



# Komoly változások terve

## Az EU műszakvizsga-reformja

A bizottság által készített elemzés rávilágított, hogy az időszakos műszaki vizsgálat jelenlegi európai rendszerével kapcsolatos egyik fő probléma az, hogy az utakon túl sok a műszaki szempontból nem megfelelő állapotú gépjármű. Az Egyesült Királyságban és Németországban készült tanulmányokból ugyanis kiderült, hogy bármikor megnézve az utakon közlekedő gépjárművek akár 10%-a nem menne át az időszakos műszaki vizsgálaton. Ráadásul számos olyan, a biztonság szempontjából komoly következményekkel járó műszaki hiba van (elsősorban az ABS, az ESC és más elektromos biztonsági alkatrészek tekintetében), amelyet a jelenlegi szabályok szerint nem is ellenőriznek az időszakos műszaki vizsgálaton. A baleseteket jelentős részben műszaki hibák okozzák: becslések szerint az összes baleset 6%-a, azaz évente 2000 haláleset és ennél is több sérülés műszaki hibára vezethető vissza. A műszaki hibák továbbá a különféle kibocsátásokat (például CO, HC, NO és CO<sub>2</sub>) is növelik, átlagosan 1,2% és 5,7% közötti, egyes gépjárművek esetében pedig akár hússzoros mértékben.

Az összes rendelkezésre álló előrejelzés szerint az európai gépjármű-állomány növekedni fog. A bizottság becslése szerint a jelenlegi szakpolitika fenntartása mellett a személygépjárművek száma a 2005-ös 220,2 millióról 2050-re 307,1 millióra nő. Ha több az autó az utakon, akkor pedig a balesetek előfordulásának kockázata is nő. Ugyanakkor a 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó, a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatásban szereplő ambiciózus szakpolitikáknak köszönhetően várhatóan nőni fog a közlekedésbiztonság. Különösen nagy remények fűződnek az intelligens közlekedési rendszerek (ITS), valamint az ezekhez kapcsolódó, mindenütt jelenlévő technológiák és eszközök fejlesztéséhez és alkalmazásához. A technológiai fejlesztések nyomán ugyanakkor a fedélzeti elektronikus berendezések egyre komplexebbé válnak, ezek ellenőrzése pedig a jelenlegi feltételek mellett nehézkes, hiszen a gyártóktól származó műszaki adatok nem állnak rendelkezésre használható formában. Összességében a halálos kimenetelű balesetek számának már most is csökkenő tenden-

ciája a jövőben is folytatódni fog, azonban a műszaki hibák okozta balesetek aránya a jelenlegi 6%-ról várhatóan nőni fog. A környezetvédelem tekintetében elmondható, hogy a régebbi Euro osztályokba besorolt járművek forgalomból való fokozatos kivonása, és az új, nulla kibocsátású járművek piacra kerülése nyomán a károsanyag-kibocsátás drasztikusan csökkenni fog. Ennek egyenes következménye, hogy a levegőt (műszaki problémákból eredően) nagyobb mértékben szennyező gépjárművek által a levegőminőségre gyakorolt hatás a teljes hatáson belül egyre nagyobb arányt tesz ki.

A bizottság 2010. július 20-án közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatást fogadott el, amelyben bejelentette, hogy a műszaki vizsgálatot és a közúti műszaki ellenőrzéseket kapcsolatos uniós jogszabályokat közelíteni és fokozatosan szigorítani fogja; a műszaki vizsgálatot kiterjeszti a kétkerekű gépjárművekre is; és a gépjárművekre vonatkozó adatok harmonizációja és cseréje érdekében meg fogja vizsgálni egy európai elektronikus platform létrehozásának lehetőségét.

A jelenleg érvényes 2009/40/EK irányelv a közúti gépjárművek időszakos műszaki vizsgálatára vonatkozóan minimumkövetelményeket határoz meg. Az időszakos műszaki vizsgálat célja biztosítani a forgalomban részt vevő gépjárművek megfelelő karbantartását és vizsgálatát, hogy teljesítményük teljes élettartamuk során megfelelően a típusjövőhagyásban foglaltaknak. A 2009/40/EK irányelvet kiegészíti a 2000/30/EK irányelv, amely előírja, hogy a haszongépjárművek műszaki állapotát az időszakos műszaki vizsgálatok időpontja között is ellenőrizni kell (közúti műszaki ellenőrzések).

A probléma hátterében két fő okot azonosítottak.

Először is az uniós jogszabályok alkalmazási köre túlságosan szűk, a követelmények pedig túl alacsonyan vannak rögzítve. A műszaki vizsgálat tagállami szinten jelenleg létező rendszereit összehasonlítva látszik, hogy az uniós jogszabályokban rögzített követelmények nem kellően szigorúak ahhoz, hogy az uniós műszaki vizsgálat 7 pillére révén a hibák előfordulását elfogadható mértékűre lehessen csökkenteni:

- a vizsgált tételek száma nem elegendő (ezen belül az elektromos biztonsági eszközök vizsgálata nem kellően alapos);
- a hibák meghatározása idejétmúlt, értékelésük nincs összehangolva;
- az időszakos műszaki vizsgálatokhoz használt berendezések teljesítménye nem kielégítő;
- a gépjárművizsgálatot végző ellenőrök képzettségére vonatkozóan nincsenek pontos előírások;
- több olyan gépjárműtípus van (különösen a motorkerékpárok, amelyek számos baleset okozói), amelyeknél egyáltalán nem kerül sor műszaki vizsgálatra;
- a gépjárműveket nem vizsgálják kellő gyakorisággal (különösen az idősebb, illetve a haszongépjárműveket, amelyek esetében magasabb a meghibásodások aránya);
- a műszaki vizsgálóállomásokat a hatóságok sok tagállamban nem ellenőrzik kellőképpen.

Másodszor nincs megoldva a vizsgálatok hatékonyságához és a vizsgálati eredmények alapján hozott intézkedések érvényesítéséhez elengedhetetlen információk és adatok érdekeltek közötti cseréje. Különösen:

- az elektromos biztonsági alkatrészek vizsgálatához szükséges adatok gyakran nem állnak rendelkezésre;
- a kilométer-számláló állásáról feljegyzett adatokat nem gyűjtik központosított módon;
- az időszakos műszaki vizsgálatról kiadott igazolások nincsenek védve hamisítás ellen;
- az időszakos műszaki vizsgálatok eredményeivel kapcsolatos adatok nem állnak a végrehajtó hatóságok (rendőrség, nyilvántartó hatóságok) rendelkezésére.

A közúti közlekedés – mind az egyéni közlekedés, mind a személyszállítás és különösen a kereskedelmi célú közúti közlekedés – erőteljesen nemzetközi jellegű. Ez a szabályok érvényesítése szempontjából különösen fontos, hiszen a hatékonyság a gépjárművek műszaki állapotára, a követelményeknek való múltbéli megfelelésre és a jogsértések feltárására vonatkozó információknak a tagállami hatóságok közötti akadálytalan áramlásán múlik. A gépjárműgyártás szintén globális iparág, így egyértelmű, hogy a gyártók által az időszakos műszaki vizsgálat céljából benyújtandó adatok szolgáltatására vonat-



kozó intézkedéseket a lehető legmagasabb szinten kell meghozni.

A hatályos szabályok értelmében a tagállamok viszonylag nagy mozgástérrel rendelkeznek az irányelv alkalmazása terén: többek között lehetőségük van az időszakos műszaki vizsgálat tekintetében szigorúbb követelményeket előírni. A tapasztalatok azt mutatják, hogy nem minden tagállam él ezzel a lehetőséggel, és ennek következtében a vizsgálatok minősége Európa-szerte igen eltérő. Ez a tendencia csak egységes uniós fellépéssel fordítható meg.

A bizottság meggyőződése, hogy a műszaki vizsgálat rendszerének felülvizsgálatakor egyes szempontokat a tagállamok hatáskörében kell hagyni, hiszen bizonyos célokat ők hatékonyabban tudnak elérni, különösen a közúti műszaki ellenőrzések megszervezése, a gépjárművizsgálatot végző ellenőrök képzése és a felügyeleti tevékenységek végrehajtása terén.

## Az uniós kezdeményezés céljai

Az időszakos műszaki vizsgálat és a közúti műszaki ellenőrzés tagállami szintű rendszereinek javítása és hatékonyabb összehangolása révén hozzájárulni azon cél eléréséhez, hogy az Európai Unióban a közúti balesetek halálos áldozatainak száma 2010 és 2020 között a felére csökkenjen, 2050-re pedig a halálos kimenetelű közúti balesetek száma nulla legyen, valamint hozzájárulni a közúti közlekedésből származó üvegházhatású gázok és légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentéséhez az olyan gépjárművek hatékonyabb kiszűrését és forgalomból való kivonását célzó intézkedések révén, amelyek műszaki hibából kifolyólag az átlagosnál sokkal jobban szennyeznek a levegőt.

Ez az általános cél a gyakorlatban két konkrét célkitűzés révén érhető el:

- a műszaki vizsgálat és a közúti műszaki ellenőrzés alkalmazási körének kiterjesztése és követelményeinek szigorítása szerte Európában;
- az időszakos műszaki vizsgálatok eredményei alapján hozott intézkedések érvényesítésében részt vevő érintettek és tagállamok közötti akadálytalan információáramlást lehetővé tevő keretek kialakítása.

Az új jogszabályok hatálybalépésétől számítva három éven belül két operatív célkitűzésnek kell megvalósulnia (az adatcsere-rendszer létrehozásán túlmenően):

- az egy évben bekövetkező, műszaki hibák okozta halálos balesetek száma

csökkenjen, és minél inkább közelítsen az 1100-hoz (a becslések szerint ez a potenciálisan elérhető maximális eredmény), továbbá

- a levegőt legnagyobb mértékben szennyező gépjárművek kerüljenek kivonásra a gépjármű-állományból.
- Azt is megvizsgálják, hogy
- miként lehetne hatékonyabban felelősségre vonni azokat a személyeket, akik járműüket elmulasztják elvinni a kötelező időszakos műszaki vizsgálatra.
  - a közúti műszaki ellenőrzést a kibocsátás és a fékek ellenőrzésén túl további tételekre is kiterjesztenék;
  - részletes követelményeket vezetnének be az időszakos műszaki vizsgálatokhoz használt berendezésekre vonatkozóan;
  - a kormányzati szervek számára előírnák, hogy rendszeresen minőségi ellenőrzést végezzenek a műszaki vizsgálóállomásoknál;
  - az időszakos műszaki vizsgálat hatályát a motorkerékpárokra (L3,4,5,7) és a könnyű pótkocsikra (O2) is kiterjesztenék;
  - a forgalomba helyezéstől számított négy évről három évre hoznák előre az első kötelező időszakos műszaki vizsgálat időpontját;
  - mind az időszakos műszaki vizsgálat, mind a közúti műszaki ellenőrzés esetében előírnák, hogy az ellenőröknek rendszeresen részt kell venniük képzéseken.

Szigorúbb követelményeket kell támasztani az időszakos műszaki vizsgálatot végző vizsgálóállomásokon használt berendezésekkel szemben (többek között az elektronikus biztonsági alkatrészek vizsgálata tekintetében), és a közúti műszaki ellenőrzésekkel szemben (előírná, hogy a közúti műszaki ellenőrzés során mobil ellenőrző eszközök segítségével a gépjárművek 15%-át ellenőrizni kell); az időszakos műszaki vizsgálat és a közúti műszaki ellenőrzés esetében egyaránt előírná, hogy az ellenőröknek évente 4 napnyi képzésen kell részt venniük; az időszakos műszaki vizsgálat hatályát kiterjesztené a segédmotoros kerékpárokra (L1,2,6), a közúti műszaki ellenőrzését pedig a kereskedelmi célra használt kis pótkocsival (O1,2) ellátott furgonokra (N1); a kis méretű, idősebb gépjárművek esetében növelné a vizsgálat gyakoriságát (két évről egy évre a következő kategóriákban: M1, N1, O1,2, L3,4,5,7); rögzítené, hogy a közúti műszaki ellenőrzések keretében a haszongépjárművek 10%-át ellenőrizni kell; és javítaná a műszaki vizsgálóállomások hatósági ellenőrzésének színvonalát.

Valamennyi gépjármű-kategória tekintetében be kell vezetni azt az előírást, hogy a közúti műszaki ellenőrzések során távérzékelő technológia segítségével mérni kell a járművek kibocsátását (a cél a járművek 15%-ának ellenőrzése); a közúti műszaki ellenőrzések hatályát az összes gépjármű-kategóriára kiterjesztené; és a könnyűgépjárművek (M1, N1, O1,2, L3,4,5,7) esetében előírná, hogy a forgalomba helyezéstől számítva évente, a nehezebb járművek (M2,3, N2,3, O3,4) esetében pedig, hogy a forgalomba helyezéstől számítva nem évente, hanem félévente kell vizsgálatot végezni.

## A hatások vizsgálata

A hatások elemzése a részleges költség-haszon elemzés logikáját követi. A főbb gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokat annak alapján osztályozták, hogy költségük vagy hozadékuk van-e. Természetesen ami az érdekeltek egy csoportjánál költségként merül fel, az máshol előnyt jelenthet: a további időszakos műszaki vizsgálatok például növelik a gépjármű-tulajdonosok költségeit, azonban előnyösek a vizsgálóállomások számára. A lenti táblázat tehát a társadalmi jellegű költségeket és hozadékokat mutatja be. A rész végén részletesen bemutatásra kerülnek az érintettek egyes csoportjaira (így például a kkv-kra, a polgárokra és a hatóságokra) gyakorolt hatások.

A költségek főként a következőkkel összefüggésben merülnek fel:

- az időszakos műszaki vizsgálatot végző vizsgálóállomásoknak (amelyek főként kkv-k) újabb berendezéseket kell vásárolniuk, és több szakembert kell alkalmazniuk;
- több járműkategória esetében kell vizsgálatot végezni, és azok gyakorisága is nő: ez a járműtulajdonosoknak okoz pluszköltséget;
- a vizsgálóállomások hatósági ellenőrzése és az adatcsere-rendszer létrehozása a hatóságok számára okoz költségeket;

A javaslatcsomag főbb hozadékai a következők:

- a közlekedésbiztonság növekedése (az előnyöket valamennyi szakpolitikai lehetőség és változat esetében szinte teljes egészében ez teszi ki);
- a környezeti terhelés csökkenése;
- munkahelyteremtés;
- színvonalasabb statisztikák segítik a politikai döntéshozatalt és a belső piac jobb működését.