszakban a forgalomból kivont járművek száma	A 2013–2014-es és a 2015–2016-os időszak közötti különbség	A 2013–2014-es és a 2015–2016-os időszak közötti különbség %-ban
Ausztria	28 088	24 194	–3 894	–13,9 %
Belgium	997	691	–306	–30,7 %
Bulgária	5 798	1 646	–4 152	–71,6 %
Horvátország	1 643	2 548	905	55,1 %
Ciprus	1 719	1 232	–487	–28,3 %
Cseh Köztársaság	514	375	–139	–27,0 %
Dánia	532	1 192	660	124,1 %
Észtország	1 513	2 636	1 123	74,2 %

Finnország	5 840	163	-5 677	-97,2 %
Franciaország	2 714	103 720	101 006	3 721,7 %
Németország	34 269	26 768	-7 501	-21,9 %
Görögország	252	71	-181	-71,8 %
Magyarország	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Írország	779	1 909	1 130	145,1 %
Olaszország	6 090	2 923	-3 167	-52,0 %
Lettország	45	61	16	35,6 %
Litvánia	931	311	-620	-66,6 %
Luxemburg	31	12	-19	-61,3 %
Málta	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Hollandia	111	172	61	55,0 %
Lengyelország	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Portugália	11	776	765	6 954,5 %
Románia	357	3 035	2 678	850 %
Szlovákia	6 123	5 955	-168	-2,7 %
Szlovénia	477	109	-368	-77,1 %
Spanyolország	83 280	57 239	-26 041	-31,3 %
Svédország	40 871	42 087	1 216	3,0 %
Egyesült Királyság	80 283	72 886	-7 397	-9,2 %
Összesen	343 825	403 937	60 112	17,5 %

Tizenkét tagállam a forgalomból való kivonások számának növekedését regisztrálta a 2015–2016-os jelentéstételi időszakban a 2013–2014-es időszakhoz képest. A százalékban kifejezett növekedés mértéke a svédországi 3 % és a portugáliai hozzávetőlegesen 6 955 % között változott, jöllehet Portugália alacsony alapértékről indult, hiszen a 2013–2014-es jelentéstételi időszakban mindössze 11 járművet vontak ki a forgalomból. Jelentős növekedést regisztrált továbbá Románia (850 %), Dánia (124 %) és Málta (90 %). A franciaországi kiugró mértékű növekedés (3722 %) azzal magyarázható, hogy Franciaország a 2013–2014-es időszakra vonatkozóan nem szolgáltatott adatokat a pótkocsikról (O3 és O4 kategória), és a 2013–2014-es jelentés nem ölelte fel a közúti ellenőrzési tevékenységekben részt vevő hatóságok teljes körét. Egyes más kiemelkedő növekedések mögött a nemzeti jogszabályok, valamint az adatgyűjtési és a jelentéstételi módszertan változásai húzódnak meg.

E növekedéseket az érintett tagállam ellenőrzési mennyiségeiben beállt megfelelő változással összehasonlítva, Franciaország kivételével (amely 3,6 %-os csökkenést regisztrált) Románia, Málta, Dánia és Portugália az ellenőrzési mennyiségek 61,6 %-os, 73,1 %-os, 80,3 %-os illetve 141 %-os növekedését regisztrálta.

Másrészről tizenhat tagállam regisztrálta a forgalomból való kivonások csökkenését; a csökkenés a szlovákiai 2,7 %-os érték és a finnországi 97,2 %-os érték között mozgott. Az utóbbi esetben a csökkenést a 2013–2014-es időszaki jelentéstételi módszertan hibái okozták. Mindez érdekes módon egybeesett Szlovákia esetében az ellenőrzési mennyiség 15,8 %-os növekedésével, Finnország esetében pedig annak 24,8 %-os csökkenésével. Újfént meg kell

jegyezni, hogy ez az ellenőrzési politika változását jelezheti, amelyhez az is hozzáadódhat, hogy esetleg javul a járművek állapota.

5.4. A forgalomból kivont járművek származási országai

Az alábbi 4. táblázat összefoglalja a tagállamok által benyújtott adatokat, és jelzi, hogy a forgalomból kivont belföldi járművek százalékaránya a Bulgáriában, a Cseh Köztársaságban, Lettországon és Litvániában regisztrált 1 % alatti érték és az Ausztriában, Észtországban, Máltán, Olaszországban, Portugáliában és Svédországban regisztrált 50 % feletti értékek között mozog. Észtországban a belföldi járművek forgalomból való kivonásának aránya több mint 90 %, ami az adatgyűjtési módszertannal magyarázható, míg az összes tagállamot tekintve a belföldi járművek forgalomból való kivonásának összesített aránya 7,9 %. Megjegyzendő, hogy Svédország esetében a bejelentett adatok felülvizsgálata során egy hibát tártak fel az adatgyűjtési és jelentéstételi módszertanban, amely hosszabb időn át, így a 2013–2014-es és a 2015–2016-os időszakban is fennállt.

Ami a belföldi és a külföldi járművek forgalomból való kivonásának arányát illeti, hat tagállam nyújtott be olyan adatokat, amelyek arra engednek következtetni, hogy a külföldi járművek magasabb színvonalat ütnek meg a közlekedésre való alkalmasság szempontjából, mivel a belföldi járműveket nagyobb arányban vonják ki a forgalomból. A forgalomból való kivonás arányának a belföldi, illetve a külföldi járművek közötti különbsége Szlovákiában, Olaszországban, Dániában, Romániában, Máltán és Portugáliában meghaladta a 10 %-ot.

Másrészt volt két olyan tagállam is (az Egyesült Királyság és Írország), ahol a külföldi járművek forgalomból való kivonásának aránya haladta meg több mint 10 %-kal a belföldi járművek forgalomból való kivonásának arányát.

Az uniós járművek forgalomból való kivonásának aránya (a belföldi járművek nélkül) a 28 tagállamot tekintve 9,0 %, és ez ismét kisebb csökkenést jelent a 2013–2014-es jelentéstételi időszakra vonatkozóan regisztrált 10,4 %-os értékhez képest.

Mivel Ciprus nem szolgáltatott adatokat a külföldi járműveken elvégzett ellenőrzésekre vonatkozóan, ezeket nem lehetett az elemzésben figyelembe venni. Hasonló helyzet állt elő a 2013–2014-es jelentéstételi időszakban is, vélhetőleg földrajzi helyzetéből adódóan.

4. táblázat: A forgalomból való kivonások – belföldi, illetve uniós járművek

Jelentéstevő tagállam	A jelentéstevő tagállamban nyilvántartásba vett járművek			Az EU-ban nyilvántartásba vett járművek (a jelentéstevő tagállam nélkül)		
	Ellenőrzött járművek száma	Kivont járművek száma	Forgalomból való kivonások aránya (%)	Ellenőrzött járművek száma	Kivont járművek száma	Forgalomból való kivonások aránya (%)
Ausztria	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Belgium	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bulgária	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Horvátország	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Ciprus	6 214	1 232	19,8 %	0	0	Nem alkalmazandó

Cseh Köztársaság	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Dánia	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Észtország	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Finnország*	6 646	130	2,0 %	1 744	33	1,9 %
Franciaország	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Németország	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Görögország	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Magyarország	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %
Írország	28 754	1 716	6,0 %	1 086	193	17,8 %
Olaszország	4 740	2 616	55,2 %	756	297	39,3 %
Lettország	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1,0 %
Litvánia	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Luxemburg	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Málta	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
Hollandia	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Lengyelország	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
Portugália	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Románia	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %
Szlovákia	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
Szlovénia	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Spanyolország	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
Svédország*	38 336	1 671	4,36 %	6 986	5 962	85,3 %
Egyesült Királyság	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Összesen	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9,0 %
Svájc	39 813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %
Összesen	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %

Mint korábban említettük, tizenhárom tagállam az EU-n kívüli országokban nyilvántartásba vett járműveken elvégzett ellenőrzésekkel kapcsolatban is benyújtott adatokat. Az alábbi 5. táblázat további részletekkel szolgál. 264 231 nem uniós járművet ellenőriztek, ami 8 392 forgalomból való kivonás kiadásához, azaz **3,2 %-os forgalomból való kivonási arányhoz** vezetett; ez az arány a belföldi járművek esetében 7,9 %, az uniós járművek esetében (a belföldi járművek nélkül) pedig 9,0 % volt. Ausztria, Dánia, Észtország, Olaszország és Románia kivételével a nem az EU-ban nyilvántartásba vett járművek forgalomból való kivonásának arányai általában összhangban vannak az EU-ban nyilvántartásba vett járművek hasonló arányaival. E tagállamokban a forgalomból való kivonások aránya az EU-ban nyilvántartásba vett járművek esetében rendre 5,1 %-kal, 6,8 %-kal, 11 %-kal, 16,4 %-kal, illetve 10,8 %-kal kisebb.

5. táblázat: A forgalomból való kivonások – nem uniós járművek

Jelentéstevő tagállam	Forgalomból való kivonások (az EU-n kívül nyilvántartásba vett járművek)		
	Az ellenőrzött nem uniós	A forgalomból kivont nem	A nem uniós járművek

	járművek száma	uniós járművek száma	forgalomból való kivonásának aránya (%)
Ausztria	1 578	997	63,2 %
Belgium	266	18	6,8 %
Bulgária	783	2	0,3 %
Horvátország	9 964	592	5,9 %
Ciprus	0	0	Nem alkalmazandó
Cseh Köztársaság	2 070	5	0,2 %
Dánia	25	6	24,0 %
Észtország	95	92	96,8 %
Finnország	0	0	Nem alkalmazandó
Franciaország	0	0	Nem alkalmazandó
Németország	38 852	993	2,6 %
Görögország	0	0	Nem alkalmazandó
Magyarország	0	0	Nem alkalmazandó
Írország	0	0	Nem alkalmazandó
Olaszország	18	10	55,6 %
Lettország	0	0	Nem alkalmazandó
Litvánia	0	0	Nem alkalmazandó
Luxemburg	24	0	0,0 %
Málta	0	0	Nem alkalmazandó
Hollandia	252	4	1,6 %
Lengyelország	209 946	5 620	2,7 %
Portugália	0	0	Nem alkalmazandó
Románia	358	53	14,8 %
Szlovákia	0	0	Nem alkalmazandó
Szlovénia	0	0	Nem alkalmazandó
Spanyolország	0	0	Nem alkalmazandó
Svédország	0	0	Nem alkalmazandó
Egyesült Királyság	0	0	Nem alkalmazandó
Összesen	264 231	8 392	3,2 %
Svájc	44 305	2 095	4,7 %
Összesen	308 536	10 488	3,4 %

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

Az 1. melléklet nyilvántartásba vevő tagállam szerinti bontásban nyújt áttekintést a járművek forgalomból való kivonásának arányairól. A valamennyi tagállamra vonatkozó, átlagos forgalomból való kivonási arány 8,3 %-ot tett ki, és az N3 kategóriába tartozó járműveket (nehéz tehergépjárművek) vonták ki leggyakrabban a forgalomból; ezek esetében a forgalomból való kivonás aránya 9,6 % volt.

A részletesebben meg nem határozott „egyéb” kategóriába tartozó járművek esetében a forgalomból való kivonás aránya 19,3 % volt. Ez a kategória azonban valószínűleg sokféle járműtípust foglal magában, így például mezőgazdasági járműveket (T kategória), könnyű pótkocsikat (O1, O2 kategória) és könnyű kisteherautókat (N1 kategória), amelyek ellenőrzése nemzeti jogalkotási intézkedéseken alapul.

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

A forgalomból való kivonási arányok különbségeit a tagállamok körében alkalmazott eltérő kiválasztási, ellenőrzési és adatgyűjtési módszerek, valamint a hiányosságok eltérő osztályozása magyarázhatja.

A 2. melléklet jármű-kategóriák és az ellenőrzést végző tagállam szerinti bontásban mutatja be a részleteket.

5.6. A tagállamok által jelentett hiányosságtípusok

A 3. melléklet a kilenc ellenőrzési területen belül a tagállamok által a 2015–2016-os jelentéstételi időszakban elvégzett ellenőrzések során megállapított hibák arányát mutatja be.

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

- világítóberendezések és elektromos rendszer (23,0 %; előző időszak: 20,9 %);
- tengelyek, kerekek, gumiabroncsok, felfüggesztés (21,8 %; előző időszak: 20,6 %);
- egyéb berendezések, ezen belül menetíró készülék és sebességkorlátozó berendezés (15,5 %; előző időszak: 17,4 %); valamint
- fékberendezések (13,9 %; előző időszak: 18,8 %).

A kilenc ellenőrzési területen belül a tagállamok jelentős különbségekről számoltak be a hibák feltárásának gyakorisága terén. Például Spanyolországban az „egyéb berendezések, ezen belül menetíró készülék és sebességkorlátozó berendezés” ellenőrzési területen feltárt hibák tették ki a jelentéstételi időszak során jelentett összes hiba 86 %-át, ugyanakkor az Egyesült Királyságban megállapított összes hiba mindössze 0,6 %-a tartozott e területre. Ennek oka ismét minden bizonnyal a tagállamok által alkalmazott vizsgálati módszerek eltéréseiben keresendő; erre talán a nemzeti szakpolitikák is ráerősíthetnek, amelyek alapján a vizsgálatok során meghatározott ellenőrzési területekre nagyon hangsúlyt helyeznek. El kell azonban ismerni, hogy a 2014/47/EU irányelv 2018. május 20-tól kezdődően nagyobb fokú harmonizációt vezet majd be a vizsgálati módszerek, a hiányosságok értékelése és a vizsgálati berendezések használata terén.

A számokat az előző év számaival összehasonlítva a legjelentősebb csökkenés a „fékberendezések” vizsgálati területet érinti, azaz a fékberendezésekkel kapcsolatos hibák a tagállamokban nyilvántartásba vett összes hiba 13,9 %-át tették ki, míg az előző jelentéstételi időszakban ez az arány 20,7 % volt. A „világítóberendezések és elektromos rendszer” területhez kapcsolódó hiányosságok azokban továbbra is a leggyakoribb hiányosságok, és ezek aránya 23 %-ra nőtt (előző jelentéstételi időszak: 20,4 %). Ami a többi ellenőrzési területet illeti, az előző jelentéstételi időszakhoz képest mutatózó változások nem olyan

nagyságrendűek, hogy bármilyen aggodalomra adnának okot, és nem utalnak arra sem, hogy a tagállamok jelentős szakpolitikai változtatásokat hajtanának végre.

A kilenc ellenőrzési területből öt esetében („azonosító”, „fékberendezés”, „kormánymű”, „kilátási viszonyok” és „környezetterhelés, ezen belül kibocsátások és tüzelőanyag- és/vagy olajszivárgás”) az arány csökken. Ami azt illeti, azokon a területeken, ahol az előző jelentéstételi időszakhoz képest enyhe növekedés volt tapasztalható („világítóberendezések és elektromos rendszer”, „tengelyek, kerekek, gumiabroncsok, felfüggesztés”, „alváz és az alvázra erősített részek” és „egyéb berendezések, ezen belül menetíró készülék és sebességkorlátozó berendezés”), a növekedés minden esetben 5 % alatt maradt.

Emellett láthatóan gyakrabban állapítanak meg a „fékberendezéseket” érintő hibákat az Egyesült Királyságban, Lettországon és Luxemburgban a hatóságok által elvégzett ellenőrzések során, és ezek teszik ki az említett tagállamokban az összes hiba 33,6 %-át, 33,5 %-át, illetve 29,6 %-át. Másrészt Görögország egyáltalán nem jelentett hibákat ezen az ellenőrzési területen.

A „kibocsátásokkal és szivárgásokkal” kapcsolatos hiányosságok esetében, amelyek azon túlmenően, hogy veszélyeztetik a közúti biztonságot, a környezetre is hatást gyakorolhatnak, az előző időszaki 0,9 %-os növekedés után (3,2 %-ról 4,1 %-ra) 0,4 %-os csökkenés (4,1 %-ról 3,3 %-ra) valósult meg, azaz a kibocsátásokkal kapcsolatos hibák az időszak során regisztrált összes hiba 3,3 %-át adták.

Végül, amint az a 2. táblázatból kiolvasható, tizenhárom tagállam végzett az EU-n kívül nyilvántartásba vett járművekre irányuló ellenőrzéseket. Mivel azonban ezen ellenőrzések összes száma a jelentéstételi időszakban elvégzett összes ellenőrzés számának csak mintegy 5 %-ával egyezik meg, nem lehet megalapozott következtetéseket levonni e járművek műszaki alkalmassági állapotára vonatkozóan.

A teljesség érdekében e jelentés 4. melléklete további részleteket is tartalmaz, és áttekintést nyújt a tagállamok által ellenőrzött járművek számáról, nyilvántartásba vevő ország szerinti bontásban, valamint a forgalomból való kivonás arányáról.

6. A SZANKCIÓK TÍPUSAI

A 2000/30/EK irányelv nem rendelkezik az észlelt szabálytalanságok szankcionálásának rendszeréről. Ehelyett a szankciókat a tagállamoknak kell meghatározniuk oly módon, hogy azok ne jelentsenek megkülönböztetést a járművezető állampolgárságára, illetve a haszongépjárművet nyilvántartásba vevő vagy forgalomba helyező országra vonatkozóan.

Mint 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 észlelt 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 nyilvántartásba vétel szerinti tagállam illetékes hatóságainál.

A veszélyes hiányosságot észlelő tagállam illetékes hatóságai felkérhetik a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam illetékes hatóságait, hogy tegyék meg a megfelelő intézkedéseket, például vessék alá a járművet újabb közlekedési alkalmassági vizsgálatnak.

Ugyanakkor a nyilvántartásba vevő tagállamra van bízva az általa helyénvalónak ítélt intézkedés meghozatala, és arra vonatkozóan a tagállamot nem terheli jelentéstételi kötelezettség.

A gyakorlatban a veszélyes hiányosságot felmutató és a forgalomból kivont jármű üzemeltetőjére gyakorolt pénzügyi hatás azonban nem csupán az ellenőrzést végző tagállam hatóságai által kiszabott esetleges bírságban mutatkozik meg. További költségek is felmerülhetnek, például a jármű „részletesebb” vizsgálat céljából a vizsgálati létesítménybe való elvontatásának költségei, amelyhez hozzájön még magának a vizsgálatnak a költsége és a hiányosságok orvoslásához szükséges esetleges javítások költsége. Továbbá az üzemeltetőt terheli a menetrend tartásának lehetséges elmaradásából eredő közvetett költség is.

Végül, a 2014/47/EU irányelv szerint 2019. május 20-tól⁸ a hiányosságok számára és súlyosságára vonatkozó információkat fel kell venni a 2006/22/EK irányelv⁹ alapján létrehozott kockázatértékelő rendszerbe. A magas kockázati profilú vállalkozásokat gyakrabban választhatják ki közúti ellenőrzésre.

7. ÖSSZEFOGLALÓ KÖVETKEZTETÉSEK

Mint azt a jelentés 3. fejezete említi, az ellenőrzési módszerben, az adatgyűjtésben és a jelentéstételben feltárt különbségek miatt a jelentés alapján nem vonhatók le messzemenő következtetések, és az eredményeket óvatosan kell kezelni. Mindezt szem előtt tartva a következő főbb megállapítások tehetők a 2015–2016-os jelentéstételi időszak tekintetében gyűjtött adatok alapján.

7.1. Ellenőrzések

Az előző időszakokkal összehasonlítva, amelyben már eleve 31,5 %-os csökkenés volt megfigyelhető, az ellenőrzött járművek száma tovább csökkent. A 2015–2016-os időszakban 534 473-mal **kevesebb járművet** ellenőriztek, ami **9,6 %-os csökkenést** jelent. A tagállamok által adott magyarázat szerint ez a szűkülő erőforrások, az átszervezés, a nemzeti jogszabályi változások és a szabályok alkalmazásának, valamint egyes esetekben a célzottabb megközelítés ellenőrzések alatti bevezetésének az együttes következménye.

Mindenesetre tizennyolc tagállam kevesebb ellenőrzést végzett, és a csökkenés százalékban kifejezett mértéke a Horvátország esetében megfigyelt 1 % és a Görögország esetében megfigyelt 68 % között mozgott. Másrészt tíz tagállam az elvégzett ellenőrzések növekedését regisztrálta; a növekedés százalékban kifejezve a dániai 1,2 %-os és a Ciprus esetében regisztrált 429 %-os érték között mozgott.

A jelentéstételi időszakban végzett ellenőrzések 62 %-a belföldi járművekre irányult, 33 %-a valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett járműveket, 5 %-a pedig az EU-n kívül nyilvántartásba vett járműveket érintett.

⁸ A 26. cikk (1) bekezdése.

⁹ 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 hatályaon kívül helyezéséről, HL L 102., 2006.4.11., 35. o.

Az egyes tagállamok által ellenőrzött összes járművön belül az ellenőrzött belföldi járművek százalékaránya szintén továbbra is jelentősen változó, ami arra utal, hogy további erőfeszítésekre lehet szükség a kiegyensúlyozottabb megközelítés biztosításához. Például Luxemburgban, Belgiumban és Franciaországban a belföldi járműveken végzett ellenőrzések az összes ellenőrzés kevesebb mint 40 %-át tették ki; más „tranzit” tagállamokban a helyzet ezzel szemben kiegyensúlyozottabb.

7.2. Forgalomból való kivonások

Az előző időszakkal összehasonlítva 60 112-vel **több járművet** vontak ki a forgalomból, ami **17,5 %-os növekedést** jelent. Ez egy potenciális pozitív trend kezdetét jelzi, és arra utalhat, hogy egy célzottabb megközelítés végrehajtása indult el.

Tizenhárom tagállam a forgalomból való kivonások számának emelkedését regisztrálta: a növekedés a svédországi 3 %-os érték és a portugáliai hozzávetőlegesen 7 000 %-os érték között változik. Másrészt tizenöt tagállam regisztrálta a forgalomból való kivonások csökkenését; a csökkenés a szlovákiai 2,7 %-os érték és a görögországi 71,8 %-os, illetve a bulgáriai 71,6 %-os érték között mozgott.

Ami a forgalomból kivont járművek származási országait illeti, a belföldi járművek összesített forgalomból való kivonási aránya 7,9 % volt, míg az egyéb uniós tagállamok járműveinek aránya 9,0 %, az EU-n kívül nyilvántartásba vett járművek aránya pedig 3,2 %. Ez azt jelezheti, hogy az uniós járművekre általánosan alkalmazzák a szabványokat, tekintet nélkül a jármű nyilvántartásba vételének országára. A nem uniós járművek forgalomból való alacsonyabb kivonási aránya mögött az húzódhat meg, hogy az üzemeltetők a legújabb és a legjobban karbantartott járműveiket küldik az EU-n belüli utazással járó utakra.

Végül az EU-ban nyilvántartásba vett járművek forgalomból való kivonásának átlagos, valamennyi tagállamra számított aránya 8,3% volt. A leggyakrabban az N3 kategóriába (nehéz tehergépjárművek) tartozó járműveket vonták ki a forgalomból, ezek forgalomból való kivonási aránya 9,6%. A Máltán nyilvántartásba vett járműveket gyakrabban vonták ki a forgalomból, ezek forgalomból való kivonási aránya 43,9 %. Ugyanakkor a német és a bolgár járműveket vonták ki a forgalomból a legritkábban, forgalomból való kivonási arányuk 1,5 %, illetve 3,7 %. A forgalomból való kivonási arányok ezen eltérései a tagállamok körében eltérő ellenőrzési módszerekre és a hibák eltérő besorolására vezethetők vissza.

7.3. Meghibásodások

A jelentéstételi időszak alatt feltárt két leggyakoribb hiányosságtípus a „világítóberendezések és elektromos rendszer”, valamint a „tengelyek, kerekek, gumibroncsok, felfüggesztés” területhez kapcsolódott. Ezek a regisztrált összes hiba 23 %-át, illetve 21,8 %-át adták. A „fékezés” területtel kapcsolatos hibák a valamennyi tagállamban regisztrált összes hiba 13,9 %-át tették ki; e hibatípus aránya az előző jelentéstételi időszakban még 20,7 % volt.

Ugyanakkor továbbra is jelentős különbségek állnak fenn a tagállamok körében az egyes vizsgálati területekhez kapcsolódó forgalomból való kivonási arányok terén. Például Spanyolországban az „egyéb berendezések, ezen belül menetíró készülék és sebességkorlátozó berendezés” ellenőrzési területen feltárt hibák tették ki a jelentéstételi időszak során regisztrált összes hiba 86 %-át, ugyanakkor az Egyesült Királyságban megállapított összes hiba mindössze 0,6 %-a tartozott e területre. Ennek oka ismét minden bizonnyal a tagállamok által alkalmazott ellenőrzési módszerek eltérésében, valamint a hatóságok által bizonyos hibákra helyezett hangsúlyban keresendő. Ezek az eltérések 2018. május 20-tól csökkenhetnek, tekintve, hogy 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.