



Brüsszel, 2025. november 27.
(OR. en)

15613/25

Intézményközi referenciaszám:
2025/0097 (COD)

TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922

FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	14625/25
Biz. dok. sz.:	8255/25
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2014/45/EU irányelv és az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről szóló 2014/47/EU irányelv módosításáról – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2025. április 24-én két jogalkotási javaslatot terjesztett elő a 2014. évi műszaki alkalmassági csomag felülvizsgálatának céljából. Az egyik javaslat a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2014/45/EU irányelv (az időszakos műszaki vizsgálatokról szóló irányelv) és az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről szóló 2014/47/EU irányelv (a közúti műszaki ellenőrzésekről szóló irányelv) módosítására irányul, a másik pedig a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999/37/EK tanácsi irányelv felváltására.

2. Mindkét javaslat általános célja, hogy tovább javítsák a közúti közlekedésbiztonságot az Unióban, ezáltal hozzájárulva a fenntartható mobilitáshoz és megkönnyítve a személyek és áruk szabad mozgását az Unióban. Az időszakos műszaki vizsgálatokról szóló irányelvnek és a közúti műszaki ellenőrzésekről szóló irányelvnek a módosítására irányuló javaslat emellett a következő egyedi célkitűzéseket igyekszik elérni:
- a) a műszaki vizsgálatok következetességének, objektivitásának és minőségének biztosítása a technológiai fejlődés figyelembevétele és különösen a következők révén: az elektromos járművek és a fejlett vezetéstámogató rendszerek (ADAS) vizsgálata, a gáz-halmazállapotú kibocsátásokra (NO_x- és részecskeszám-kibocsátások) és a zajkibocsátásokra vonatkozó új vizsgálati módszerek bevezetése, valamint a nagy kibocsátású járművek kiszűrésére szolgáló kibocsátás- és zajmérő berendezések használata a közutakon;
 - b) a manipulálás eseteinek csökkentése, továbbá a hibás vagy manipulált biztonsági és kibocsátáscsökkentő rendszerekkel, valamint manipulált kilométer-számlálókkal felszerelt hibás járművek jobb észlelése; e cél eléréséhez változtatni kell a rendszeres vizsgálatok hatályán és gyakoriságán és a vizsgálati előírásokon, valamint létre kell hozni a kilométerszámláló-állások rögzítésének rendszerét;
 - c) a releváns jármű-azonosítási és -állapotadatokat elektronikus tárolásának és cseréjének javítása, és ezáltal az adatok jobb rendelkezésre állásának biztosítása és a végrehajtó hatóságok általi kölcsönös elismerés megkönnyítése.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA

3. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki a javaslatért felelős bizottságnak, 2025. szeptember 22-én pedig Jens GIESEKE-t (EPP, DE) nevezte ki előadónak.
4. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2025. szeptember 18-án véleményt fogadott el, a Régiók Európai Bizottsága pedig úgy döntött, hogy nem nyilvánít véleményt.

III. A TANÁCS ÉS ANNAK ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEI KERETÉBEN VÉGZETT MUNKA

5. A szárazföldi közlekedési munkacsoport 2025. április 30-án, a lengyel elnökség alatt kezdte meg a javaslattal kapcsolatos munkát. Első lépésként a Bizottság általánosan ismertette a javaslatot, majd a hatásvizsgálat ismertetése következett¹.
6. A Tanács a lengyel elnökség alatt, 2025. június 5-én véleménycserét tartott a műszaki alkalmassági jogszabálycsomagról. A miniszterek üdvözölték a hatályos irányelvek felülvizsgálatát, és örömmel fogadták a fokozottabb harmonizációt, digitalizációt és korszerűsítést célzó törekvéseket. Számos miniszter hangsúlyozta továbbá a felszólalásában, hogy teljesíthető végrehajtási határidőket kell kitűzni, a költségeket és az adminisztratív terheket pedig a minimumra kell szorítani.
7. A dán elnökség alatt, 2025 júliusa és novembere között a munkacsoport elvégezte a javaslat részletes vizsgálatát. A delegációk által a munkacsoport ülésein megfogalmazott, illetve írásbeli visszajelzések formájában beküldött észrevételek alapján az elnökség nyolc kompromisszumos szöveget készített.
8. A delegációk elismerték a Bizottság által végzett előkészítő munkát, de számos aggályt fogalmaztak meg. Ezek az aggályok a következőkhöz kapcsolódtak: azon járműtulajdonosok többletköltségei, akik járműveit részletesebb vagy gyakoribb vizsgálatnak kell alávetni; a műszaki vizsgálóállomások és a közúti ellenőrzést végző csoportok kapacitásának korlátai és hatékony működése; valamint az adminisztratív költségek (például az új berendezések működési költségei). Sok delegáció azt szeretne volna, ha a javaslatban hangsúlyosabban megjelennek a szociális megfontolások, például ami a régebbi autók tulajdonosait illeti, és rámutattak, hogy az autók műszaki hiányosságai nem gyakran vezetnek balesetekhez.
9. Aggályok merültek fel a gyakorlati megvalósíthatósággal kapcsolatban is: Egyes delegációk számára kérdéses volt a laboratóriumi körülmények között bizonyítottan hasznos új vizsgálati módszerek (a dízelautók NOx-kibocsátásának mérése a motor bemelegítése után) méretezhetősége. Szintén kérdéseket vetett fel az, hogy a jogszabályok a tagállamokat olyan módszerek alkalmazására köteleznék, amelyek még nincsenek kifejlesztve (a benzinüzemű autók részecskeszám-mérése és NOx-kibocsátás-mérése), illetve amelyek használata nem elterjedt (kibocsátásmérés távérzékeléssel).

¹ A hatásvizsgálat a másik javaslat (ST 8259/25 ADD 5–7) mellékletét képezi.

10. Egyes delegációk ugyanakkor támogatták a Bizottság távérzékeléssel kapcsolatos javaslatát, mások pedig egyetértettek az új kibocsátásvizsgálatokkal, amennyiben azok alkalmazása a járművek szűkebb csoportjára vagy csak a közúti ellenőrzésre korlátozódik.

Következésképpen az új kibocsátásvizsgálati módszerekről és a távérzékelésről különösen nehéz volt kompromisszumra jutni.

11. Az elnökség a következő fő módosításokat vezette be a szövegbe:

Az időszakos műszaki vizsgálatokról szóló irányelv

- a) Hatály és a vizsgálatok minimális gyakorisága (a módosított jogszabály 2. és 5. cikke):
A kompromisszumos szövegben megmarad a vizsgálatok jelenleg alkalmazott hatálya és minimális gyakorisága. Ez azt jelenti, hogy a szövegbe nem került be az a javaslat, hogy a vizsgálatokra 10 év után ne két évente, hanem évente kerüljön sor, és a kisteherautók számára sem kerültek bevezetésre további vizsgálatok. Megmaradt továbbá az a jelenlegi kivétel is, hogy alternatív intézkedések alkalmazása esetén a motorkerékpárokat ki lehet vonni az irányelv hatálya alól.
- b) A nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban végzett vizsgálatok (a 4. cikk (4) bekezdése, az 5. cikk (1) bekezdésének utolsó albekezdése, a 8. cikk (1a) bekezdése): A kompromisszumos szöveg követi az egy másik tagállamban kiállított ideiglenes műszaki vizsgálati bizonyítványokkal kapcsolatos bizottsági megközelítést, de a hatályt kiterjeszti a könnyű haszongépjárművekre is. A kompromisszumos szöveg javítja az érintett tagállamok közötti kommunikációt, és nagyobb rugalmasságot biztosít arra vonatkozóan, hogy mikor kerüljön sor a következő rendes időszakos műszaki vizsgálatra a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban.
- c) A kilométer-számláló állásai (4a. cikk): Az elnökség fenntartja a javaslatban szereplő azon kötelezettséget, amely szerint létre kell hozni a kilométerszámláló-állások nemzeti adatbázisait, mivel ez eredményes eszközt jelent a járművek által megtett kilométerekkel kapcsolatos csalások elleni küzdelemben. Az elnökség tisztázza, hogy a hatály csak a személyautókra és a könnyű haszongépjárművekre terjedhet ki. Az, hogy mikor kerül sor a kilométer-számlálók kötelező leolvasására és az adatbázisban való rögzítésére, korlátozottabb lenne, mint amit a Bizottság javasolt: a műszaki vizsgaállomásoknak már most is rögzíteniük kell a kilométer-számlálók adatait – rajtuk kívül a járműgyártók által engedélyezett javítóműhelyek, illetve a hálózatba kapcsolt járművek esetében a gyártók kerülnének be a jövőben a jelentéstételi rendszerbe. Azt a tagállamok dönthetik majd el, hogy előírják-e a kilométerszámláló-állások egyéb alkalmakkor történő rögzítését az adatbázisban.

- d) Új kibocsátásvizsgálati módszerek (6. cikk, valamint I. melléklet, 8.2. pont): A kompromisszum célja, hogy az időszakos műszaki vizsgálatok elég érzékenyek legyenek ahhoz, hogy feltárják a kibocsátási hibákat a korszerű járművek esetében is, amelyek sokkal tisztábbak, ha a gyártói konfigurációk szerint működnek. Ennek következményeként pedig a kompromisszumos szöveg érdemileg kíván hozzájárulni a környezeti levegőminőséggel kapcsolatos uniós szakpolitikai célok teljesítéséhez², valamint a járművekre vonatkozó új kibocsátási előírások végrehajtásához³. Ennek elérése érdekében a kompromisszumos szöveg elviekben követi a műszaki vizsgálóállomásokon elvégzett részecskeszám-mérésekre és a NOx-mérésekre vonatkozó bizottsági javaslatot. Másrészt – tekintettel a még meglévő akadályokra, nevezetesen a megbízható módszerek hiányára és a gyakorlati méretezhetőség kérdésére – a kompromisszumnak köszönhetően kisebb azonnali nyomás fog nehezedni a műszaki vizsgálóállomások kapacitásaira. Emellett csökken a vizsgálati eredmények megbízhatóságával kapcsolatos kockázat is, mivel a bevezetés fokozatos lesz: végrehajtási jogi aktusok fogják részletesen meghatározni a vizsgálati módszereket és a hatályt, ezt követően pedig egyedi végrehajtási határidők kerülnek majd meghatározásra.
- e) Elektronikus műszaki vizsgálati bizonyítvány (8. cikk): Szinte valamennyi delegáció támogatta azt a javaslatot, hogy mozduljunk el az európai digitális személyiadattárakban tárolt elektronikus műszaki vizsgálati bizonyítványok felé, amellett, hogy a járműveket bemutató személyek továbbra is kérhetnek nyomtatott példányt a bizonyítványokból. A kompromisszumos szövegből egyértelművé válik, hogy a tárcákban megjelenő bizonyítványok kibocsátása négy évvel az irányelv hatálybalépését követően kezdődik meg. A kompromisszumos szöveg már nem írja elő, hogy a nyomtatott másolatot hitelesíteni kell: elegendő lesz az is, ha hitelessége QR-kóddal ellenőrizhető.
- f) Adatcsere és jelentéstétel (16. cikk, 20. cikk, 20a. cikk): A delegációk általánosságban támogatták a nemzeti hatóságok – és tágabb értelemben a műszaki vizsgálóállomások – közötti, határokon átnyúló interoperabilitás és valós idejű adatcsere javítására irányuló célkitűzést. Sok tagállam azonban nem értett egyet azzal, hogy ennek az adatcserenek kizárólag a Bizottság által kifejlesztett MOVE-HUB rendszerre kellene épülnie. Ezekből az okokból az elnökség a 16. cikket egy új bekezdéssel egészítette ki, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy saját alkalmazásaikat vagy harmadik felek alkalmazásait – többek között az EUCARIS-t – használják az adatcsere és a MOVE-HUB elektronikus rendszerhez való csatlakozás céljából.

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/2881 irányelve (2024. október 23.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról (HL L, 2024/2881, 2024.11.20.).

³ Legújabb előírások: Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1257 rendelete (2024. április 24.) a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjövahagyásáról (Euro 7), (HL L, 2024/1257, 2024.5.8.).

A kompromisszumos szöveg fenntartja az új jelentéstételi kötelezettséget, habár szűkebb hatállyal (20a. cikk). Ez a jelentéstétel hasonló lesz a közúti műszaki ellenőrzésekről szóló irányelv szerinti jelentéstételhez.

- g) Elektronikus biztonsági rendszerek⁴, gyártói adatok (5. cikk (6) és (7) bekezdés), valamint az I. melléklet 3. pontjában szereplő egyéb vizsgálati tételek: A kompromisszumos szöveg részletesebben tárgyalja a gyártóktól érkező adatok forgalmát, valamint az adatkezelést, amelyeknek végrehajtási jogi aktusokon kell alapulniuk. Ami az elektronikus biztonsági rendszerrel kapcsolatban a bizottsági javaslat szerint újonnan vizsgálandó 62 tételt illeti, az elnökség a kompromisszumos szövegben ezeket részben egyes, már most is vizsgálandó más tételekhez rendeli, részben önkéntessé teszi a vizsgálatukat, részben pedig kiveszi ezeket a szövegből. A delegációk kérésére a mellékletbe bekerült két új vizsgálati tétel: először is a járművisszahívási akciók és a műszaki vizsgálatok közötti önkéntes kapcsolat, aminek célja azon visszahívási akciók sikerének javítása, amelyek szorosan kapcsolódnak a biztonsághoz és az egészséghez (0.3. pont), másodsor pedig a riasztórendszer és a tűzelfojtó rendszer vizsgálata (9.13. pont).

A közúti műszaki ellenőrzésekről szóló irányelv

- a) Hatály (a módosított jogszabály 2. cikke): A kompromisszumos szöveg támogatja a közúti ellenőrzési rendszer hatályának az N1 kategóriájú könnyű haszongépjárművekre való kiterjesztését. A szöveg igyekszik választ adni a néhány delegáció által megfogalmazott komoly aggályokra. Ennek érdekében egyrészt lehetővé teszi az említett járműkategória hatály alóli kizárását abban az esetben, ha két év elteltével, majd évente rendszeres műszaki vizsgálatot végeznek rajtuk, másrészt pedig módosítja az 5. cikkben foglalt, arra vonatkozó célértéket, hogy a járműállomány mekkora hányadát kell közúti ellenőrzésnek alávetni.
- b) Távérzékelés (a javaslat 4a. cikke és 21. cikke, a kompromisszumos szöveg 9a. cikke és 18. cikkének (3) bekezdése): A kompromisszumos szövegben önkéntes intézkedésként jelenik meg a távérzékelés koncepciója, amelyet a további gyakorlati tapasztalatok megszerzését követően felül kell vizsgálni. A nagy kibocsátású járművek észlelését követő, határokon átnyúló nyomon követés megkönnyítése érdekében a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el a határokon átnyúló ilyen együttműködésre vonatkozó küszöbértékek megállapítása céljából.

⁴ E téma új elnevezése: „fejlett gépjárművezetés-támogató rendszerek és egyéb biztonsághoz kapcsolódó rendszerek”.

- c) Az elsődleges közúti ellenőrzésnek alávetendő járművek százalékos aránya (5. cikk): A kompromisszumos szöveg követi azt a javaslatot, mely szerint az ellenőrizendő járműállomány százalékos arányára vonatkozóan uniós szintű célérték helyett tagállamonkénti célértékeket kell meghatározni, továbbá hogy az N1 kategóriájú könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan új ellenőrzési célértéket kell meghatározni. Ez utóbbi célértéket a szöveg az ellenőrzött nehézgépjárművek teljes számához (10%) viszonyítva határozta meg – szemben a Bizottság javaslatával, azaz az évente nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárművek számának 2%-ával.
- d) A rakományrögzítés ellenőrzése (a 10. cikk (1) bekezdésének c) pontja, 13. cikk): A kompromisszumos szöveg tükrözi a delegációk többségének álláspontját, azaz hogy az ellenőrzési kötelezettség csak az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésre vonatkozhat, mivel nem áll rendelkezésre elegendő ellenőrzési erőforrás ahhoz, hogy az ellenőrzésre megállított valamennyi járművön részletes rakományrögzítési ellenőrzést végezzenek. Ezért a részletes ellenőrzés továbbra is attól függ, hogy az ellenőr azt indokoltnak látja-e a rakományrögzítés kötelező szemrevételezéses értékelését követően.
- e) Adatcsere és jelentéstétel (18a. cikk, 20. cikk): A kompromisszumos szövegben az adatcsere összhangban áll az időszakos műszaki vizsgálatokról szóló irányelvre irányuló javaslatban foglaltakkal, a jelentéstétel pedig közel áll a bizottsági javaslatához és a jelenlegi gyakorlathoz.
- f) A részletes ellenőrzés tartalma és módszerei (10. és 11. cikk, II. melléklet): Arra a helyzetre vonatkozóan, ha a részletes közúti ellenőrzések során esetlegesen vizsgálandó tételek egybeesnek az időszakos műszaki vizsgálatok szempontjából releváns tételekkel, az elnökség ugyanazokat a módosításokat javasolja, mint az időszakos műszaki vizsgálatokról szóló irányelv esetében. Ugyanakkor két változtatásra sor került: Először is, a kompromisszumos szöveg a 10. cikk (1) bekezdésében tisztázza, hogy az elsődleges közúti ellenőrzés alapértelmezett módszere a szemrevételezés, amely kiegészíthető speciális berendezések használatával. Másodszor, ami a dízelmotorok NOx-kibocsátásának mérését illeti, az elnökség a kompromisszumos szövegben azt javasolja, hogy a közúti ellenőrzés során végzett mérés bevezetésére a hároméves átültetési határidőn belül kerüljön sor, tekintettel arra, hogy a jármű előkészítése nem jelent problémát, hiszen a közúti ellenőrzés során a jármű motorja meleg. A (15a) preambulumbekkezdés egyértelművé teszi, hogy amennyiben az adott tagállam műszaki vizsgálóállomásokon végezteti el a részletes ellenőrzést, a részletes ellenőrzés attól függ, hogy a végrehajtási jogi aktusok elfogadását követően bevezették-e a releváns vizsgálati módszereket ezeken a műszaki vizsgálóállomásokon. A távérzékeléssel kapcsolatos megközelítéssel összhangban a kompromisszumos szövegben alternatív módszerként megjelenik a távérzékelés, amelynek eredményeit a szokásos vizsgálati módszer alkalmazásával kell megerősíteni (8.1.1. pont, 8.2.2.2.–8.2.3.3. pont).

Átültetés (a módosító jogszabály 3. cikke)

12. Tekintettel arra, hogy a javasolt módosításokkal ambiciózus és összetett követelmények kerülnének bevezetésre, több tagállam hosszabb átültetési időszakot kért. Az elnökség ezért a kompromisszumos szövegben három évre növelte ezt az időszakot. A végrehajtás különösen nehéz elemeire az a megoldás született, hogy a végrehajtási jogi aktusok elfogadását egyedi végrehajtási időszakok követik (lásd fentebb a 11. pont d) alpontját a kibocsátás vizsgálatáról, valamint az időszakos műszaki vizsgálatokról szóló irányelv 8. cikkét az elektronikus műszaki vizsgálati bizonyítványok kiállításáról).
13. A munkacsoport 2025. november 13-i ülésén a delegációk az általános megközelítés kialakítása érdekében általánosságban támogatták az elnökségi kompromisszumos szöveget⁵, ám egyes delegációk további pontosításokat vagy további változtatásokat kértek. A Bizottság elismerte az elnökség által végzett szakértői munkát, de kiemelte, hogy az általa legfontosabbnak tartott reformelemek közül többnek csökkent a hatálya vagy az ambíciószintje, vagy pedig egyenesen kikerült a szövegből. A Bizottság egyelőre nem foglalt állást, többek között a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra és a végrehajtási jogi aktusokra vonatkozó felhatalmazások megválasztása tekintetében sem.
14. Az Állandó Képviselők Bizottsága a november 21-i ülésén nagy többséggel jóváhagyta az e feljegyzés mellékletében és 1. kiegészítésében⁶ foglalt kompromisszumos szöveget. Néhány delegáció megismételte, hogy továbbra is komoly aggályai vannak a javaslatok összetettsége, illetve a velük járó adminisztratív vagy műszaki terhek miatt.

IV. KONKLÚZIÓ

15. A fentiekre figyelemmel felkérjük a Tanácsot (Közlekedés, Távközlés és Energia), hogy a 2025. december 4-i ülésén állapodjon meg az általános megközelítésről.

⁵ ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Néhány nyelvi helyesbítés kivételével megegyezik az ST 14625/25 + ADD 1 REV 1 dokumentumban szereplő szöveggel.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2014/45/EU irányelv és az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről szóló 2014/47/EU irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁷,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁸,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

⁷ HL C [...], [...], [...]. o.

⁸ HL C [...], [...], [...]. o.

- (1) A műszaki vizsgálatra vonatkozó rendelkezések évtizedek óta az uniós jogszabályok részét képezik. Harmonizációjuk azonban fokozatosan zajlik. Az erre irányuló uniós jog legutóbb 2014-ben, az úgynevezett műszaki alkalmassági jogszabálycsomaggal⁹ módosult. A végrehajtás javítása érdekében a szóban forgó szabályok egymást követő felülvizsgálatai során a vizsgálandó járművek köre és a harmonizált szabályok hatálya fokozatosan bővült, beleértve a közúti ellenőrzésekre és a jármű-forgalmiengedélyekre vonatkozó szabályokat is. A felülvizsgálatok során a technológiai fejlődés figyelembevételére érdekében pontosításra és aktualizálásra kerültek a szükséges vizsgálati módszerek, eljárások és a kapcsolódó dokumentumok.
- (2) A 2014/45/EU irányelv minden egyes járműkategóriára vonatkozóan meghatározza a vizsgálatok minimális tartalmát és gyakoriságát, kivéve a motorkerékpárokat, amelyek esetében a tagállamok szélesebb mérlegelési jogkörrel rendelkeznek. Az említett irányelv meghatározza továbbá a műszaki vizsgálóállomások függetlenségére, a vizsgabiztosok képzésére, a vizsgálóberendezésekre és a műszaki vizsgálati bizonyítvány tartalmára vonatkozó minimumkövetelményeket. Az említett bizonyítványok érvényességét, valamint bármely más vizsgálati igazolást a tagállamoknak el kell ismerniük a valamely másik tagállamban már nyilvántartásba vett járművek forgalomban való szabad részvétele és újbóli nyilvántartásba vétele céljából.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 51. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), az Európai Parlament és a Tanács 2014/47/EU irányelve (2014. április 3.) az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 134. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>), valamint az Európai Parlament és a Tanács 2014/46/EU irányelve (2014. április 3.) a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999/37/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 127., 2014.4.29., 129. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) A 2014/47/EU irányelv kiegészíti a 2014/45/EU irányelvet azzal, hogy előírja a tagállamok számára, hogy végezzenek közúti ellenőrzéseket a 3,5 tonna feletti nehéz haszongépjárműveken, beleértve az autóbuszokat, a tehergépkocsikat és pótkocsijaikat is, célul kitűzve, hogy évente az uniós járműállomány 5 %-át ellenőrizzék. Ezek az ellenőrzések magukban foglalják az elsődleges közúti ellenőrzéseket és – amennyiben az ellenőr szükségesnek ítéli – a részletes közúti műszaki ellenőrzéseket is. A részletes ellenőrzések során vizsgált tételek megegyeznek az időszakos műszaki vizsgálatok során vizsgált tétellekkel, és magukban foglalhatják a rakományrögzítés ellenőrzését is. Amennyiben a közúti ellenőrzés súlyos vagy veszélyes hiányosságot tár fel, az ellenőrzés helye szerinti tagállam köteles értesíteni a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot a forgalomból kizárt jármű javításának kikényszerítése érdekében.
- (4) A gyors technológiai fejlődés következtében a járművek vizsgálatára vonatkozó jelenlegi szabályok némelyike elavulttá vált és módosításra szorul annak érdekében, hogy megfeleljen az újabb technológiáknak és járműveknek, többek között az elektromos járműveknek és a hibrid elektromos járműveknek. A vizsgálati keretnek ezenkívül jobban hozzá kell járulnia a közlekedésből származó kibocsátások csökkentéséhez, valamint a közlekedési ágazat digitalizációjának felgyorsításához és az abból adódó előnyök kiaknázásához. A keretet jobban hozzá kell igazítani a járműtechnológia, a járműállomány összetétele és a vizsgálati módszerek terén bekövetkezett fejlődéshez is.
- (5) A digitális átállás az Unió egyik prioritása. A járművek vizsgálatára vonatkozó jelenlegi szabályok aktualizálásával összefüggésben fontos továbbá az adminisztratív eljárások nagymértékű harmonizálása, egyszerűsítése és digitalizálása, valamint a szabad mozgást érintő meglévő akadályok felszámolása. Ilyen akadály többek között a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamokban végzett időszakos műszaki vizsgálatok el nem ismerése. Ez akadályozhatja a személyek Unión belüli szabad mozgását és azt, hogy élhessenek azzal a jogukkal, hogy a járművet jelenleg nyilvántartó tagállamtól eltérő tagállamban telepedjenek le.
- (5a) A vizsgálatoknak a járművek teljes életciklusa alatt viszonylag egyszerűnek, gyorsnak és olcsónak kell lenniük, ugyanakkor hatékonyan kell segíteniük az irányelvek célkitűzéseinek elérését.

- (6) A jelenlegi kibocsátásvizsgálati módszerek némelyike nem alkalmas a légszennyező anyagok kibocsátását csökkentő korszerű technológiával felszerelt és alacsony kibocsátási alapértékkel rendelkező járművek vizsgálatára. Emellett megfelelőbb vizsgálatokkal és ellenőrzésekkel tovább csökkenthető a szennyezőanyag-kibocsátás. A rendelkezésre álló legjobb, arányos és megfelelő vizsgálati módszerek alkalmazása segítené a tagállamokat abban, hogy szigorúbb levegőminőségi előírásokat tudjanak teljesíteni, nevezetesen az (EU) 2024/2881 európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁰ az emberi egészség védelme érdekében meghatározott határértékeket, különösen a finom szálló por és a nitrogén-oxidok (NO_x) tekintetében.
- (7) Az uniós utakon bekövetkező halálesetek és súlyos sérülések száma továbbra is elfogadhatatlanul magas: 2023-ban 20 400 ilyen haláleset történt. Ez azt jelenti, hogy a 2021–2030-as időszakra vonatkozó uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretben¹¹ meghatározott közúti közlekedésbiztonsági célok eléréséhez további intézkedésekre van szükség.
- (8) A motorkerékpárok műszaki alkalmasságának vizsgálata egyértelmű előnyökkel jár a közúti közlekedésbiztonság szempontjából. Ezt bizonyítja azon tagállamok száma is, amelyek már a motorkerékpárokra is kiterjesztették műszaki vizsgálati rendszereiket. A tagállamok mentesíthetik a 125 cm³-nél nagyobb lökettérfogatú vagy a 11 kW-nál nagyobb legnagyobb folyamatos névleges vagy hasznos teljesítményű motorkerékpárokat a kötelező időszakos műszaki vizsgálat alól, ha az adott tagállam rendelkezik olyan hatékony alternatív közúti közlekedésbiztonsági intézkedésekkel, mint a közúti ellenőrzések.

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/2881 irányelve (2024. október 23.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról (átdolgozás) (HL L, 2024/2881., 2024.11.20., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) A tagállamoktól és az ágazati képviselőktől kapott visszajelzések szerint hatástalannak bizonyultak azok a jelenlegi jogszabályi követelmények, amelyek célja biztosítani, hogy az időszakos műszaki vizsgálatok elvégzéséhez szükséges műszaki adatok a műszaki vizsgálóállomások rendelkezésére álljanak. Ezért – az (EU) 2018/858 rendelet 61. cikkében és X. mellékletében meghatározott tájékoztatási követelményeket figyelembe véve – elő kell írni, hogy bizonyos minimális információkat díjmentesen és indokolatlan késedelem nélkül az illetékes hatóságok, illetve az egy vagy több tagállam hatóságai által az ilyen információkhoz való hozzáférés kezelésével megbízott, az adatok tekintetében illetékes központosított szervek rendelkezésére kell bocsátani, aminek nyomán biztosítottnak kell lennie, hogy a műszaki vizsgálóállomások is rendelkezzenek a szükséges hozzáféréssel.
- (10) Az M1 és N1 kategóriájú járművek esetében a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamnak el kell ismernie a valamely másik tagállam által hat hónapra kiállított ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványokat, feltéve, hogy a következő időszakos műszaki vizsgálatot a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban végzik el. Ez azt jelenti, hogy a járműnek az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességi idején belül vissza kell térnie a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamba a következő időszakos műszaki vizsgálat elvégzése céljából. Ez hozzájárul majd a személyek szabad mozgásának megkönnyítéséhez, ugyanakkor pedig tiszteletben tartja azt az alapvető követelményt, hogy a járműveket általában a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban kell vizsgálni. Annak biztosítása érdekében, hogy a jármű állapota mindenki számára ismert legyen, a vizsgálatot végző tagállamnak a MOVE-HUB platformon keresztül, rövid időn belül tájékoztatnia kell a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot a vizsgálat eredményéről.
- (11) Ugyanezen okból a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam dönthet úgy, hogy elismeri a valamely másik tagállam által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványokat. Amennyiben így tesz, arról tájékoztatnia kell a többi tagállamot és a Bizottságot. A szóban forgó műszaki vizsgálati bizonyítványokat valamennyi tagállam köteles a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam által kiállított bizonyítványokkal egyenértékűnek tekinteni.

- (12) A használt járművek futásteljesítményével kapcsolatos csalások elleni küzdelem érdekében az időszakos műszaki vizsgálat része a kilométer-számláló állásainak rögzítése. A kilométer-számlálók manipulálása hatással lehet a közúti közlekedésbiztonságra, mivel a vásárlók félrevezető információkat kapnak a kopás és elhasználódás mértékével és ezáltal a karbantartási igényekkel kapcsolatban, és a járművön valószínűleg nem végezték el a szükséges karbantartást sem. Ennek az intézkedésnek a hatékonysága azonban csak korlátozott, mivel az M1 és N1 kategóriájú járművek első műszaki vizsgálatát a legtöbb tagállamban csak négy évvel az első nyilvántartásba vételt követően, sok tagállamban pedig ezt követően csak két évente végzik el. A számos tagállamban különböző járműkategóriákat illetően szerzett további tapasztalatokra építve a tagállamoknak biztosítaniuk kell legalább azt, hogy a kilométer-számlálók állását minden olyan esetben rögzítsék, amikor a járműgyártók által felhatalmazott márkaszervizek karbantartási vagy javítási munkát végeznek egy M1 vagy N1 kategóriájú járművön, továbbá hogy az állásokat egy nemzeti adatbázisban vagy járműnyilvántartásban rögzítsék. A márkaszervizek egy gyártó forgalmazási rendszerén belül működnek. Annak érdekében, hogy több adatpont álljon rendelkezésre a járművek korábbi kilométerszámláló-állásairól, a tagállamok más szolgáltatóknak is adhatnak rögzítési jogot ugyanehhez a nemzeti adatbázishoz vagy járműnyilvántartáshoz, különösen a független javító- vagy karbantartóműhelyeknek, de akár más, megbízható kilométerszámláló-állásokat biztosító szolgáltatóknak, például biztosítóknak vagy autókölcsönző vállalatoknak. A tagállamoknak ezeket az állásokat az illetékes hatóságok és a jármű-forgalmi engedély jogosultja, a korábbi kilométerszámláló-állásokat (az adatokat és/vagy az értékeléseket) pedig a vizsgabiztosok rendelkezésére kell bocsátaniuk.
- (12a) Emellett a tagállamoknak elő kell írniuk a gyártók vagy képviselőik számára, hogy háromhavonta továbbítsák a hálózatba kapcsolt járművek kilométer-számlálójának állásait. A tagállamok nem férnek hozzá közvetlenül ezekhez az adatokhoz, ezért azok minőségéért nem felelhetnek. Annak érdekében, hogy a fogyasztók még a jármű megvásárlása előtt felfedhessék a kilométer-számlálóval kapcsolatos csalást, a tagállamoknak – különösen a járművek értékesítésével összefüggésben – tájékoztatniuk kell a fogyasztókat arról is, hogy a korábbi kilométerszámláló-állások a jármű-forgalmi engedély jogosultja rendelkezésére állnak. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ügyintézési díjat számítanak fel, ha a forgalmi engedély jogosultja rendelkezésére bocsátják a kilométer-számláló korábbi adatait. Annak érdekében, hogy a járműhasználatra vonatkozó statisztikák a nemzeti közigazgatási szervekre háruló további jelentéstételi teher nélkül is hozzáférhetőek legyenek, a tagállamoknak a kilométer-számlálók állásait a nemzeti statisztikai hivatalok és a Bizottság (Eurostat) rendelkezésére kell bocsátaniuk.

- (13) Bár az elektromos járművek – köztük a hibrid elektromos járművek – már évek óta forgalomban vannak, és számuk folyamatosan növekszik, nincsenek harmonizált szabályok e járművek nagyfeszültségű rendszereinek műszaki vizsgálatára vonatkozóan, aminek következtében a tagállamok eltérő vizsgálati protokollokat dolgoznak ki. Annak érdekében, hogy az ilyen járművek a teljes hasznos élettartamuk alatt biztonságosan működjenek, és elkerülhetőek legyenek az egymásnak ellentmondó tagállami vizsgálati gyakorlatok, a releváns megvizsgálendő tételeket bele kell foglalni a vizsgálatok tartalmára és ajánlott módszereire vonatkozó minimumkövetelményekbe.
- (13a) Az elektromos és hibrid elektromos járművek, többek között az új, fejlett elektronikus rendszerek helyes vizsgálatának biztosítása érdekében fontos, hogy a vizsgabiztosok megfelelő képzést kapjanak mind az alap-, mind a továbbképzésük során. Annak érdekében, hogy el lehessen végezni a járművek és rendszerek különböző új típusainak vizsgálatát, lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok olyan vizsgabiztosoknak is engedélyt adjanak, akik csak bizonyos járműtípusok vizsgálatára vagy csak bizonyos vizsgálati típusok elvégzésére specializálódtak. Azon tagállamoknak, amelyek élni kívánnak e lehetőséggel, biztosítaniuk kell, hogy az ilyen vizsgabiztosoknak kiadott tanúsítványok világosan tartalmazzák azt, hogy a vizsgabiztosok milyen korlátozások mellett végezhetnek műszaki vizsgálatokat.

- (14) A korszerű járművek jelenleg számos új, fejlett elektronikus rendszerrel rendelkeznek, amelyek fokozzák a biztonságukat, és segítik a járművezetőt. Ezek a rendszerek a típusjóváahagyás szempontjából lehetnek kötelezőek vagy nem kötelezőek, az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹² függően, amely számos fejlett gépjárművezetés-támogató rendszer telepítését írja elő a balesetek elkerülése, valamint a halálesetek és a súlyos sérülések visszaszorítása érdekében. A várt előnyök azonban nem érhetőek el, ha a szóban forgó rendszerek idővel romlanak vagy ha manipulálják e rendszereket. Ezért annak garantálása érdekében, hogy az említett új elektronikus rendszerektől a biztonság terén várt előnyök megvalósuljanak, e rendszerekre is ki kell terjeszteni az időszakos műszaki vizsgálatokat és a közúti ellenőrzéseket. Az automatizált járművek biztonságos működésének és az elektronikus biztonsági rendszerek teljes hasznos élettartamuk alatt történő vizsgálatának biztosítása érdekében a 2014/45/EU és a 2014/47/EU irányelv vonatkozó mellékleteiben a vizsgálatok tartalmára és ajánlott módszereire vonatkozóan meghatározott minimumkövetelményeknek ki kell terjedniük a releváns megvizsgálendő tételekre.
- (15) Noha a közúti közlekedés jelentős mértékben hozzájárul a káros légszennyező anyagok – különösen az NO_x és a finom részecskék – kibocsátásához, a kipufogógáz-kibocsátásra vonatkozó jelenlegi vizsgálati módszerek nincsenek a legújabb járművekhez és technológiákhoz igazítva. Az (EU) 2023/688 bizottsági ajánlás¹³ volt az első lépés a műszaki vizsgálat során végzett részecskeszámmérés harmonizálásában. A népegészségügy, a környezetvédelem és a méltányos verseny érdekében az időszakos műszaki vizsgálatok és a közúti ellenőrzések során vizsgálandó, a 2014/45/EU és a 2014/47/EU irányelv mellékleteiben meghatározott releváns tételeknek mostantól magukban kell foglalniuk a részecskeszámmérést és az NO_x-mérést is.

¹² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváahagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹³ A Bizottság (EU) 2023/688 ajánlása (2023. március 20.) a kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek időszakos műszaki vizsgálata során végzett részecskeszámmérésről (HL L 90., 2023.3.28., 46. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) Mielőtt a kompressziós gyújtású motorral felszerelt járműveket kibocsátásvizsgálat hatálya alá lehetne vonni, a Bizottságnak a módszerek megfelelőségét megerősítő tanulmányok alapján, végrehajtási jogi aktusok útján meg kell határozni azokat a követelményeket, amelyeknek a járművek előkészítése meg kell, hogy feleljen a kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek által kibocsátott NO_x időszakos műszaki vizsgálat keretében történő mérése során, valamint azt, hogy a vizsgálatnak mely Euro-előírásokra kell vonatkoznia. A kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek által kibocsátott NO_x-nak a közúti ellenőrzés során történő mérése könnyebben elvégezhető, mivel a járműveket a vizsgálatra kiválasztják, és motorjuk már meleg. Amennyiben erre a nyomon követésre a tervek szerint egy műszaki vizsgálatokat végző műszaki vizsgálóállomáson kerül sor, e nyomon követés a végrehajtási jogi aktusok szerinti megfelelő kibocsátásvizsgálati módszerek alkalmazásától függ.
- (15b) A külső gyújtású motorral felszerelt járművek esetében a Bizottságnak végrehajtási jogi aktusok révén meg kell határozni a részecskeszámmérések módszereit és a vonatkozó határértékeket: e mérések csak ezt követően lehetnek a kibocsátási vizsgálatok részei. A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározhatja a külső gyújtású motorral felszerelt járművek által kibocsátott NO_x mérésének módszerét, határértékeit és azt, hogy a mérésnek mely Euro-előírásokra kell vonatkoznia.
- (15c) A gépjárművek és pótkocsijaik jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló (EU) 2018/858 rendelettel, valamint az általános termékbiztonságról szóló (EU) 2023/988 rendelettel összhangban végzett járművisszahívási akciók feltétele a járműtulajdonosok vagy a járművek forgalmi engedélyének jogosultjai általi eredményes nyomon követés. A műszaki vizsgálatok megkönnyíthetik a járművisszahívási akciókat, amennyiben az akció alapjául szolgáló hiányosság komoly kockázatot jelent a járműben tartózkodó személyek vagy egyéb úthasználók biztonságára vagy egészségére, illetve a környezetre. Ezért a visszahívási akciókat és a műszaki vizsgálatokat össze kell kapcsolni. E kapcsolat révén a tagállamok lehetőséget kapnak annak meghatározására, hogy egy bizonyos visszahívási akcióra műszaki vizsgálatnak kell-e vonatkoznia, valamint arra, hogy a visszahívási akciót előidéző hiányosságot súlyos vagy veszélyes hiányosságként sorolják be. A hiányosság besorolása hatással lehet a műszaki vizsgálat kimenetelére, és azt eredményezheti, hogy a jármű nem megy át a vizsgálaton mindaddig, amíg a hiányosságot meg nem szüntetik, és ezt a megszüntetést a következő műszaki vizsgálat nem igazolja.

- (15d) A visszahívási akciók és a műszaki vizsgálatok közötti kapcsolat létrehozásának feltétele a gyártóktól az illetékes hatóságok, majd onnan a műszaki vizsgálóállomások felé történő megbízható és naprakész információáramlás. E kapcsolat nem érintheti az azt biztosító szabályokat, hogy a járműtulajdonos vagy a jármű forgalmi engedélyének jogosultja megfelelő tájékoztatást kapjon a visszahívási akcióról, és lehetőséget kapjon arra, hogy a járművet ellenőrzés és javítás céljából bemutassa; továbbá nem változtatja meg és nem ruhazza át a hatóságokra a gyártóknak és az ellátási lánc más gazdasági szereplőinek arra irányuló felelősségét, hogy megfelelő korrekciós intézkedéseket hozzanak – többek között visszahívják a járműveket –, ha egy jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység komoly kockázatot jelent a járműben tartózkodó személyek vagy egyéb úthasználók biztonságára vagy egészségére, illetve a környezetre.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) A tervezett időszakos műszaki vizsgálatok mellett a járműveket akkor is műszaki vizsgálatnak kell alávetni, ha jármű biztonsági vagy környezetvédelmi rendszereit vagy alkatrészeit jelentősen átalakították vagy módosították. Ide tartoznak azok az esetek, amikor a járműkategória vagy a kibocsátási szintek megváltoznak, például részecskeszűrő beszerelését követően, vagy amikor a járművet alternatív üzemanyaggal való működésre alakítják át, vagy ha megváltoztatják a vezetési rendszert. Ez nem akadályozza vagy korlátozza az adott tagállamban nyilvántartásba vett, átalakított vagy módosított járművek jóváhagyására vonatkozó nemzeti szabályozást.
- (19) A digitális átállás megkönnyítése és a műszaki vizsgálóállomások költségeinek csökkentése érdekében a műszaki vizsgálati bizonyítványokat szabványosított elektronikus formátumban kell kiállítani. Kérésre a műszaki vizsgálati bizonyítvány nyomtatott változatát is a járművet vizsgálatra bemutató személy rendelkezésére kell bocsátani. A tagállamok kötelesek mindkét formátumot elfogadni, ha járműtulajdonos-váltás esetén a jármű tulajdonjoga megváltozik, vagy ha a járművet egy másik tagállamban újból nyilvántartásba veszik. Ez alkalmazandó a részletes közúti műszaki ellenőrzés során készített jegyzőkönyvekre is.

- (20) Biztosítani kell, hogy az ezen irányelv végrehajtása céljából végzett személyesadat-kezelés megfeleljen az Unió adatvédelmi keretének, különösen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁴. Az alapértelmezett adatvédelem elvével összhangban a műszaki vizsgálati bizonyítványok hitelesítéséhez olyan hitelesítési technikákat kell alkalmazni, amelyek nem teszik szükségessé az egyedi bizonyítványokon szereplő személyes adatok továbbítását.
- (21) Abban az esetben, ha a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban feltárt egy vagy több jelentős hiányosság miatt egy jármű nem megy át az időszakos műszaki vizsgálaton, a hiányosságok megfelelő nyomon követésének biztosítása érdekében a vizsgálat eredményéről és a következő vizsgálat határidejéről értesíteni kell a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot, továbbá rögzíteni kell azt a járműnyilvántartásban. A következő vizsgálatra legkésőbb két hónappal az első vizsgálat után kell sort keríteni, és a két tagállam valamelyikében kell elvégezni. Ezenkívül, ha egy jármű egy vagy több veszélyes hiányosság miatt nem ment át az időszakos műszaki vizsgálaton, a közúti biztonságot vagy a környezetet fenyegető közvetlen kockázatok elkerülése érdekében a tagállam vagy az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy a szóban forgó jármű nem használható a közúti forgalomban, és kérheti a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot, hogy függesse fel a jármű közúti forgalomban való használatára vonatkozó engedélyt mindaddig, amíg sor nem kerül a hiányosságok kijavítására, és ezt egy következő műszaki vizsgálat nem tanúsítja. A felfüggesztés tényét rögzíteni kell a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam járműnyilvántartásában.
- (22) A jármű kibocsátáscsökkentő rendszerébe, nagyfeszültségű rendszerébe – beleértve az akkumulátorfelügyeleti rendszert is –, kipufogódobjába, illetve a biztonsággal kapcsolatos rendszereibe való illetéktelen beavatkozás, illetve ezek manipulálása súlyos vagy veszélyes hiányosságokat okozhat, és hatékony, arányos, visszatartó erejű és megkülönböztetéstől mentes szankciókkal büntetendő. Az ilyen illetéktelen beavatkozás vagy manipulálás magában foglalhatja többek között a jármű rendszereinek és alkatrészeinek a gyártó által eredetileg meghatározott funkció megváltoztatására, illetve a jogszabályok vagy műszaki követelmények megkerülésére irányuló szándékos deaktiválását, módosítását vagy elállítását.

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 119., 2016.5.4., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) A 2014/45/EU és a 2014/47/EU irányelvben meghatározott jelenlegi, az irányelvek végrehajtása során történő tagállami együttműködést előíró követelmények nem teszik lehetővé a tagállamok számára, hogy határokon átnyúló helyzetekben ellenőrizzék a járművek jogi státuszát és műszaki állapotát. A nagyobb hatékonyság biztosítása érdekében a tagállamoknak a határokon átnyúló helyzetekben is támogatniuk kell egymást az irányelvek szisztematikusabb végrehajtásában. Ezért szabályokat kell megállapítani az információcserére és a járműadatok cseréjére vonatkozóan annak érdekében, hogy a tagállamok betekinthessenek egymás járműnyilvántartásaiba és műszaki vizsgálati adatbázisaiba, így a műszaki vizsgálati bizonyítványok és a közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvek tartalmába is. Ennek az információcserének ki kell terjednie az (EU) 2018/858 rendelet alapján kiállított megfelelőségi nyilatkozatra is. A tagállamok az említett rendeletben meghatározott adatcsere-szabályoknak megfelelően biztosíthatják az adatokhoz való hozzáférést.
- (24) Az Unióban nyilvántartásba vett járművekre vonatkozó információcsere céljából a Bizottság kifejlesztette az üzenetváltásra szolgáló MOVE-HUB platformot, amely összekapcsolja a tagállamok nemzeti elektronikus nyilvántartásait¹⁵. A platform jelenleg a közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartása (ERRU), a vezetői engedélyek nyilvántartásai (RESPER), a hivatásos gépjárművezetői képzésre vonatkozó nyilvántartások (ProDriveNet), a tachográfkártyák nyilvántartásai (TACHOnet) és a közúti műszaki ellenőrzések során azonosított hiányosságokról szóló értesítések (RSI) összekapcsolására szolgál¹⁶.

¹⁵ A Bizottság (EU) 2016/480 végrehajtási rendelete (2016. április 1.) a közúti fuvarozó vállalkozásokról vezetett nemzeti elektronikus nyilvántartások összekapcsolására vonatkozó közös szabályok megállapításáról és az 1213/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 87., 2016.4.2., 4. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁶ A Bizottság (EU) 2017/2205 végrehajtási rendelete (2017. november 29.) a közúti műszaki ellenőrzés során azonosított, súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező haszongépjárművekről történő értesítési eljárások részletes szabályairól (HL L 314., 2017.11.30., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) A MOVE-HUB funkcióit ki kell terjeszteni annak érdekében, hogy a 2014/45/EU és a 2014/47/EU irányelv alkalmazásában lehetővé váljon az információk és a járműadatok szükséges cseréje. A tagállamoknak ezért össze kell kapcsolniuk a műszaki vizsgálati bizonyítványokkal, az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványokkal és a kilométerszámláló-állásokkal kapcsolatos információkat tartalmazó elektronikus rendszereiket a MOVE-HUB platformmal az üzenetváltás céljából. A tagállamok továbbra is használhatják saját alkalmazásaikat vagy harmadik felek alkalmazásait, többek között az Európai Gépjármű és Vezetői Engedély Információs Rendszert (EUCARIS) a MOVE-HUB elektronikus rendszerhez való csatlakozáshoz. A MOVE-HUB platformon keresztül történő információ- és adatcserének a 2014/45/EU irányelv 16. cikke és a 2014/47/EU irányelv 18a. cikke szerint a megfelelő végrehajtási jogi aktusok elfogadását követő két éven belül működőképesnek kell lennie.
- (26) Az Unión belül vagy kívül bekövetkező súlyos események által okozott válságok jelentős mértékben megzavarhatják az uniós műszaki vizsgálati rendszer működését. Válság idején a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy meghosszabbítsák a műszaki vizsgálati bizonyítványok – köztük az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok – érvényességét. A Bizottság engedélyével a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy hat hónappal meghosszabbítsák a lejáró műszaki vizsgálati bizonyítványok és ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok érvényességi idejét. Amennyiben a válság továbbra is fennáll, lehetővé kell tenni az érvényesség további meghosszabbítását.
- (27) Az N1 kategóriájú könnyű haszongépjárműveket intenzívebben használják, mint a magángépjárműveket, mégpedig sok esetben sűrűn lakott területeken. Tekintettel az Unióban forgalomban lévő N1 kategóriájú könnyű haszongépjárművek megnövekedett számára, annak előmozdítása érdekében, hogy a kereskedelmi szereplők Unió-szerte egyenlő versenyfeltételek mellett működhessenek, továbbá hogy javuljon biztonsági és környezeti teljesítményük, az N1 kategóriájú könnyű haszongépjárműveket is alá kell vetni közúti műszaki ellenőrzéseknek.

- (28) A közúti műszaki ellenőrzések esetében a nagy kibocsátású járművek azonosítása szempontjából eredményes intézkedésnek minősül, ha távérzékelő berendezéssel nagy számú jármű kipufogógáz-kibocsátását vizsgálják meg. Az egyes tagállamokban szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy ezáltal az észlelési arány a kötelező vizsgálati módszerekhez képest jelentősen megnő. A távérzékelő berendezések szisztematikusan alkalmazhatók a járműállomány nagy részének valós közúti körülmények közötti vizsgálata céljából. A járművek kibocsátása dinamikus, és bizonyos körülmények között – például hidegindítás során – gyakrabban fordulnak elő kibocsátási csúcsok. Egyetlen álló távérzékelési eszközzel végzett mérés sikeresen jelezhet egy hibás vagy manipulált, nagy kibocsátású járművet. A határértékek mért átlépésének mértékétől függően több álló távérzékelési eszközzel végzett mérésre lehet szükség annak megerősítéséhez, hogy egy jármű nagy kibocsátású-e. Tekintettel arra, hogy az ilyen hibák és átalakítások az emberi egészségre és a környezetre nézve kockázatot jelentő, túlzott mértékű kibocsátást okoznak, szükséges a kijavításuk, és mindennemű manipulálást szankcionálni kell.
- (28a) A távérzékelés nem helyettesítheti a közúti műszaki ellenőrzést, de alkalmazható a további közúti műszaki ellenőrzésre kiválasztandó járművek azonosítására. A távérzékeléssel végzett mérések ellenőrzésére sor kerülhet közvetlenül a távérzékeléssel végzett mérés után közúti műszaki ellenőrzés keretében vagy műszaki vizsgálóállomáson. Tekintettel arra, hogy a távérzékelés a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamtól függetlenül azonosítja a nagy kibocsátású járműveket, a járművet azonosító tagállamnak és a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamnak együtt kell működnie a megfelelő nyomon követés biztosítása érdekében, a nagy kibocsátású járművekre vonatkozó harmonizált értékek alapján.

- (28b) A közúton vagy egy műszaki vizsgaállomáson végzett ellenőrzésnek a 2014/47/EU irányelv II. mellékletének 8.1. és 8.2. alpontjában, illetve a 2014/45/EU irányelv I. mellékletének 8.1. és 8.2. alpontjában meghatározott vizsgálati módszereket kell követnie. Ez például azt jelenti, hogy ha feltételezhető, hogy egy Euro 5b besorolású vagy annál újabb motorral felszerelt dízelüzemű személygépkocsi vagy N1 kategóriájú könnyű haszongépjármű, vagy egy Euro VI besorolású nehéz haszongépjármű vagy autóbusz a jóváhagyásakor érvényes jogi határértéket meghaladó finom részecskét bocsát ki, akkor a kibocsátását a vonatkozó melléklet 8.2.3.1. pontjában foglaltaknak megfelelő részecskeszámméréssel kell ellenőrizni. Részecskeszűrővel nem rendelkező dízelüzemű járművek esetében a kibocsátás ellenőrzése opacitásméréssel történik. A dízelüzemű járművek NO_x-kibocsátásának ellenőrzése a vonatkozó melléklet 8.2.3.3. pontjával összhangban lévő új mérési módszert követi. Az L kategóriájú járművek kipufogógáz-kibocsátásának ellenőrzési módszerét a tagállamoknak kell meghatározniuk. A zajkibocsátást zajszintmérővel kell ellenőrizni.
- (29) [...]
- (30) A 2014/47/EU irányelv meghatározza az Unióban évente közúti ellenőrzésnek alávetendő nehéz haszongépjárművek minimális arányát, de tagállami szinten nem határoz meg célértéket, aminek következtében nehéz biztosítani e minimális arány érvényesítését. Annak biztosítása érdekében, hogy a haszongépjárművek közúti műszaki ellenőrzése Unió-szerte hozzájáruljon a közúti közlekedésbiztonság javításához és a légszennyezés csökkentéséhez, minden tagállam köteles évente annyi elsődleges közúti műszaki ellenőrzést végezni, amennyi az összes nehéz haszongépjármű legalább 5 %-ának felel meg. A tagállamoknak emellett az elsődleges közúti műszaki ellenőrzés alá vont összes nehéz haszongépjármű 10 %-ának megfelelő számú N1 kategóriájú könnyű haszongépjármű elsődleges közúti műszaki ellenőrzését kell elvégezniük.
- (31) A digitális átalakulás előmozdítása és a közlekedési ágazat költségeinek csökkentése érdekében a tagállamoknak elő kell írniuk illetékes hatóságaik számára, hogy fogadják el a közúti műszaki ellenőrzéseket alátámasztó elektronikus bizonyítékokat.

- (32) A rakomány rögzítése alapvető fontosságú a közúti közlekedésbiztonság szempontjából. A rakományrögzítés szemrevételezésen alapuló értékelésének valamennyi tagállam elsődleges közúti műszaki ellenőrzésének kötelező részét kell képeznie. Az elsődleges közúti műszaki ellenőrzés eredménye alapján részletesebb rakományrögzítési ellenőrzés következhet.
- (33) Ezen irányelv egységes végrehajtási feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a következők meghatározása céljából: a) a műszaki vizsgálathoz szükséges műszaki információk és adatok, amelyeket az illetékes hatóságok rendelkezésére kell bocsátani, b) a műszaki vizsgálati bizonyítványokon bevezetett QR-kódokra alkalmazandó interoperabilitási funkciók és biztonsági intézkedések, c) a kicserélendő információk és adatok formátumára és tartalmára vonatkozó szükséges jellemzők és követelmények, d) az időszakos vizsgálatra és a közúti műszaki ellenőrzésekre vonatkozó adatok közlésének formátuma, e) a járművek előkészítésére vonatkozó követelmények, valamint annak meghatározása, hogy mely Euro-előírások esetében kell mérni a kompressziós gyújtású motorok nitrogén-oxid-kibocsátását (NO_x-kibocsátás) a műszaki vizsgálóállomásokon, f) a külső gyújtású motorok esetében a részecskeszámmérésre és a nitrogén-oxid-kibocsátásának (NO_x-kibocsátás) mérésére vonatkozó módszerek és határértékek meghatározása, valamint (g) a kipufogógáz- és/vagy zajkibocsátás olyan közös határértékeinek meghatározása, amelyeket a nagy kibocsátású járművek távérzékeléssel történő azonosítására kell használni olyan esetekben, amikor a szóban forgó azonosítás várhatóan határokon átnyúló nyomonkövetést fog maga után vonni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁷ megfelelően kell gyakorolni.
- (34) [...]

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Ezen irányelv céljait – nevezetesen a közúti közlekedésbiztonság javítását, a személyek szabad mozgásának megkönnyítését és a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentését – a tagállamok önmagukban nem tudják kielégítően elérni, mivel a szóban forgó járműellenőrzésekre vonatkozó nemzeti szabályok nyomán eltérő követelmények fogalmazódnának meg. Ebből következik, hogy ezek a célkitűzések jobban megvalósíthatók uniós szinten, az Unión belül közlekedő járművek időszakos műszaki vizsgálatára és közúti műszaki ellenőrzésére vonatkozó közös minimumkövetelmények és harmonizált szabályok meghatározásával. Az Unió ezért az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (36) A tagállamoknak a 2014/45/EU irányelv végrehajtása során rendszeresen jelentést kell tenniük a Bizottságnak az ellenőrzött járművek teljes számával (kategóriánkénti bontásban), az ellenőrzött területekkel és a meg nem felelt tételekkel kapcsolatos főbb adatokról. A közúti műszaki ellenőrzések esetében ritkább jelentéstétel szükséges.
- (37) Az adminisztratív terhek minimalizálása és ugyanakkor a bejelentett információk hasznosságának biztosítása érdekében a tagállamoknak háromévente kell jelentést tenniük a 2014/45/EU és a 2014/47/EU irányelv végrehajtásáról.
- (38) A műszaki vizsgálati rendszer közvetlen hatást gyakorol a közúti közlekedésbiztonságra, a zajterhelésre és a kibocsátásokra, ezért azt rendszeresen felül kell vizsgálni. A tagállami hatóságok által szolgáltatott adatok alapján a Bizottságnak jelentést kell tennie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a 2014/45/EU irányelv rendelkezéseinek hatékonyságáról – beleértve a vizsgálatok hatályára és gyakoriságára, valamint az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok elismerésére vonatkozó rendelkezéseket –, továbbá a 2014/47/EU irányelv rendelkezéseinek hatékonyságáról. Különös hangsúlyt kell fektetni a távérzékeléssel szerzett tapasztalatokra, azzal a céllal, hogy azt – adott esetben – általánosan beépítsék a műszaki vizsgálati rendszerbe.

- (39) Az európai adatvédelmi biztossal az (EU) 2018/1725 rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban konzultációra került sor, és a biztos [éééé/hh/nn]-án/én véleményt nyilvánított.
- (40) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával¹⁸ összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.
- (41) A 2014/45/EU és a 2014/47/EU irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

¹⁸ HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

1. cikk

A 2014/45/EU irányelv módosításai

A 2014/45/EU irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdésben a hatodik franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„– két- és háromkerekű gépjárművek – a 125 cm³-nél nagyobb lökettérfogatú vagy a 11 kW-ot meghaladó legnagyobb folyamatos névleges vagy hasznos teljesítményű L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú járművek,

– az elsősorban közúti áruszállításra használt, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b kategóriába tartozó kerekes traktorok esetében.”;

b) a (2) bekezdésben a hetedik franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép: „,

– az L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú, 125 cm³-nél nagyobb lökettérfogatú, vagy 11 kW-ot meghaladó legnagyobb folyamatos névleges vagy hasznos teljesítményű járművek, amennyiben a tagállam alternatív közlekedésbiztonsági intézkedéseket léptetett életbe a két- és háromkerekű gépjárművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok vonatkozásában, figyelembe véve különösen az előző öt évre vonatkozó közlekedésbiztonsági statisztikákat. A tagállamok e mentességekről értesítik a Bizottságot.”

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. »jármű«. minden nem sínen közlekedő gépjármű vagy annak pótkocsija, kivéve a trolibuszokat, azaz az elektromos vezetőhöz csatlakoztatott járműveket;”

b) a szöveg a következő 6a. ponttal egészül ki:

„6a. »hálózatba kapcsolt jármű«: minden olyan vezeték nélküli kapcsolattal gyártott jármű, amely képes a kilométer-számláló állásainak továbbítására;”

c) a 10. pont helyébe a következő szöveg lép:

„10. »jóváhagyás«: eljárás, amelynek révén egy tagállam igazolja, hogy a jármű megfelel a 167/2013/EU, a 168/2013/EU és az (EU) 2018/858 rendeletekben említett igazgatási rendelkezéseknek és műszaki követelményeknek;”

d) a 12. pont helyébe a következő szöveg lép:

„12. »műszaki vizsgálati bizonyítvány«: az illetékes hatóság vagy valamely műszaki vizsgálóállomás által kiállított, digitális formátumú műszaki vizsgálati jelentés, vagy annak nyomtatott változata, amely a 8. cikk (2) bekezdésével összhangban ellenőrizhető;”

e) a szöveg a következő 12a. ponttal egészül ki:

„12a. »ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány«: az illetékes hatóság vagy a jármű nyilvántartásba vételének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban székhellyel rendelkező műszaki vizsgálóállomás által a 8. cikkel összhangban kiállított műszaki vizsgálati bizonyítvány;”.

3. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

Felelősség

- (1) Minden tagállam biztosítja, hogy a területén nyilvántartásba vett járműveket ezen irányelvvel összhangban rendszeres időközönként megvizsgálják.
- (2) A (4) bekezdés sérelme nélkül a műszaki vizsgálatokat a járművet nyilvántartásba vevő tagállam, vagy az ezen tagállam által ennek a közfeladatnak az ellátásával megbízott szerv, vagy az ezen tagállam által kijelölt és felügyelt szervek vagy létesítmények végzik, amelyek lehetnek engedéllyel rendelkező köz- vagy magánszervek is.

- (3) A tagállamok elismerhetik a járművet nyilvántartásba vevő tagállamtól eltérő tagállam által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványt. Ilyen esetekben a műszaki vizsgálati bizonyítványt a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítvánnyal egyenértékűnek kell tekinteni. Azok a tagállamok, amelyek úgy döntenek, hogy elismerik a valamely másik tagállam által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványt, tájékoztatják erről a Bizottságot és a többi tagállamot.
- (4) M₁ és N₁ kategóriájú járművek esetében a műszaki vizsgálatokat a 8. cikkel összhangban a járművet nyilvántartásba vevő tagállamtól eltérő tagállamban is el lehet végezni. A nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam elismeri a szóban forgó másik tagállamban kiállított ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességét.
- (5) A járműgyártók kötelesek – díjmentesen, indokolatlan késedelem nélkül, megkülönböztetésmentes módon és géppel olvasható formátumban – az érintett illetékes hatóságok rendelkezésére bocsátani a (6) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott formátumú műszaki információkat. Ezek az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy az adatok tekintetében illetékes központosított szervezet bízna meg a gyártóktól származó adatfolyam rendezésével és a műszaki információkhoz való hozzáférés kezelésével. Az illetékes hatóságok vagy a kijelölt, az adatok tekintetében illetékes központosított szervek kötelesek ezeket a műszaki információkat a műszaki vizsgálóállomások rendelkezésére bocsátani.
- (6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a vizsgálat tárgyát képező tételek műszaki vizsgálatához felhasználandó műszaki információkat, valamint az ajánlott vizsgálati módszerek alkalmazását, továbbá meghatározza az adatformátumra vonatkozó részletes szabályokat és a releváns műszaki információkhoz való hozzáférési eljárásokat, biztosítva, hogy az információk lehetővé tegyék a jármű egyértelmű azonosítását és következésképpen a gyárilag beépített tartozékok listájának megállapítását. Ezek a műszaki információk magukban foglalhatják különösen az elektronikus járműinterfész használatára vonatkozó utasításokat és adatokat, a diagnosztikai hibakódokat, a szoftver integritásának és helyes verziójának azonosítását, valamint a figyelmeztető jelzések vagy a visszajelző lámpák leírásait és illusztrációit.

E végrehajtási jogi aktusoknak figyelemmel kell lenniük a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz való hozzáférésre vonatkozó, az (EU) 2018/858 rendelet X. melléklete 4. függelékével összhangban meghatározott feltételekre és intézkedésekre, ugyanakkor a Bizottság által az első albekezdéssel összhangban meghatározott műszaki információkat díjmentesen kell rendelkezésre bocsátani.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (7) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti jog meghatározza a jármű megfelelő műszaki állapotban tartásáért viselt felelőségeket.”

4. A szöveg a következő 4a. cikkel egészül ki:

„4a. cikk

A kilométer-számláló állásainak rögzítése

- (1) Minden tagállam biztosítja, hogy az M₁ és N₁ kategóriájú járművek időszakos műszaki vizsgálatával összefüggésben, valamint ha az ilyen járműveken a járműgyártók által engedélyezett javítóműhelyek javítási vagy karbantartási munkákat végeznek, a kilométerszámláló-állások rögzítésre kerüljenek egy nemzeti adatbázisban vagy nemzeti járműnyilvántartásban. A tagállamok előírják továbbá a járműgyártók vagy képviselőik számára, hogy az általuk gyártott hálózatba kapcsolt járművek kilométer-számlálóinak állását a jármű első nyilvántartásba vételének időpontjától kezdődően háromhavonta továbbítsák. Ezeket a kilométerszámláló-állásokat a szóban forgó nemzeti adatbázisban vagy nemzeti járműnyilvántartásban kell rögzíteni.
- (2) A tagállamok azt is előírhatják, hogy más szolgáltatók, például azok, akik, illetve amelyek az ilyen járműveken javítási vagy karbantartási munkát végeznek, is rögzítsék a kilométer-számláló állásait az (1) bekezdésben említett adatbázisban vagy nemzeti járműnyilvántartásban.

- (3) A tagállamok az általuk nyilvántartásba vett járművek korábbi kilométerszámláló-állásait a vizsgabiztosok, a jármű-forgalmiengedély jogosultja és a járművek műszaki vizsgálatáért, újbóli nyilvántartásba vételéért, jóváhagyásáért, valamint az (1) bekezdésben említett nyilvántartásért vagy adatbázisért felelős tagállami illetékes hatóságok rendelkezésére bocsátják. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a vizsgabiztosok számára csak értékelést készítenek a korábbi kilométerszámláló-állásokról.
- (4) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy a használt járművek potenciális vásárlóit tájékoztassák arról, hogy a jármű-forgalmiengedély jogosultja hozzáfér a kilométer-számláló (3) bekezdésben említett korábbi állásaihoz.
- (5) A tagállamok a 223/2009/EK rendelet* 17a. és 17b. cikkével összhangban az (1) bekezdésben említett nemzeti adatbázisokban vagy nemzeti járműnyilvántartásokban tárolt kilométerszámláló-adatokat a nemzeti statisztikai hivatalok és a Bizottság (Eurostat) számára is hozzáférhetővé teszik.
- (6) A kilométer-számlálón jelzett megtett távolság csökkentését vagy a jármű által megtett távolság nyilvántartásának meghamisítását célzó illetéktelen beavatkozás vagy manipulálás esetén az ilyen illetéktelen beavatkozás vagy manipuláció hatékony, arányos, visszatartó erejű és megkülönböztetéstől mentes szankciókkal büntetendő.

* Az Európai Parlament és a Tanács 223/2009/EK rendelete (2009. március 11.) az európai statisztikákról és a titoktartási kötelezettség hatálya alá tartozó statisztikai adatoknak az Európai Közösségek Statisztikai Hivatala részére történő továbbításáról szóló 1101/2008/EK, Euratom európai parlamenti és tanácsi rendelet, a közösségi statisztikákról szóló 322/97/EK tanácsi rendelet és az Európai Közösségek statisztikai programbizottságának létrehozásáról szóló 89/382/EGK, Euratom tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 87., 2009.3.31., 164. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).

5. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

A vizsgálat időpontja és gyakorisága

- (1) A járműveket legalább a következő gyakorisággal műszaki vizsgálatnak kell alávetni, a tagállamok által alkalmazott, a (4) bekezdés szerinti rugalmassági időszak sérelme nélkül:
- a) az M1 és az N1 kategóriájú járművek esetében: négy évvel az első nyilvántartásba vétel után, ezt követően pedig kétévente;
 - b) a taxiként vagy betegszállító járműként használt M₁ kategóriájú járművek, valamint az M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ és O₄ kategóriájú járművek esetében: egy évvel az első nyilvántartásba vétel után, majd azt követően évente;
 - c) az elsősorban közúti áruszállításra használt, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b és T4.3b kategóriába tartozó kerekes traktorok esetében: négy évvel az első nyilvántartásba vétel után, ezt követően pedig kétévente.

Az első albekezdés a) pontjának alkalmazásában a 4. cikk (4) bekezdésében említett műszaki vizsgálatok esetében a tagállamok a következő műszaki vizsgálat időpontját az ideiglenes műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességi idejét figyelembe véve ütemezik.

- (2) A tagállamok megfelelő időintervallumokat állapítanak meg, amelyeken belül a 125 cm³-nél nagyobb lökettérfogatú vagy a 11 kW-ot meghaladó legnagyobb folyamatos névleges vagy hasznos teljesítményű L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú járműveket műszaki vizsgálatnak kell alávetni.
- (3) A járművet az utolsó műszaki vizsgálatának időpontjától függetlenül műszaki vizsgálatnak kell alávetni, ha a jármű biztonsági és környezetvédelmi rendszereit és berendezéseit jelentősen átalakították vagy módosították.

(4) A tagállamok vagy az illetékes hatóságok meghatározhatják azt az (1) bekezdésben előírt időintervallumot nem meghaladó észszerű időtartamot, amely alatt a műszaki vizsgálatot el kell végezni.”

6. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az ezen irányelv hatálya alá tartozó jármű-kategóriákra vonatkozóan, az L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú járművek kivételével, a tagállamok biztosítják, hogy a műszaki vizsgálatok legalább az I. melléklet 2. pontjában említett területekre kiterjedjenek.”;

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

„(2) Az (1) bekezdésben említett minden egyes területre vonatkozóan a tagállami illetékes hatóságok vagy a műszaki vizsgálóállomás legalább az I. melléklet 3. pontjában említett tételekre kiterjedő, és az e tételek vizsgálatára valamely illetékes hatóság által ajánlott vagy azzal egyenértékű módszert felhasználó műszaki vizsgálatot hajt végre az I. melléklet 3. pontjának megfelelően. A vizsgálat során ellenőrizhető továbbá, hogy a jármű adott részei és alkatrészei megfelelnek-e a jóváhagyás időpontjában vagy adott esetben az átalakítás időpontjában hatályos biztonsági és környezetvédelmi előírásoknak.

A vizsgálatokat a jelenleg rendelkezésre álló módszerek és berendezések alkalmazásával, a jármű bármely részének szerszámmal való szétszerelése vagy eltávolítása nélkül kell elvégezni.

A Bizottság ... [KÉRJÜK, ILLESSZÉK BE A DÁTUMOT: e módosító irányelv hatálybalépése után 24 hónappal]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a következőket:

a) a járműnek a kompressziós gyújtású motorok nitrogén-oxid-kibocsátásának (NO_x-kibocsátás) méréséhez való előkészítésére szolgáló módszerek, valamint az e módszerekhez kapcsolódó Euro kibocsátási osztályok azonosítása;

b) a külső gyújtású motorokból származó részecskeszám-kibocsátás mérésére vonatkozó módszerek és határértékek,

az I. melléklet 3. pontjának 8.2. alpontjában említettek szerint. A vizsgálati eljárásoknak a végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított négy éven belül működőképessé kell lenniük a műszaki vizsgálóállomásokon.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el azon módszerek és határértékek meghatározása – valamint az említett módszerekhez kapcsolódó Euro kibocsátási osztályok azonosítása – céljából, amelyek a külső gyújtású motorokból származó NOx-kibocsátásnak az I. melléklet 3. pontjának 8.2. alpontjában említett mérésére vonatkoznak. A vizsgálati eljárásoknak a végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított négy éven belül működőképesnek kell lenniük a műszaki vizsgálóállomásokon.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

c) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A 125 cm³-nél nagyobb lökettérfogatú vagy a 11 kW-ot meghaladó legnagyobb folyamatos névleges vagy hasznos teljesítményű L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú járművek esetében a tagállamok meghatározzák a vizsgálat területeit, tételeit és megfelelő módszereit.”;

d) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) A 4. cikk (4) bekezdése szerinti ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány kiállítása céljából, amennyiben a járművet az út ellenkező oldalán történő vezetés céljával gyártották, az nem vethető alá az I. mellékletben foglalt azon tételek vizsgálatának, amelyek tekintetében a gyártás során nem volt szempont a vizsgálatot végző tagállamban való megfelelés.”

7. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

Műszaki vizsgálati bizonyítvány és ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a járművek műszaki vizsgálatát elvégző műszaki vizsgálóállomások vagy adott esetben illetékes hatóságok az adott járművek számára műszaki vizsgálati bizonyítványt, vagy a 4. cikk (4) bekezdésében említett esetben ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványt állítsanak ki, amely a megfelelő harmonizált uniós kódoknak legalább a II. mellékletben meghatározott standard elemeit tartalmazza.

A tagállamok [a hatálybalépés időpontja + 4 év + 1 nap]-i hatállyal biztosítják, hogy a műszaki vizsgálati bizonyítványokat és az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványokat a 910/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel* összhangban az európai digitális személyiadat-tárcák elektronikus attribútumtanúsítványaként adják ki**.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a műszaki vizsgálati bizonyítványok és az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok tartalmazzák az említett bizonyítványok hitelesítéséhez és validálásához szükséges információkat.

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a műszaki vizsgálati bizonyítványok és az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok megbízható kibocsátóiról, melyek listáját folyamatosan naprakészen tartják. A Bizottság e kibocsátók jegyzékét biztonságos csatornán keresztül, elektronikus aláírással vagy bélyegzővel ellátva, automatizált feldolgozásra alkalmas formában nyilvánosan hozzáférhetővé teszi.

- (1a) Az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány hat hónapig érvényes. Az illetékes hatóság indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb öt naptári napon belül közli a vizsgálat eredményét a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállammal.

Az ez után soron következő műszaki vizsgálatot a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban kell elvégezni, kivéve abban az esetben, ha a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam a 4. cikk (3) bekezdésével összhangban elismeri a másik érintett tagállam által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványokat; az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványnak tartalmaznia kell a vonatkozó információkat.

- (2) A tagállamok előírják, hogy a műszaki vizsgálóállomások vagy adott esetben az illetékes hatóságok kérésre a járművet vizsgálatra bemutató személy rendelkezésére bocsássák a műszaki vizsgálati bizonyítvány vagy az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány nyomtatott változatát. Az említett nyomtatott változatoknak felhasználóbarátnak kell lenniük, és olyan interoperábilis QR-kódot kell tartalmazniuk, amely lehetővé teszi hitelességük, érvényességük és sértetlenségük ellenőrzését. A (8) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított egy éven belül a QR-kódnak meg kell felelnie az említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott műszaki előírásoknak. A bizonyítványban szereplő információkat ember által is olvasható formátumban és legalább a kiállító tagállam hivatalos nyelvén vagy nyelvein kell feltüntetni.

- (3) Az 5. cikktől eltérve egy másik tagállamban már nyilvántartásba vett jármű újbóli nyilvántartásba vétele esetén valamennyi tagállamnak a saját maga által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványokkal megegyezőként kell elismernie a másik tagállam által kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványt – függetlenül attól, hogy az elektronikus formátumú vagy papíralapú –, amennyiben az újbóli nyilvántartásba vételt végző tagállam által az időszakos műszaki vizsgálatokra meghatározott gyakorisági intervallumok figyelembevételével e bizonyítvány még érvényes.
- (3a) A tagállamok indokolatlan késedelem nélkül elektronikus attribútumtanúsítványként közlik a Bizottsággal és a többi tagállammal a műszaki vizsgálati bizonyítvány vagy az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítvány minden új mintapéldányát és a műszaki vizsgálati bizonyítványokhoz kibocsátott adatok leírását. A Bizottság e mintapéldányokat és az adatkészletek leírását közzéteszi.
- (4) A (3) bekezdés rendelkezésein túlmenően a tagállamok elismerik a digitális formátumú vagy papíralapú műszaki vizsgálati bizonyítvány érvényességét, amennyiben az időszakos műszaki vizsgálatra vonatkozó érvényes igazolással rendelkező jármű kapcsán tulajdonosváltás történik.
- (5) A műszaki vizsgálóállomások elektronikus úton közlik az érintett tagállam illetékes hatóságával az általuk kiállított műszaki vizsgálati bizonyítványokban vagy ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványokban szereplő információkat. E tájékoztatásnak az egyes műszaki vizsgálati bizonyítványok vagy az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok kiállítását követően indokolatlan késedelem nélkül kell megtörténnie. A tagállamok meghatározzák, hogy az illetékes hatóságnak milyen hosszú ideig kell megőriznie ezt az információt. Ez az időtartam a tagállamok nemzeti adórendszereinek sérelme nélkül nem lehet kevesebb 36 hónapnál.
- (6) A tagállamoknak lehetőségük van úgy határozni, hogy a vizsgabiztosok hozzáférhetnek az előző műszaki bizonyítványban vagy az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványban szereplő információkhoz.
- (7) A tagállamok biztosítják, hogy a műszaki vizsgálat eredményéről értesítsék a járművet nyilvántartó hatóságot, vagy számára azt a lehető leghamarabb elektronikusan elérhetővé tegyék. Ezen értesítésnek tartalmaznia kell a műszaki vizsgálati bizonyítványban feltüntetett információkat.

- (8) A Bizottság [a hatálybalépés időpontja + 2 év]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el a következőkre vonatkozó műszaki előírások és szabályok megállapítása céljából:
- a) az (1) és (2) bekezdésben említett bizonyítványok biztonságos kiállítása és ellenőrzése;
 - b) a személyes adatok védelmének és biztonságának biztosítása;
 - c) a műszaki vizsgálati bizonyítványok és az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok közös adatstruktúrájának meghatározása;
 - d) érvényes, biztonságos és interoperábilis QR-kód kiadása és ellenőrzése;
 - e) a műszaki vizsgálati bizonyítványok az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok megbízható kibocsátóinak értesítése.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

** Az Európai Parlament és a Tanács 910/2014/EU rendelete (2014. július 23.) a belső piacon történő elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és bizalmi szolgáltatásokról, valamint az 1999/93/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 257., 2014.8.28., 73. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).”

(8) A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

A hiányosságok nyomon követése

- (1) Amennyiben kizárólag kisebb jelentőségű hiányosságok fordulnak elő, úgy kell tekinteni, hogy a jármű átment a vizsgálaton, a hiányosságokat orvosolni kell, és a járművet nem szükséges újból vizsgálatnak alávetni.
- (2) Nagyobb jelentőségű hiányosságok esetén úgy kell tekinteni, hogy a jármű nem ment át a vizsgálaton. A tagállam vagy az illetékes hatóság határoz arról, hogy a szóban forgó jármű mennyi ideig használható, mielőtt újabb műszaki vizsgálaton kellene részt vennie, amelyre legkésőbb az elsődleges vizsgálatot követő két hónapon belül kerül sor. A vizsgálat eredményéről és az azt követő vizsgálat határidejéről értesíteni kell a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot, és az 1999/37/EK tanácsi irányelv*** 3a. cikkének (1) bekezdésével összhangban rögzíteni kell a járműnyilvántartásban. A következő vizsgálatra sor kerülhet abban a tagállamban, ahol a jármű nem felelt meg az elsődleges vizsgálaton, vagy a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban is.
- (3) Veszélyes hiányosságok esetén úgy kell tekinteni, hogy a jármű nem ment át a vizsgálaton. A tagállam vagy az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy a szóban forgó jármű nem használható a közúti forgalomban, és hogy a jármű forgalmi engedélyét új nyilvántartásba vételi eljárás előírása nélkül, korlátozott időtartamra fel kell függeszteni. A felfüggesztés iránti kérelemről értesíteni kell a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamot, és a felfüggesztést az 1999/37/EK irányelv 3a. cikkének (1) bekezdésével összhangban rögzíteni kell a járműnyilvántartásban. A hiányosságok orvoslását követően a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam illetékes hatóságának haladéktalanul új műszaki vizsgálati bizonyítványt kell kiállítania, amely tanúsítja, hogy a jármű közlekedésre alkalmas műszaki állapotban van.

- (4) A jármű kibocsátáscsökkentő rendszerébe, nagyfeszültségű rendszerébe – beleértve az akkumulátorfelügyeleti rendszert is –, kipufogódobjába, illetve a biztonsággal kapcsolatos rendszereibe való olyan illetéktelen beavatkozás vagy ezek olyan manipulálása, amely súlyos vagy veszélyes hiányosságokat okoz, hatékony, arányos, visszatartó erejű és megkülönböztetéstől mentes szankciókkal büntetendő.

*** A Tanács 1999/37/EK irányelve (1999. április 29.) a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról (HL L 138., 1999.6.1., 57. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>);

- 8a. A 10. cikkben az (1) bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„1. A műszaki vizsgálóállomás vagy adott esetben a tagállami illetékes hatóság, amely a területén nyilvántartásba vett járművön műszaki vizsgálatot vagy a 4. cikk (4) bekezdése szerinti műszaki vizsgálatot végzett el, valamennyi, a vizsgálaton átment jármű számára igazolást állít ki, azaz rendelkezésre bocsát egy jelzést a jármű forgalmi engedélyén, egy matricát, egy bizonyítványt, elektronikus úton történő ellenőrzést vagy bármely más könnyen hozzáférhető információt. Az igazoláson fel kell tüntetni, hogy meddig kell elvégezni a következő műszaki vizsgálatot.”

9. A 16. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„16. cikk

A tagállami hatóságok közötti adatsere

- (1) A tagállamok segítik egymást ezen irányelv végrehajtásában. Információt és adatokat cserélnek, különösen abból a célból, hogy a műszaki vizsgálat időpontjában ellenőrizzék a jármű jogi státuszát és műszaki állapotát, szükség esetén a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban.
- a) A tagállamok a többi tagállam illetékes hatóságai, illetve a más tagállamok által engedélyezett műszaki vizsgálóállomások számára hozzáférést biztosítanak a gépjármű-nyilvántartási adatokhoz, a megfelelőségi nyilatkozatok tartalmához – ha rendelkezésre állnak –, az utolsó műszaki vizsgálati bizonyítványban vagy a 4. cikk (4) bekezdésében említett esetben a legalább az utolsó három évben kiadott bármely ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványban szereplő eredményhez, a közúti műszaki ellenőrzések során a legalább az elmúlt három évben készített jegyzőkönyvekhez, valamint a jármű kilométer-számlálójának a nemzeti adatbázisokban tárolt és legalább az előző három évre vonatkozó korábbi állásaihoz.
- b) A tagállamok a Bizottság által kifejlesztett MOVE-HUB elektronikus rendszeren keresztül összekapcsolják a műszaki vizsgálati bizonyítványokkal, az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványokkal és a kilométer-számláló korábbi állásaival kapcsolatos elektronikus rendszereiket, mégpedig oly módon, hogy bármely tagállam illetékes hatóságai és engedélyezett műszaki vizsgálóállomásai valós időben betekinthessenek bármely más tagállam vonatkozó adatbázisába vagy nemzeti járműnyilvántartásába.
- c) A b) pontban meghatározott kötelezettség teljesítettnek tekintendő, ha a tagállamok saját alkalmazásaikat vagy harmadik felek alkalmazásait – többek között az Európai Gépjármű- és Vezetői Engedély Információs Rendszert (EUCARIS) – használják az adatok cseréjére és a MOVE-HUB elektronikus rendszerhez való csatlakozásra.

- (2) ... [KÉRJÜK, ILLESSZÉK BE A DÁTUMOT: 2 évvel ezen irányelv hatálybalépését követően]-ig a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben megállapítja a MOVE-HUB elektronikus rendszer funkcióinak végrehajtásához szükséges intézkedéseket, és meghatározza a műszaki vizsgálatnak alávetendő járművekkel kapcsolatban a tagállamok által kicserélendő információk és adatok formátumára és tartalmára vonatkozó minimumkövetelményeket. Az említett végrehajtási jogi aktusoknak biztosítaniuk kell a személyes adatok védelmét, és a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni őket.
- (3) Az elektronikus rendszerek (1) bekezdésben említett összekapcsolásának a (2) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított két éven belül kell működésbe lépnie.”

10. A 17. cikk a következőképpen módosul:

a) az első franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„– kizárólag a 2. cikk (1) bekezdésében, az 5. cikk (1) és (2) bekezdésében, valamint a 6. cikk (1) és (2) bekezdésében említett járműkategória-megnevezések naprakésszé tétele, adott esetben, a jármű-kategóriákban bekövetkezett azon változások esetén, amelyek a 2. cikk (1) bekezdésében említett, típusjövahagyással kapcsolatos jogszabályok módosításából erednek, a műszaki vizsgálatok terjedelmét és gyakoriságát érintetlenül hagyva,”;

b) a harmadik franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„– az I. melléklet 3. pontjának kiigazítása a kapcsolódó költségek és előnyök pozitív értékelését követően, a vizsgálandó tételeknek, a módszereknek, a hibaokoknak és a hiányosságok értékelésének listája tekintetében.”

11. A 20. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„20. cikk

Jelentéstétel

A Bizottság 2032. március 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, különös tekintettel az irányelv hatályára vonatkozó rendelkezések hatékonyságára, különösen az L kategóriájú járművek, valamint a vizsgálatok gyakorisága, a valamely másik tagállamból származó jármű újbóli nyilvántartásba vétele esetén a műszaki vizsgálati bizonyítványok kölcsönös elismerése és az ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványok elismerése tekintetében. A jelentésben elemezni kell azt is, hogy – különösen a műszaki fejlődés és a gyakorlat fényében – szükség van-e a mellékletek aktualizálására.”

12. A szöveg a következő 20a. cikkel egészül ki:

20a. cikk

Információtovábbítás a Bizottság részére

- (1) A tagállamok 2030. március 31-ig, majd azt követően minden harmadik év március 31-ig az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendelet**** 28. cikkében említett online jelentéstételi platformon (a továbbiakban: e-platform) keresztül továbbítják a Bizottságnak az előző három naptári év mindegyikére és a területükön ellenőrzött járművekre vonatkozóan összegyűjtött adatokat. Ezeknek az adatoknak (naptári évenkénti bontásban) a következőket kell tartalmazniuk:
- a) az összes ellenőrzött jármű száma,
 - b) az ellenőrzött járművek száma kategóriánkénti bontásban,
 - c) az ezen irányelv I. melléklete 3. pontjával összhangban ellenőrzött területek és a meg nem felelt tételek.

- (2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben előírja az (1) bekezdésben említett adatoknak az e-platformon keresztül történő közlése során a tagállamok által alkalmazandó formátumot. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (3) A Bizottság jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az (1) bekezdés szerint gyűjtött adatokról.

**** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 rendelete (2018. december 11.) az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról, valamint a 663/2009/EK és a 715/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 94/22/EK, a 98/70/EK, a 2009/31/EK a 2009/73/EK, a 2010/31/EU, a 2012/27/EU és a 2013/30/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 2009/119/EK és az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv módosításáról, továbbá az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 328., 2018.12.21., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”

13. A 22. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„22. cikk

A műszaki vizsgálati bizonyítványok érvényességének meghosszabbítása válság esetén

- (1) E cikk alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:
- a) »válsághelyzet«: olyan kivételes, váratlan és hirtelen, természetes vagy ember által okozott, rendkívüli jellegű és mértékű esemény az Unión belül vagy kívül, amely jelentős közvetlen vagy közvetett hatást gyakorol a közúti közlekedés területére, és amely megakadályozza vagy jelentősen korlátozza a tagállamokban nyilvántartásba vett járművek tulajdonosait vagy üzemeltetőit, illetve az illetékes nemzeti hatóságokat a műszaki vizsgálat lefolytatásában;
- b) »válságidőszak«: az az időszak, melynek során alatt a Bizottság a (2) bekezdésben említett eljárással összhangban felhatalmazza valamely tagállamot az e cikkben említett intézkedések elfogadására.

- (2) Egy tagállam területének egészére vagy egy részére kiterjedő válsághelyzet esetén az adott tagállam megfelelő indokolással ellátott megkeresés útján a Bizottság elé utalhatja az ügyet egy olyan határozat elfogadása céljából, amely felhatalmazza az adott tagállamot az e cikkben említett intézkedések elfogadására a tagállam területének egészére vagy egy részére vonatkozóan. A szóban forgó intézkedések legfeljebb hat hónapig maradhatnak érvényben. A Bizottság a tagállam kérésére engedélyezheti az intézkedések további hat hónappal történő meghosszabbítását mindaddig, amíg a válsághelyzet fennáll.
- (3) A Bizottság határozhat úgy, hogy a válságidőszak azelőtt kezdődött, hogy a szóban forgó tagállam a (2) bekezdés alapján az ügyet a Bizottság elé utalta volna.
- (4) Amennyiben a Bizottsághoz két vagy több tagállamtól a területük egészére vagy egy részére kiterjedő egységes válsághelyzettel kapcsolatos, megfelelő indokolással ellátott megkeresés érkezik, a Bizottságnak lehetősége van egyetlen olyan határozat elfogadására, amely az említett tagállamok mindegyikére alkalmazandó.
- (5) Az 5. cikk (1) bekezdésétől, a 10. cikk (1) bekezdésétől és a II. melléklet 8. pontjától eltérve a tagállamok illetékes hatóságai legfeljebb hat hónappal meghosszabbíthatják az összes jármű-kategóriára vagy egyes jármű-kategóriákra vonatkozó, a válságidőszak alatt lejárt vagy egyébként lejárt műszaki vizsgálati bizonyítványok érvényességi idejét. Ez az időszak többször meghosszabbítható további, hat hónapos időszakokkal mindaddig, amíg a válság fennáll, és a Bizottság engedélyezi.
- (6) A tagállamok által e cikk alapján elfogadott intézkedésekről haladéktalanul értesíteni kell a Bizottságot, amely tájékoztatja a többi tagállamot, és értesítést tesz közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.”
14. Az I. melléklet, a III. melléklet és a IV. melléklet ezen irányelv I. mellékletével összhangban módosul.

2. cikk

A 2014/47/EU irányelv módosításai

A 2014/47/EU irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Tárgy

Ez az irányelv minimumkövetelményeket állapít meg a tagállamok területén közlekedő haszonjárművek műszaki alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzési rendszerére, továbbá a járművek távérzékelésének fokozatos használatára vonatkozóan.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés a következő aa) ponttal egészül ki:

„aa) elsődlegesen áru fuvarozásra tervezett és gyártott, legfeljebb 3,5 tonna össztömegű gépjárművek – N1 járműkategória;”

- b) a cikk a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Azon tagállamok, amelyek a területükön nyilvántartásba vett N1 kategóriájú járműveken a 2014/45/EU irányelvvel összhangban évente időszakos műszaki vizsgálatokat végeznek, első alkalommal két évvel a jármű első nyilvántartásba vételét követően, kivonhatják az említett járműkategóriát ezen irányelv hatálya alól.”

- c) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Ezen irányelv nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy az (1) bekezdésben nem említett járműveket is közúti műszaki ellenőrzésnek vessék alá, hogy a közúti fuvarozáshoz és biztonsághoz kapcsolódó más szempontokat is ellenőrizzenek, illetve hogy a közutaktól eltérő helyeken is végezzenek ellenőrzéseket. Ennek az irányelvnek egyetlen rendelkezése sem akadályozza a tagállamokat abban, hogy közlekedésbiztonsági okokból meghatározott járműtípusok használatát úthálózatuk bizonyos szakaszaira korlátozzák.”

3. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) a 13. pont helyébe a következő szöveg lép:

„13. »műszaki vizsgálati bizonyítvány«: a 2014/45/EU irányelv 3. cikkének 12. pontjában meghatározott műszaki vizsgálati jelentés;”

b) a 18. pontot el kell hagyni;

c) a szöveg a következő 21. és 22. ponttal egészül ki:

„21. »távérzékelés«: a járművek vizsgálata a fixen telepített vagy mobil út menti berendezések közelében áthaladó járművek közötti kipufogógáz-kibocsátásának – beleértve a nitrogén-oxidokat és a szálló port is – vagy zajszintjének mérésével, illetve a járművek légszennyezőanyag-kibocsátás szempontjából történő vizsgálata esetén követéses kipufogógáz-méréssel;

22. »követéses kipufogógáz-mérés«: a járművek közötti légszennyezőanyag-kibocsátásának mérése, amelyet az érintett járművet követő, megfelelő mintavevő berendezéssel és mérőműszerrel felszerelt jármű használatával végeznek el.”

6. Az 5. cikk (1) és (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 2. cikk (1) bekezdésének a), b), c) és d) pontjában említett járművek esetében a tagállamok naptári évenként a területükön nyilvántartásba vett összes jármű legalább 5 %-ának megfelelő számú elsődleges közúti műszaki ellenőrzést végeznek.

(2) A 2. cikk (1) bekezdésének aa) pontjában említett járművek esetében a tagállamok naptári évenként az (1) bekezdésben említett járműveken elvégzett elsődleges közúti műszaki ellenőrzések legalább 10 %-ának megfelelő számú elsődleges közúti műszaki ellenőrzést végeznek.”

7. A 6. cikkben az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A vállalkozások kockázati profiljának meghatározásakor a tagállamok az I. mellékletben található kritériumokat használhatják. Ezeket az információkat a magas kockázati pontszámú vállalkozások szigorúbb és gyakoribb ellenőrzésére kell használni. A kockázatértékelő rendszert a tagállamok illetékes hatóságai működtetik.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 2. cikk (1) bekezdésének a)–c) pontjában említett járművek tekintetében az egyes vállalkozások által üzemeltetett járműveken talált, az ezen irányelv II. mellékletében és adott esetben III. mellékletében foglalt hiányosságok számára és súlyosságára vonatkozó információkat bevezessék a 2006/22/EK irányelv 9. cikke alapján létrehozott kockázatértékelő rendszerbe.”

8. A 7. cikkben az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok előírják a járművezetők számára, hogy tartsák maguknál a legutóbbi időszakos műszaki vizsgálathoz kapcsolódó műszaki vizsgálati bizonyítványt, valamint a legutóbbi részletes közúti műszaki ellenőrzés során készített jegyzőkönyvet. A tagállamok előírják hatóságaik számára, hogy fogadják el az ilyen műszaki vizsgálatokat és közúti ellenőrzéseket alátámasztó elektronikus bizonyítékokat.”

9. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

A járművek kiválasztása az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésre

Az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésnek alávetendő járművek kijelölésekor az ellenőröknek lehetőségük van arra, hogy elsősorban az ezen irányelv I. mellékletében előírt kritériumok alapján azonosított vagy a 2006/22/EK irányelvben említett, magas kockázati profilú vállalkozások által üzemeltetett járműveket válasszák ki. A járműveket véletlenszerűen is ki lehet választani ellenőrzésre, illetve abban az esetben is, ha fennáll az észszerű gyanúja annak, hogy a jármű veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára és a környezetre nézve.”

9a. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„9a. cikk

Távérzékelés

- (1) A tagállamok a gépjárműveknek a légszennyezőanyag- és a zajkibocsátás szempontjából történő vizsgálatához használhatnak távérzékelési technológiákat, továbbá távérzékelés alapján is kiválaszthatják az elsődleges közúti műszaki ellenőrzésnek alávetendő járműveket. A tagállamok a potenciálisan nagy kibocsátású járművek azonosítására is használhatnak távérzékelést, amely járművek kibocsátását a 2014/45/EU irányelvben meghatározott műszaki vizsgálóállomásokon lehet ellenőrizni. A távérzékelési technológiákat alkalmazó tagállamoknak erről értesíteniük kell a Bizottságot.
- (2) A Bizottság a tagállamok által a távérzékelés alkalmazásával kapcsolatban a 20. cikk (3) bekezdésével összhangban megadott információk alapján végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben a kipufogógáz- és/vagy zajkibocsátásra vonatkozó közös távérzékelési határértékeket, valamint – az ismételt mérésekhez hasonló – kapcsolódó pontossági követelményeket határoz meg, mégpedig az olyan nagy kibocsátású járművek azonosítására történő használatra, amelyek esetében a 18. cikk (3) bekezdésével összhangban egy másik tagállamban nyomon követésre van szükség; különböző követelményeket lehet meghatározni a fixen telepített vagy a mobil távérzékelő berendezések, illetve a követéses kipufogógáz-mérésre vonatkozóan, és határértékeket lehet megállapítani a hibás vagy manipulált kibocsátáscsökkentő rendszerrel rendelkező járművek azonosítására.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

10. A 10. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés második albekezdése a következőképpen módosul:

aa) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a 7. cikk (1) bekezdésének vagy a 18a. cikk (1) bekezdésének megfelelően ellenőrzi a legutóbbi műszaki vizsgálat eredményét tanúsító műszaki vizsgálati bizonyítványt és adott esetben a közúti műszaki ellenőrzésről szóló jegyzőkönyvet;”

bb) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) szemrevételezés útján műszakilag értékeli a járművet. Ez a vizuális értékelés kiegészíthető speciális berendezések használatával;”

cc) a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) szemrevételezés útján értékeli a jármű rakományának rögzítését;”

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

„(2) Az elsődleges ellenőrzés eredménye alapján az ellenőr eldönti, hogy indokolt-e a járművet vagy pótkocsiját részletes közúti műszaki ellenőrzésnek, valamint a 13. cikkel összhangban a rakományrögzítés ellenőrzésének alávetni.”

c) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A részletes közúti műszaki ellenőrzés során a II. mellékletben felsorolt, szükségesnek és relevánsnak tartott tételeket kell ellenőrizni, figyelembe véve különösen a fékek, az abroncsok, a kerekek, és az alváz biztonságát, valamint a jármű környezetterhelését, valamint az e tételek vizsgálatára alkalmazandó ajánlott módszereket.

A Bizottság ... [KÉRJÜK, ILLESSZÉK BE A DÁTUMOT: 24 hónappal e módosító irányelv hatálybalépését követően]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza azokat a módszereket és határértékeket, amelyek a külső gyújtású motorokból származó részecskeszám-kibocsátásnak II. melléklet 3. pontjának 8.2. alpontjában említett mérésére vonatkoznak. A vizsgálati eljárásoknak a végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított négy éven belül működőképesnek kell lenniük az ellenőrzési létesítményekben.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el azon módszerek és határértékek meghatározása – valamint az említett módszerekhez kapcsolódó Euro kibocsátási osztályok azonosítása – céljából, amelyek a külső gyújtású motorokból származó NOx-kibocsátásnak a II. melléklet 3. pontjának 8.2. alpontjában említett mérésére vonatkoznak. A vizsgálati eljárásoknak a végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított négy éven belül működőképesnek kell lenniük az ellenőrzési létesítményekben.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

11. A 13. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„13. cikk

A rakományrögzítés ellenőrzése

- (1) A közúti ellenőrzések során a járműveken a III. melléklettel összhangban részletes ellenőrzést lehet végezni a rakományrögzítésre vonatkozóan, annak biztosítása érdekében, hogy a rakomány úgy legyen rögzítve, hogy az ne befolyásolja a vezetés biztonságát, illetve ne jelentsen veszélyt az emberi életre, egészségre vagy tulajdonra, illetve a környezetre. Ellenőrizni kell, hogy a jármű bármilyen manővere során, többek között vészhelyzetekben vagy emelkedőn elindulás közben:
- a) a rakomány egyes darabjai csak minimális mértékben mozdulnak el egymáshoz, valamint a jármű falaihoz és rakfelületeihez képest;
 - b) a rakomány nem hagyja el a rakteret, illetve nem kerül a rakfelületen kívülre.
- (2) A bizonyos – így például a 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv***** hatálya alá tartozó – árukategóriák szállítása során betartandó követelmények sérelme nélkül a rakomány rögzítését és annak ellenőrzését az ezen irányelv III. melléklet I. szakaszában foglalt elveknek és adott esetben szabványoknak megfelelően kell elvégezni. Az említett szakasz 5. pontjában foglalt szabványok legfrissebb változatát lehet alkalmazni.

- (3) A 14. cikkben említett nyomonkövetési eljárások a rakományrögzítéssel kapcsolatban feltárt súlyos vagy veszélyes hiányosságok esetében is alkalmazandók.
- (4) A tagállamok kötelesek gondoskodni arról, hogy a rakomány rögzítésének ellenőrzésében részt vevő személyzet erre megfelelően képzett legyen.

***** Az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelve (2008. szeptember 24.) a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról (HL L 260., 2008.9.30., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).”

12. A 14. cikk a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A jármű kibocsátáscsökkentő rendszerébe, nagyfeszültségű rendszerébe – beleértve az akkumulátorfelügyeleti rendszert is –, kipufogódobjába, illetve a biztonsággal kapcsolatos rendszereibe való olyan illetéktelen beavatkozás vagy ezek olyan manipulálása, amely súlyos vagy veszélyes hiányosságokat okoz, hatékony, arányos, visszatartó erejű és megkülönböztetésmentes szankciókkal büntetendő.”

13. A 16. cikkben a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A részletes ellenőrzés befejezése után az ellenőr a IV. melléklettel összhangban jegyzőkönyvet készít. A tagállamok biztosítják, hogy a jármű vezetője kézhez kapja az ellenőrzési jegyzőkönyv egy elektronikus példányát.”

14. A 18. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Ha egy, nem az ellenőrzés helye szerinti tagállamban nyilvántartott járművön súlyos vagy veszélyes hiányosságokat vagy olyan hiányosságokat találnak, amelyek a jármű használatának korlátozásához vagy tilalmához vezetnek, a kapcsolattartó értesíti a járművet nyilvántartó tagállam kapcsolattartóját az ellenőrzés eredményeiről. Az értesítésnek ki kell terjednie a közúti műszaki ellenőrzési jegyzőkönyvnek a IV. mellékletben meghatározott elemeire, és azt az (EU) 2017/2205 bizottsági végrehajtási rendelet***** 3. cikkében említett üzenetküldő rendszeren (RSI-rendszer) keresztül közölni kell a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam kapcsolattartójával.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad le, melyekben e cikk első albekezdésének megfelelően megállapítja a nyilvántartás helye szerinti tagállam kapcsolattartójának a súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművekről történő értesítési eljárására vonatkozó részletes szabályokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

***** A Bizottság (EU) 2017/2205 végrehajtási rendelete (2017. november 29.) a közúti műszaki ellenőrzés során azonosított, súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező haszongépjárművekről történő értesítési eljárások részletes szabályairól (HL L 314., 2017.11.30., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).”

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) Amennyiben egy, a 9a. cikkel összhangban távérzékelést alkalmazó tagállam egy másik tagállamban nyilvántartásba vett járművet nagy kibocsátású járműként azonosított a 9a. cikk (2) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusban meghatározott küszöbök és pontossági szintek alkalmazásával, a tagállam a 17. cikkben említett kapcsolattartón keresztül értesíti a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam illetékes hatóságát a távérzékeléssel végzett mérés eredményeiről és adott esetben a következő közúti műszaki ellenőrzésről.

Amennyiben nem került sor következő közúti ellenőrzésre, a kibocsátást mérő tagállam felkérheti a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam illetékes hatóságát, hogy hozza meg a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam által megfelelőnek tartott nyomkövetési intézkedéseket, például vesse alá a járművet olyan közúti ellenőrzésnek vagy műszaki vizsgálatnak, amelynek része az érintett kibocsátások mérése.”

15. A szöveg a következő 18a. cikkel egészül ki:

„18a. cikk

A tagállami hatóságok közötti adatcsere

(1) A tagállamok segítik egymást ezen irányelv végrehajtásában. Információt és adatokat cserélnek, különösen abból a célból, hogy szükség esetén a közúti műszaki ellenőrzés időpontjában ellenőrizni lehessen a jármű jogi státuszát és műszaki állapotát a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban.

a) A tagállamok a többi tagállam illetékes hatóságai, illetve a más tagállamok által engedélyezett műszaki vizsgálóállomások számára hozzáférést biztosítanak a gépjármű-nyilvántartási adatokhoz, a megfelelőségi nyilatkozatok tartalmához – ha rendelkezésre állnak –, az utolsó műszaki vizsgálati bizonyítványban szereplő vizsgálati eredményhez, az utolsó három évben kiadott bármely ideiglenes uniós műszaki vizsgálati bizonyítványhoz, a közúti műszaki ellenőrzések során a legalább az elmúlt három évben készített jegyzőkönyvekhez, valamint a jármű kilométer-számlálójának a nemzeti adatbázisokban tárolt korábbi állásaihoz.

- b) A tagállamok a Bizottság által kifejlesztett MOVE-HUB elektronikus rendszeren keresztül összekapcsolják a műszaki vizsgálati bizonyítványokban szereplő adatokkal és a korábbi kilométerszámláló-állásokkal kapcsolatos elektronikus rendszereiket, mégpedig oly módon, hogy bármely tagállam illetékes hatóságai valós időben betekinthessenek bármely más tagállam vonatkozó adatbázisába vagy nemzeti járműnyilvántartásába.
- c) A b) pontban meghatározott kötelezettség teljesítettnek tekintendő, ha a tagállamok saját alkalmazásait vagy harmadik felek alkalmazásait – többek között az Európai Gépjármű- és Vezetői Engedély Információs Rendszert (EUCARIS) – használják az adatok cseréjére és a MOVE-HUB elektronikus rendszerhez való csatlakozásra.
- (2) A Bizottság ... [KÉRJÜK, ILLESSZÉK BE A DÁTUMOT: 2 évvel ezen irányelv hatálybalépését követően]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben megállapítja a MOVE-HUB elektronikus rendszer funkcióinak végrehajtásához szükséges intézkedéseket, és meghatározza a közúti ellenőrzésnek alávetendő járművekkel kapcsolatban a tagállamok által kicserélendő információk és adatok formátumára és tartalmára vonatkozó minimumkövetelményeket. Az említett végrehajtási jogi aktusoknak biztosítaniuk kell a személyes adatok védelmét, és a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni őket.
- (3) Az elektronikus rendszerek (1) bekezdésben említett összekapcsolásának a (2) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok elfogadásától számított két éven belül működésbe kell lépnie.”

16. A 20. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„20. cikk

Információtovábbítás a Bizottság részére

(1) A tagállamok 2030. március 31-ig, majd azt követően minden harmadik év március 31-ig az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendelet***** 28. cikkében említett online jelentéstételi platformon (a továbbiakban: e-platform) keresztül továbbítják a Bizottságnak az előző három naptári év mindegyikére és a területükön ellenőrzött járművekre vonatkozóan összegyűjtött adatokat. Ezeknek az adatoknak (naptári évenkénti bontásban) a következő információkat kell tartalmazniuk:

- a) az összes ellenőrzött jármű száma,
- b) az ellenőrzött járművek száma kategóriánkénti bontásban,
- c) az ellenőrzött járművet nyilvántartásba vevő ország,
- d) részletes ellenőrzés esetén az ezen irányelv IV. mellékletének 10. pontjával összhangban ellenőrzött területek és a meg nem felelt tételek.

A Bizottság az összegyűjtött adatokról jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes szabályokat állapít meg az (1) bekezdésben említett, az e-platformon keresztül történő adatközlés formátumára vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. E szabályok hatálybalépéséig a tagállamok az V. mellékletben meghatározott egységes jelentéstételi formanyomtatványt alkalmazzák.

- (3) Azon tagállamok, amelyek a 9a. cikk (1) bekezdésével összhangban értesítették a Bizottságot a távérzékelés alkalmazásáról, az értesítést követő egy éven belül közlik a Bizottsággal a kipufogógáz- vagy adott esetben a zajkibocsátások járműkategóriánkénti szintjeit, valamint az általuk a nagy kibocsátású járművek azonosítása érdekében megállapított olyan pontossági követelményeket, mint az ismételt mérések, továbbá a kapcsolódó mérési eredmények összefoglalóit. A tagállamok e szintek és követelmények minden változásáról értesítik a Bizottságot.”

***** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 rendelete (2018. december 11.) az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról, valamint a 663/2009/EK és a 715/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 94/22/EK, a 98/70/EK, a 2009/31/EK a 2009/73/EK, a 2010/31/EU, a 2012/27/EU és a 2013/30/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 2009/119/EK és az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv módosításáról, továbbá az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 328., 2018.12.21., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”

17. A 21. cikkben a második és a harmadik franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „– a II. melléklet 3. pontjának naprakésszé tétele – a megvizsgálandó tételek listájának bővítése nélkül – a módszerek tekintetében, amennyiben hatékonyabb és eredményesebb vizsgálati módszerek állnak rendelkezésre,
- a II. melléklet 3. pontjának kiigazítása a költségek és előnyök pozitív értékelését követően a megvizsgálandó tételeknek, a módszereknek, a hibaokoknak és a hiányosságok értékelésének listája tekintetében, amennyiben megváltoznak az uniós járműbiztonsági és környezetvédelmi jogszabályokban szereplő, a típusjövahagyás szempontjából releváns kötelező feltételek.”;

18. A 24. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„24. cikk

Jelentéstétel

A Bizottság 2032. március 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól. A jelentésben mindenekelőtt az irányelvnek a közúti közlekedésbiztonság javítására és a kibocsátások csökkentésére gyakorolt hatását kell elemezni.”

18a. A szöveg a következő 24a. cikkel egészül ki:

„24a. cikk

Felülvizsgálat

Miután legalább öt tagállamtól kapott a 20. cikk (3) bekezdésével összhangban jelentést a távérzékeléssel kapcsolatban, a Bizottság a 9a. cikkel összhangban értékeli a távérzékelés eredményességét.”

19. A II., III., IV. és V. melléklet ezen irányelv II. mellékletével összhangban módosul.

3. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ...[KÉRJÜK, ILLESSZÉK BE A DÁTUMOT: 3 évvel ezen irányelv hatálybalépését követően]-ig megfeleljenek . E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

4. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

5. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,
