

# A járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége

**A Bizottság 566/2011/EU rendelete (2011. június 8.) a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendeletnek a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége tekintetében történő módosításáról**

Az Európai Bizottság, tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre, tekintettel a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (1) és különösen annak 4. cikke (4) bekezdésére, 5. cikke (3) bekezdésére és 8. cikkére, tekintettel a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre (keretirányelv) (2) és különösen annak 39. cikke (2) bekezdésére, mivel:

(1) A 715/2007/EK rendelet közös műszaki előírásokat határoz meg a gépjárművek (járművek) és pótkatrészek típusjóváhagyására kibocsátásuk tekintetében, továbbá szabályokat állapít meg a használatban lévő járművek megfelelőségére, a kibocsátáscsökkentő berendezések élettartamára, a fedélzeti diagnosztikai (OBD-) rendszerekre, a tüzelőanyag-fogyasztás mérésére, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk hozzáférhetőségére.

(2) A könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló, 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendelet (3) előírja, hogy a Bizottság új vizsgálati eljárást vezessen be a könnyű haszongépjárművek által kibocsátott részecskék tömegének és számának vizsgálatára.

(3) A gépjárművek és pótkocsijuk világító és fényjelző berendezéseinek felszerelésére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1976. július 27-i 76/756/EGK tanácsi irányelv (4) biztonsági okokból előírja a nappali menetjelző lámpák használatát. A járművek működése közben állandó jelleggel bekapcsolt berendezések hatását megfelelően figyelembe kell venni a mért szennyezőanyag- és szén-dioxid- (CO<sub>2</sub>) kibocsátásokon belül.

(4) A dízel részecskeszűrőket (DFP), a fedélzeti diagnosztika vonatkozó küszöbértékét meghaladó értéktől függetlenül, az illetéktelen beavatkozás és a teljes meghibásodás kockázata miatt ellenőrizni kell.

(5) Mivel az elektromos áramkörök ellenőrzése állandó jelleggel történik, a fedélzeti diagnosztikai rendszer használat közbeni működési arányára vonatkozó előírásokból a következő jelentésbe nem kell bekerülnie.



(6) Mivel vezetés közben korlátozott gyakorisággal fordulnak elő olyan helyzetek, amelyek során a nyomásfokozó rendszer ellenőrzése vagy a hidegindítást igénylő ellenőrző funkciók működésbe léphetnek, ezek az ellenőrző funkciók különleges teljesítmény-előírásokat igényelnek.

(7) Harmonizálásra szorulnak azok a statisztikai feltételek, amelyek bekövetkezése esetén a használat közbeni működési arányra vonatkozó előírásoknak való megfelelés értékelése eleve megtörténik.

(8) Meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyek esetén a szelektív redukciós katalizátorrendszer (SCR) használatkorlátozó rendszere működésbe lép, ha a nitrogén-oxid- (NO<sub>x</sub>) kibocsátások közvetlen ellenőrzése során a szelektív redukciós katalizátorrendszerbe történő szakszerűtlen beavatkozást észlel.

(9) A használatkorlátozó rendszer működésbe lépésének rögzítését az ezen információknak a közlekedésre való alkalmasság műszaki ellenőrzése során történő esetleges jövőbeli felhasználására való tekintettel tisztázni kell.

(10) A kibocsátáscsökkentő számítógép szakszerűtlen beavatkozás elleni védelme az újítások következtében műszaki továbbfejlesztést igényel.

(11) Az adatok rögzítése és továbbítása a kötelező fedélzeti diagnosztikai ellenőrzés lényeges részét képezi, amelyről állítólagos hiányosságok miatt nem szabad lemondani, különösen nem szisztematikusan, amennyiben a gyártó bizonyos szabványokat választ a fedélzeti/külső kommunikációra.

**(12) A járműjavítási és -karbantartási információk piacán a hatékony verseny biztosítása, valamint annak tisztázása érdekében, hogy a vonatkozó információk kiterjednek-e azokra az**

adatokra, amelyeket a javítókon kívül az egyéb független gazdasági szereplőknek is a rendelkezésére kell bocsátani annak érdekében, hogy a független járműjavító és -karbantartó műhelyek piacának egésze versenyezni tudjon a hivatalos forgalmazókkal, függetlenül attól, hogy a járműgyártó közvetlenül bocsátja-e a hivatalos forgalmazók és a szervizek rendelkezésére az említett információkat, a 715/2007/EK rendelet szerint biztosítandó információk további pontosítást igényelnek.

(13) Noha az arányosság elvére való tekintettel a járműgyártók nem kényszeríthetők arra, hogy kizárólag a 715/2007/EK rendelet és végrehajtási aktusai alkalmazásában harmadik féltől gyűjtsenek adatokat az egyedi járművek módosításairól, a verseny biztosítása érdekében a járműjavítási és -karbantartási piacon a független gazdasági szereplőknek ugyanúgy meg kell kapniuk a járműalkatrészekre vonatkozó legfrissebb adatokat, mint a hivatalos forgalmazóknak és szervizeknek.

(14) A munkaegységek fontos műszaki javítási és karbantartási információt jelentenek a független gazdasági szereplők számára. Annak egyértelművé tétele, hogy a 715/2007/EK rendelet 6. cikkének rendelkezései a munkaegységekre is vonatkoznak, várhatóan kereskedelmi biztonságot teremt a piaci szereplők számára.

(15) Amennyiben a járműgyártók úgy döntenek, hogy a javítási és karbantartási bejegyzéseket a továbbiakban nem kézzelfogható formátumban tartják nyilván – amelyeket a járművek tulajdonosai független szervizek számára is hozzáférhetővé tehetnek annak érdekében, hogy ők is be tudják jegyezni az elvégzett javítási és karbantartási munkát – a járműben, hanem a járműgyártó központi adatbázisában tárolják, ezek a bejegyzések a járművek tulajdonosainak beleegyezésével a független szerviz számára is hozzáférhetők kell, hogy legyenek annak érdekében, hogy a szerviz továbbra is teljes nyilvántartást vezethessen az elvégzett javítási és karbantartási munkákról, és hogy a járművek tulajdonosainak egyetlen dokumentum alakjában legyen igazolásuk minden ilyen munkáról.

(16) Az innovatív fejlesztések megengedése és a költségta-  
karékosság érdekében nagyobb rugalmasságot kell biztosítani a jármű vezérlőegységének újraprogramozása, valamint a járműgyártók és a független gazdasági szereplők közötti adatcsere terén.

(17) Biztosítani kell, hogy a 715/2007/EK rendelet és a 692/2008/EK rendelet kibocsátásokkal kapcsolatos előírásaival egyenértékű, az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) vonatkozó előírása szerint jóváhagyott azon járműveket, amelyek teljesítik az említett rendeleteknek az információk hozzáférhetőségére vonatkozó előírásait, a 715/2007/EK rendelet szerint, közigazgatási terhek nélkül hagyják jóvá.

(18) Mivel jelenleg nem létezik egységes strukturált eljárás a járműalkatrészekre vonatkozó adatok járműgyártók és független gazdasági szereplők közötti cseréjére, ezért ennek az adatcsere az alapelveit ki kell dolgozni. Az adatcsere szabványos

formátumára vonatkozó leendő közös strukturált eljárást az Európai Szabványügyi Bizottságnak (CEN) hivatalosan kell kidolgoznia; a CEN megbízása nem határozza meg előre az említett szabvány részletességét. A CEN által végzett munkának a járműgyártók és a független gazdasági szereplők érdekeit és igényeit egyaránt szolgálnia kell, továbbá a meglévő informatikai infrastruktúra igénybevétele érdekében olyan megoldásokat is meg kell vizsgálnia, mint például a pontosan meghatározott metaadatkészletekkel leírt, nyílt adatformátumok.

(19) A 715/2007/EK rendeletet és a 692/2008/EK rendeletet következőképpen ennek megfelelően módosítani kell.

(20) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság véleményével, az Európai Bizottság elfogadta ezt a rendeletet:

### 1. cikk

A 715/2007/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 6. cikk az alábbiak szerint módosul:

A) A (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdésben említett információk tartalmazzák a következőket:

- a) egyértelmű jármű-azonosítás;
- b) szervizkönyvek, ideértve a javítási és karbantartási bejegyzéseket;
- c) műszaki kézikönyvek;
- d) alkatrészekre és hibaaazonosításra vonatkozó információk (például a mérések legkisebb és legmagasabb elméleti értékei);
- e) bekötési vázlatok;
- f) diagnosztikai hibakódok (a gyártóra jellemző kódokat is beleértve);
- g) a járműtípusra vonatkozó szoftverkalibrációs azonosítási szám;
- h) a védett eszközökre és berendezésekre vonatkozó, valamint azok révén szolgáltatott információk;
- i) az adatok rögzítésére vonatkozó információk, valamint a kétirányú felügyeleti és vizsgálati adatok; és
- j) szabványos munkaegységek vagy a javítási és karbantartási feladatok időtartama, ha ezeket akár közvetlenül, akár harmadik félen keresztül a gyártó hivatalos forgalmazói és szervei rendelkezésére bocsátják.”

B) A szöveg a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

„(8) Amennyiben a járművek javítási és karbantartási bejegyzéseit a járműgyártó központi adatbázisában vagy egy, az ő nevében létrehozott központi adatbázisban tárolják, a 692/2008/EK bizottsági rendelet (\*) XIV. mellékletének 2.2. pontja szerint akkreditált és engedélyezett független szervizek számára a hivatalos forgalmazókra vagy szervizekre vonatkozókkal megegyező feltételek mellett térítésmentes hozzáférést kell biztosítani az említett bejegyzésekhez, annak érdekében, hogy információkat vihessenek be az általuk elvégzett javításról és karbantartásról.

2. A 7. cikkben a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A gyártók a járműjavítási és -karbantartási információkat – az olyan tranzakciós szolgáltatásokat is beleértve, mint az újraprogramozás vagy a műszaki segítségnyújtás – óránkénti, napi, havi és éves időtartamra kötelesek hozzáférhetővé tenni, az információk hozzáférési díja a hozzáférés időtartama

**szerint változik. Az időalapú hozzáférés mellett a gyártók tranzakciónkénti hozzáférést is felkínálhatnak, amely esetében a díjak számlázása tranzakciónként, és nem a hozzáférés időtartama alapján történik. Ha a gyártó mindkét hozzáférési rendszert alkalmazza, a független szervizek választanak az időalapú vagy a tranzakciónkénti hozzáférési rendszer között.”**

3. Az I. mellékletben az 1. táblázat 1. és 2. jegyzetét, valamint a 2. táblázat 1., 2. és 5. jegyzetét el kell hagyni.

## 2. cikk

A 692/2008/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következő 33. ponttal egészül ki:

„33. »hidegindítás«: a motor hűtőfolyadékának hőmérséklete (vagy azzal egyenértékű hőmérséklet) a motor indításakor legfeljebb 35 °C, és legfeljebb 7 K-nel magasabb a motor indításakor mérhető környezeti hőmérsékletnél (amennyiben ismert).”

2. A 6. cikk (1) bekezdése a következő negyedik és ötödik albekezdéssel egészül ki:

„A vonatkozó előírások akkor tekinthetők teljesítettnek, ha az összes alábbi feltétel teljesül:

a) a 13. cikkben foglalt előírások teljesülnek;

b) a járművet a 83. sz. ENSZ-EGB előírás 06. módosítássorozata, a 101. sz. előírás 01. módosítássorozata és kompressziós gyújtású jármű esetében a 03. módosítássorozattal módosított 24. sz. előírás III. része alapján hagyták jóvá.

A negyedik albekezdésben hivatkozott esetben a 14. cikk rendelkezéseit is alkalmazni kell.”

3. A 10. cikk (1) bekezdése a következő, harmadik és negyedik albekezdéssel egészül ki:

„A vonatkozó előírások akkor tekinthetők teljesítettnek, ha az összes alábbi feltétel teljesül:

a) a 13. cikkben foglalt előírások teljesülnek;

b) a szennyezéscsökkentő cserekomponenst a 103. sz. ENSZ-EGB előírás alapján hagyták jóvá.

A harmadik albekezdésben hivatkozott esetben a 14. cikk rendelkezéseit is alkalmazni kell.”

4. A 13. cikk (9) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(9) A rendelet létrehozta a jármű-információkhoz való hozzáférés fórumát (a továbbiakban: fórum).

A fórum mérlegelni fogja, hogy az információkhoz való hozzáférés érinti-e a járműlopások csökkentésében elért haladást, és ajánlásokat készít az információkhoz való hozzáférésre vonatkozó előírások fejlesztésére. A fórum kiemelt feladata, hogy tanácsot adjon a Bizottságnak egy olyan eljárás bevezetésével kapcsolatban, amely során akkreditált szervezetek független gazdasági szereplőket hagynak jóvá, illetve engedélyezik számukra, hogy hozzáférjenek a járműbiztonsági információkhoz.

A Bizottság dönthet úgy, hogy a fórumon folytatott megbeszéléseket és azok eredményeit bizalmasan kezeli.”

5. Az I., III., IV., VIII., IX., XI., XII., XIV., XVI. és XVIII. melléklet e rendelet I. melléklete szerint módosul.

6. A II. melléklet helyébe az e rendelet II. melléklete szerinti szöveg lép.

## 3. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2011. június 8-án

a Bizottság részéről  
az elnök

José Manuel BARROSO

## Kiemelések a rendelet mellékletéből:

„2.3.1. Kibocsátásszabályozó számítógéppel felszerelt járműnek rendelkeznie kell a gyártó által nem engedélyezett módosításokat megakadályozó funkciókkal. A gyártó akkor engedélyezhet módosításokat, ha azok a jármű diagnosztikájához, szervizeléséhez, ellenőrzéséhez, feljavításához vagy javításához szükségesek. Az átprogramozható számítógépes programoknak és működési paramétereknek védetteknek kell lenniük az illetéktelen beavatkozással szemben, és legalább olyan szintű védelmet kell biztosítaniuk, mint a 2001. március 15-i kiadású ISO 15031-7 szabvány (SAE J2186, 1996. október) rendelkezéseinek. Minden kivehető kalibrálási memóriachipet tokozva, leplombált tartóban kell elhelyezni, vagy elektronikus algoritmusokkal kell védeni, és biztosítani kell, hogy ezeket csak speciális eszközökkel és különleges eljárásokkal lehessen kicserélni. Csak a kibocsátási kalibrációval vagy a járműlopás elleni védekezéssel közvetlenül kapcsolatos funkciók kaphatnak ilyen védelmet.”

„2.2. A hivatalos forgalmazók és szervizek által használt járműbiztonsági funkciókhoz való hozzáférést biztonságtechnikai védelem alatt biztosítani kell a független gazdasági szereplők számára is, a következő követelményeknek megfelelően:

- i. az adatcsere során biztosítani kell az adatok bizalmas jellegét, integritását és illetéktelen hozzáférés elleni védelmét;
- ii. a [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346) szabványt kell alkalmazni;
- iii. a független gazdasági szereplők és a gyártók kölcsönös hitelesítésére az ISO 20828 szabvány szerinti biztonsági tanúsítványokat kell alkalmazni;
- iv. a független gazdasági szereplő saját kulcsát biztonságos hardverrel kell védeni.

A 13. cikk (9) bekezdésében említett jármű-információkhoz való hozzáférés fóruma meghatározza azokat a paramétereket, amelyekkel a legkorszerűbben lehet teljesíteni ezeket a követelményeket.

A független gazdasági szereplőknek ehhez jóváhagyást és engedélyt kell szerezniük olyan dokumentumok alapján, amelyek igazolják, hogy legális üzleti tevékenységet végeznek, és e téren büntetlen előéletűek.

2.3. A 2010. augusztus 31. után gyártott járművek vezérlőegységeinek átprogramozását a típusjóváhagyás dátumától függetlenül az ISO 22900 vagy az SAE J2534 szabvány szerint kell végezni. A gyártóspecifikus alkalmazás és az ISO 22900 vagy az SAE J2534 szabványnak megfelelő jármű-kommunikációs interfészek (vehicle communication

interface, VCI) kompatibilitásának igazolására a gyártó vagy felkínálja az egyedi fejlesztésű VCI-k hitelesítését, vagy rendelkezésre bocsátja a szükséges információkat és bérbe adja a különleges hardvert, amellyel a VCI gyártója saját maga el tudja végezni a hitelesítést. A hitelesítésért vagy az információkért és hardverért fizetendő díjakra a 715/2007/EK rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében megállapított feltételek alkalmazandók.

A 2010. szeptember 1. előtt gyártott járművek esetében a gyártó vagy az ISO 22900 vagy az SAE J2534 szabványnak megfelelő teljes újraprogramozást, vagy saját fejlesztésű eszközének értékesítése vagy bérbeadása révén történő újraprogramozást kínálhat fel. Ez utóbbi esetben a független gazdasági szereplőknek megkülönböztetésmentesen, haladéktalanul és arányosan kell hozzáférést biztosítani, és az eszközt használható formában kell rendelkezésre bocsátani. Az említett eszközökhöz való hozzáférésért fizetendő díjakra a 715/2007/EK rendelet 7. cikkében megállapított rendelkezések alkalmazandók.”

c) A 2.8. pont helyébe a következő pont lép:  
 „2.8. A gyártónak a javítási és karbantartási információkat tartalmazó weboldalhoz való hozzáférésért méltányos és arányos óránkénti, napi, havi, éves és tranzakciónkénti díjat kell megállapítania.”

Forrás: Az Európai Unió Hivatalos Lapja 2011.6.16. HU L 158/4  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:158:0001:0024:HU:PDF>

**Szerkesztőségi megjegyzés: a fent közölt rendelet az eredeti rendelet kivonatos közlése, mely formailag is részben eltér az eredetitől.**

**Kérésünkre az NFM-től az alábbi tájékoztatást kaptuk. Az 566/2011/EU bizottsági rendelet – lényegénél fogva – közvetlenül hatályos minden jogalanyra nézve, vagyis ezzel kapcsolatosan a magyar jogalkotónak minden ilyen esetben az a feladata, hogy**

- 1) átvizsgálja a hazai jogi szabályozásokat abból a szempontból, hogy azok nem ütköznek-e (vagy nem „párhuzamosak-e”) a rendelettel. Ha fennáll, hogy a hazai szabályozásban egyes rendelkezések ütközöek vagy párhuzamosak, akkor azokat deregulálni, azaz hatályon kívül kell helyezni;**
- 2) megvizsgálja és szükség szerint megalkossa azokat a végrehajtási normákat, amelyek a bizottsági rendeletben meghatározottak tagállami végrehajtásához szükségesek (ezek hatáskört telepítő; kijelölő; eljárási szabályokat leíró; díjakat megállapító; szankciókat a jogsértő magatartáshoz rendelő stb. tartalmúak, de a bizottsági rendelet tartalmát nem ismétlik meg, vagyis a bizottsági rendelet állapítja meg a jogalanyok jogait és kötelezettségeit).**

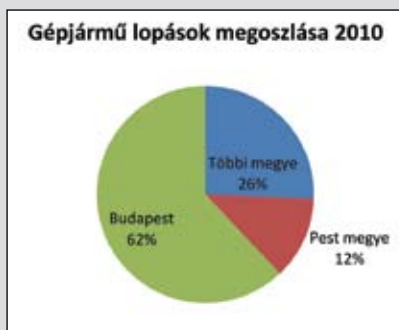
**A fenti bizottsági rendelet elemzése már folyik annak felmérésére, hogy mely szabályozásban, milyen tartalmú norma előkészítése szükséges a nemzeti végrehajtási szabályozás keretei között.**

## Autólopások Magyarországon

A K&H Biztosító nem-életbiztosítási üzletágának vezetője, Kaszab Attila szerint bár az elmúlt években egyre csökkent az ellopott járművek száma, még mindig több ezer autót tulajdonítanak el évente. Budapesten és Pest megyében történik az összes eset 74%-a, de Bács-Kiskun és Fejér megye is erősen érintett területnek számít – mondta. Az ORFK adatai szerint a 2010-ben eltulajdonított 6109 jármű túlnyomó része személygépkocsi, összesen 4885 darab. Bár 2009-hez képest az összes ellopott járművek száma 4,5%-kal csökkent, a személy-

gépkocsinál ez a kedvező tendencia alig jelentkezett, szinte ugyanannyi személyautót vittek el. Emelkedett a lopások száma Csongrád, Hajdú-Bihar, Komárom-Esztergom és Jász-Nagykun-Szolnok megyében. Csökkent ugyan az esetek száma az előző évekhez képest, de a többi megyével összehasonlítva még mindig kiemelkedően magas Budapesten, ahol az összes személyautólopás 62%-a, 3777 eset történt. Legjobb a helyzet Békés, Vas és Nógrád megyében, ahol tavaly kevesebb mint 35 autót tulajdonítottak el.

„Azt sajnos nem tudjuk megakadályozni, hogy az autólopások teljesen megszűnjenek,



nek, de casco szerződésben vállalt kártérítési összeggel esélyt adunk az újrakezdésre. Ma már havi néhány ezer forintos költséggel megvásárolható a védelem a saját hibából okozott vagy a lopás miatt keletkezett kár ellen. A piacon egyre több megfizethető, egyéni igényekre szabott casco-megoldás elérhető a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás mellett. A használt autók számára is versenyképes, alacsony havidíjas casco-konstrukciókat talál, aki előre gondolkodik és részánja az idejét a számára megfelelő ajánlat kiválasztására” – teszi hozzá Kaszab Attila.

