



Brüsszel, 2025. április 25.  
(OR. en)

---

---

Intézményközi referenciaszám:  
2025/0096(COD)

---

---

8259/25  
ADD 6

TRANS 146  
CODEC 473  
IA 31

## FEDŐLAP

---

Küldi: az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató  
Az átvétel dátuma: 2025. április 24.  
Címzett: Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára

---

Biz. dok. sz.: SWD(2025) 97 final

---

Tárgy: BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM  
A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA  
amely a következő dokumentumot kíséri  
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  
Javaslat  
Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a járműforgalmi-  
engedélyekről és a nemzeti járműnyilvántartásokban rögzített gépjármű-  
nyilvántartási adatokról, valamint az 1999/37/EK tanácsi irányelv  
hatályon kívül helyezéséről

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: SWD(2025) 97 final.

---

Melléklet: SWD(2025) 97 final

Brüsszel, 2025.4.24.  
SWD(2025) 97 final

**BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM**  
**A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA**

*amely a következő dokumentumot kíséri*

**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**

**Javaslat**

**Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a járműforgalmi-engedélyekről és a nemzeti járműnyilvántartásokban rögzített gépjármű-nyilvántartási adatokról, valamint az 1999/37/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről**

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -  
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

## **A. A fellépés szükségessége**

### ***Mi a probléma lényege, és miért jelent problémát uniós szinten?***

E kezdeményezés célja, hogy értékelje és tovább javítsa a műszaki alkalmasságról szóló csomag három irányelve által a járművek közötti biztonságára és környezeti teljesítményére gyakorolt hatást. A hatályos uniós jogszabályok, valamint a jármű-technológia – többek között az új járművekben megtalálható aktív biztonsági és intelligens vezetéstámogató rendszerek – fejlődése ellenére azonban továbbra is közlekednek nem biztonságos járművek az Unió közútjain, ami nagy szerepet játszik a balesetekben, sőt, azok fő kiváltó oka is lehet. Egyes nem biztonságos járműveket az időszakos műszaki vizsgálatok vagy a közúti műszaki ellenőrzések során azonosítanak; ezek a súlyos vagy veszélyes hiányosságokkal rendelkező járművek. Más esetben azonban nem kerül sor a nem biztonságos járművek kiszűrésére, vagy azért, mert az időszakos műszaki vizsgálatok és a közúti műszaki ellenőrzések nem képesek a hiányosságaik kimutatására, vagy azért, mert nem vetik alá őket vizsgálatoknak. Ide tartoznak többek között a biztonsági szempontból manipulált járművek, illetve a nem megfelelően rögzített rakományt szállító járművek.

A második probléma a járművek légszennyezőanyag- és zajkibocsátásának nem megfelelő csökkentése. Az időszakos műszaki vizsgálatok során jelenleg alkalmazott vizsgálatok némelyike már nem eléggé érzékeny ahhoz, hogy feltárja a kibocsátást érintő hibákat. Emellett a jelenlegi vizsgálati eljárások nem alkalmasak a légszennyezésre és a zajra vonatkozó uniós szakpolitikai célok elérésére sem. Az új személygépkocsik nitrogén-oxid (NO<sub>x</sub>)-kibocsátásának vagy részecskeszámának (PN) mérésére a műszaki alkalmasságról szóló jelenlegi csomag hatálya nem terjed ki, és jelenleg nincsenek uniós rendelkezések annak vizsgálatára vonatkozóan, hogy a járművek NO<sub>x</sub>-csökkentő rendszerei vagy dízelrészecskeszűrői manipuláltak-e/ meg vannak-e hibásodva. E hiányosságok miatt a műszaki alkalmasságról szóló csomag kevésbé releváns a nagy kibocsátású járművek számának csökkentése szempontjából. Ezenkívül az irányelvek nem hatékonyak a határokon átnyúló uniós forgalomra és járműkereskedelemre vonatkozó szabályok érvényesítésében.

A műszaki alkalmasságról szóló irányelvek utólagos értékelés tárgyát képezték, amelyre a hatásvizsgálattal párhuzamosan került sor. Az értékelés arra a következtetésre jutott, hogy a műszaki alkalmasságról szóló csomag csak részben volt sikeres célkitűzései teljesítésében, vagyis abban, hogy hozzájáruljon a közúti közlekedés biztonságának javításához és a közúti közlekedésből származó légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentéséhez. Előfordulhat azonban, hogy a hibás járművek azonosítására továbbra sem kerül minden esetben sor, mivel egyes tagállamokban az időszakos műszaki vizsgálatok és a közúti műszaki ellenőrzések bizonyos jármű-kategóriákra nem terjednek ki, vagy a vizsgálat gyakorisága vagy hatóköre nem igazodik az említett kategóriákhoz kapcsolódó magasabb biztonsági és környezeti kockázatokhoz. A műszaki alkalmasságról szóló jelenlegi csomag hiányosságai szükségessé teszik az irányelvek kiigazítását, nem csupán a jelenlegi igények, hanem a jövőbeli kihívások kezelése érdekében is (ilyen például a fejlett gépjárművezetés-támogató rendszerek és az automatizált rendszerek vizsgálata).

A közúti szállítás – és különösen a teherszállítás – nemzetközi ágazat, ahol járművek jóváhagyását és ellenőrzését uniós és nemzetközi (ENSZ-EGB) szinten szabályozzák. A közúti szállítást tehát természetéből adódóan erős határokon átnyúló dimenzió jellemzi. Az azonosított problémák az egész Unióban fennállnak, és mögöttes okaik is azonosak.

### ***Mit kellene elérni?***

Az európai zöld megállapodással és a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiával összhangban a kezdeményezés hozzá fog járulni az Unión belüli közúti közlekedésbiztonság javításához, a fenntartható mobilitáshoz, valamint a személyek és áruk Unión belüli szabad mozgásának megkönnyítéséhez. Ezért a kezdeményezés egyedi célkitűzései a következők: (1) biztosítani kell a jelenlegi és a jövőbeli járművek műszaki vizsgálatának következetességét, objektivitását és minőségét; (2) jelentősen vissza kell szorítani a járművek manipulálását és jelentősen javítani kell a hibás járművek felderítését, lehetővé téve a hibás/manipulált biztonsági és kibocsátáscsökkentő rendszerek (azaz a légszennyezés- és a zajkibocsátáscsökkentő rendszerek), valamint a kilométer-számlálóval történő csalások felderítését; valamint (3) javítani kell a konkrét járműadatok elektronikus tárolását és cseréjét, ezáltal kezelve az ilyen adatok elégtelen rendelkezésre állásának problémáját és segítve a végrehajtott hatóságok általi kölcsönös elismerést.

### ***Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?***

Mivel a közúti közlekedés és a gépjárműipar határokon átnyúló módon működik a belső uniós és a nemzetközi piacon is, a problémák sokkal hatékonyabban és eredményesebben kezelhetők uniós szinten, mint tagállami szinten. Jóllehet a nemzeti gyakorlatok történelmi okokból eltérőek, a járművizsgálatok bizonyos minimális szintű harmonizációja és a járműadatok tagállamok közötti cseréjére vonatkozó, közösen elfogadott megoldások hatékonyabbak az összehangolatlan nemzeti szintű megoldásoknál. A modern jármű-technológiák – elektromos járművek, fejlett gépjárművezetés-támogató rendszerek (ADAS) és a legújabb kibocsátáscsökkentő berendezések – vizsgálatára alkalmazott közös szabályoknak köszönhetően a tagállamok élvezhetik a méretgazdaságosság előnyeit, és a vizsgálati berendezések gyártói egységesebb piacon működhetnek.

## **B. Megoldások**

### ***Milyen alternatívák kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített alternatíva? Amennyiben nincs, miért nincs?***

A problémák kezelésére négy szakpolitikai alternatíva (1a., 1b., 2., 3. szakpolitikai alternatíva) került kidolgozásra. Valamennyi szakpolitikai alternatíva hozzáigazítja az időszakos műszaki vizsgálatokat az elektromos járművekhez, és új megvizsgálandó tételeket emel be az időszakos elektronikus műszaki vizsgálatok révén (beleértve a biztonság és a kibocsátás szempontjából releváns rendszerek szoftverintegritásának tesztelését). Új kibocsátásvizsgálati módszereket is magukban foglalnak mind a részecskék, mind az NOx tekintetében; ezek a legújabb kibocsátáscsökkentő technológiákhoz való alkalmazkodáshoz és a nagy kibocsátású járművek – köztük a manipulált járművek – észleléséhez szükségesek. Mindegyik szakpolitikai alternatíva szerint szükség van a műszaki vizsgálatra minden jelentős átalakítást követően (ilyen például a meghajtórendszer vagy a kibocsátási osztály megváltoztatása), valamint a műszaki vizsgálati bizonyítvány digitalizálására, a nemzeti járműnyilvántartások összekapcsolására, valamint az e nyilvántartásokban szereplő harmonizált járműadatok körének kibővítésére. Ezenkívül valamennyi szakpolitikai alternatíva előírja a tagállamok számára, hogy a nemzeti adatbázisokban rögzítsék a kilométer-számlálók állásait, és ezeket az adatokat a jármű újbóli nyilvántartásba vételekor bocsássák a többi tagállam rendelkezésére.

A valamennyi szakpolitikai alternatívában megjelenő intézkedések mellett az **1a. szakpolitikai alternatíva** a járművekre (a nyilvántartásba vételre és az állapotra) vonatkozó adatok hatékonyabb felhasználására fókuszál, beleértve a jármű-forgalmiengedélyek digitális formátumban történő kiállítását is. Az **1b. szakpolitikai alternatíva** a távérzékelési technológiát alkalmazó hatékonyabb műszaki ellenőrzésekre összpontosít, amely lehetővé teszi a potenciálisan nagy kibocsátású járművek azonosítását, amelyeket i. ellenőrizhetnek közvetlenül az azonosítást követően, közúti ellenőrzés során, vagy ii. kibocsátásvizsgálat céljából berendelhetnek műszaki vizsgálóállomásra. Ez az alternatíva megszüntetné annak lehetőségét is, hogy a motorkerékpárokat mentesítsék az időszakos műszaki vizsgálatok alól, továbbá előírná a könnyű haszongépjárművek éves kibocsátásvizsgálatát, és kötelezővé tenné a rakományrögzítés ellenőrzését. Az 1b. szakpolitikai alternatíva is bevezeti a kötelező éves időszakos műszaki vizsgálatot a 10 éves vagy annál idősebb járművek esetében. Az 1b. szakpolitikai alternatíva megkönnyítené a személyek szabad mozgását annak előírásával, hogy a járművet nyilvántartásba vevő tagállamnak egy legfeljebb hathónapos időszakra el kell ismernie a másik tagállam által kiállított időszakos műszaki vizsgálati bizonyítványt, feltéve, hogy a következő időszakos műszaki vizsgálatot a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban végzik el.

A **2. szakpolitikai alternatíva** az 1a. és az 1b. szakpolitikai alternatíva keretében javasolt intézkedések többségét magában foglalja. Emellett tartalmaz egy további intézkedést az adatkormányzásra vonatkozóan, melynek célja a járművek műszaki információihoz (többek között a járműfedélzeti adatokhoz) való hozzáférés eljárásainak és eszközeinek meghatározása. Ezen túlmenően a könnyű haszongépjárművek közúti műszaki ellenőrzését is bevezetné. A **3. szakpolitikai alternatíva** a legambiciózusabb szakpolitikai alternatíva, tekintettel arra, hogy még a fentebb ismertetett alternatíváknál is tovább megy a műszaki vizsgálat hatókörének és módszereinek harmonizálása, valamint az időszakos műszaki vizsgálatok nyomán kiállított bizonyítványok kölcsönös elismerése terén. A 2. szakpolitikai alternatívában foglalt intézkedések mellett a 3. szakpolitikai alternatíva az időszakos műszaki vizsgálat hatályát még inkább kiterjeszti (kivételek nélkül valamennyi motorkerékpárra, valamint a könnyű pótkocsikra), a közúti műszaki ellenőrzés hatályát pedig kiterjeszti valamennyi motorkerékpárra. Megköveteli továbbá, hogy a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamok korlátozás nélkül elismerje a bármely más tagállamban az időszakos műszaki vizsgálatok nyomán kiállított bizonyítványokat.

A 2. szakpolitikai alternatíva az előnyben részesített megoldás, mivel hatékonynak tekinthető a szakpolitikai célkitűzések elérésében, nagy hatékonyságú és nettó előnyökkel jár, továbbá összhangban van az e területen jól bevált nemzeti szakpolitikákkal.

### ***Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?***

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva az időszakos műszaki vizsgálatokkal foglalkozó ágazat (CITA, FSD és mások), továbbá a fogyasztók (FIA), a vizsgálati berendezések gyártói (EGEA) és a motorkerékpár-gyártók (ACEM) támogatását élvezi. Ezt az alternatívát támogatják bizonyos tagállamok is, különösen azok, amelyekben több ezer kisebb műszaki vizsgálóállomás működik. Az információkhoz való hozzáférést és az információcserét illetően több válaszadó (köztük a CITA, az EGEA és az EReg) hangsúlyozta, hogy a járműfedélzeti adatokhoz való ingyenes és egyszerű hozzáférés fontos a járművek megfelelő ellenőrzésének lehetővé tétele szempontjából. A logisztikai ágazat pedig határozottan támogatja az ebben az alternatívában foglalt szigorúbb rakományrögzítési követelményeket.

### **C. Az előnyben részesített megoldások hatásai**

***Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb alternatívák) előnyei?***

A 2. szakpolitikai alternatíva hozzá fog járulni az Unióban a közúti közlekedésbiztonság növeléséhez, és eredményeként a becslések szerint a 2026–2050-es időszakban az alapforgatókönyvhöz képest 6 912 halálesetet és 64 885 súlyos sérülést fognak elkerülni. Hozzájárul a fenntartható mobilitáshoz is azáltal, hogy csökkenti a légszennyezőanyag- és zajkibocsátást, ami a becslések szerint 83,4 milliárd EUR összegű külsőköltség-megtakarítást eredményez (a 2026–2050-es időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest, jelenértéken kifejezve). Hozzá fog járulni a személyek és áruk szabad mozgásának megkönnyítéséhez az Unión belül azáltal, hogy felszámolja a járművek másik tagállamban történő újbóli nyilvántartásba vétele előtt álló akadályokat, és rendelkezik az időszakos műszaki vizsgálatok nyomán kiállított bizonyítványok (korlátozott) uniós szintű elismeréséről.

A 2. szakpolitikai alternatíva várhatóan jelentős előnyökkel jár az elektromos járművek ellenőrzésére szolgáló vizsgálati módszereknek, a jobb kibocsátásvizsgálatnak (NO<sub>x</sub>- és részecskeszám-mérésnek), valamint a fejlett gépjárművezetés-támogató rendszereket és az egyéb biztonsági rendszereket érintő vizsgálati módszerek bevezetése eredményeként. A 10 évnél idősebb járművek éves vizsgálata nem csak jelentős biztonsági és környezeti előnyökkel jár, hanem egyúttal több ezer új munkahelyet is teremt, különösen azokban a tagállamokban, ahol jelenleg munkahelyek szűnnek meg a gépjárműiparban. További előnyök várhatók a rakományrögzítés kötelező ellenőrzésének és az adatkormányzási intézkedések bevezetésének eredményeként. A nagy számú jármű szennyezőanyag- és zajkibocsátásának szűrését lehetővé tevő új vizsgálati módszerek (például a csővégi kipufogógáz-mérés és a távérzékelés) jelentősen megnövelik a nagy kibocsátású járművek észlelésének hatékonyságát.

A 2. szakpolitikai alternatíva várhatóan javítja majd a felderítést, aminek köszönhetően várhatóan csökken a hibás és manipulált járművek száma, többek között a közúti műszaki ellenőrzéseknek a könnyű haszongépjárművekre való kiterjesztése révén. Ez várhatóan jelentősen visszaszorítja a kilométer-számláló manipulálását, annak köszönhetően, hogy kötelező lesz a kilométer-számláló állásainak rögzítése, valamint újbóli nyilvántartásba vétel esetén a korábbi állások rendelkezésre bocsátása. Várhatólag további előnyökkel jár majd a kötelező elektronikus műszaki vizsgálati bizonyítvány, a jármű nyilvántartásba vételét igazoló digitális formátumú okmány bevezetése, az időszakos műszaki vizsgálatok nyomán készült jegyzőkönyvek nemzeti adatbázisokban történő hozzáférhetővé tétele, valamint a nemzeti járműnyilvántartásokban szereplő releváns járműadatok körének kiterjesztése. Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva esetében a teljes haszon a becslések szerint a 2026–2050-es időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken kifejezve – 391,6 milliárd EUR.

***Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb alternatívák)?***

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva (2. szakpolitikai alternatíva) teljes költsége a becslések szerint a 2026–2050-es időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken kifejezve – 65,9 milliárd EUR. E költségek legnagyobb része más vállalkozások (azaz a járműtulajdonosok) adminisztratív költségeiből adódik, melyek a további időszakos műszaki ellenőrzésekhez és a hatóságokkal a közúti műszaki ellenőrzések során folytatott együttműködéshez kapcsolódnak (ezek a 2. szakpolitikai alternatíva teljes költségének mintegy 39 %-át teszik ki), ezt követik az időszakos műszaki vizsgálatokat végző állomások kiigazítási

költségei (melyek a vizsgálatok elvégzéséhez szükséges berendezésekhez, képzéshez és ellenőrközéshez kapcsolódnak), melyek a 2. szakpolitikai alternatíva teljes költségének mintegy 35 %-át teszik ki. A nemzeti közigazgatások adminisztratív költségei főként a kilométer-számláló állásaira vonatkozó adatbázis létrehozásához és a rendszer működéséhez kapcsolódnak (a 2. szakpolitikai alternatíva összköltségének 3,6 %-a). Ezzel szemben a polgároknál jelentkező adminisztratív költségek az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva esetében az összköltségének 21 %-ára becsülhetők, és a 10 évnél idősebb járművek kötelező éves vizsgálatából, a motorkerékpárok közúti műszaki ellenőrzésének bevezetéséből, valamint a magas kibocsátásúnak talált járművek további kibocsátási vizsgálataiból adódnak. Az egyéb költségek az összköltség viszonylag kis hányadát teszik ki.

### ***Milyen hatást gyakorol a fellépés a kkv-kra és a versenyképességre?***

A kkv-ként működő vizsgálóállomások többletköltségeket viselnek majd az elektromos és hibrid járművekhez való alkalmazkodás, az általános biztonsági rendeletnek való megfelelés ellenőrzésére szolgáló időszakos elektronikus műszaki vizsgálatok (ePTI) bevezetése, a kötelező részecskeszám-vizsgálatok és NOx-vizsgálatok, a könnyű haszongépjárművek kiegészítő kibocsátási vizsgálatai és a motorkerékpárok zajvizsgálata miatt. Ezek a többletköltségek az ellenőrök képzéséhez és a szükséges berendezések beszerzéséhez kapcsolódnak. A berendezésekhez kapcsolódó kiegészítő költségek azonban egyúttal többletbevételt jelentenek a gépjárműszerelői berendezések gyártói számára, amelyek közül sokan egyúttal kkv-k is. Ugyanakkor az időszakos műszaki vizsgálatokat végző állomások az időszakos műszaki vizsgálatok díjából adódóan visszanyerhetik a teljes költségnövekedést, tehát képesek lesznek megőrizni nyereség szintjüket, miközben új bevételi forrásokat is szereznek. Elsősorban a kkv-k élvezik majd a gyakoribb és összetettebb vizsgálatoknak köszönhetően létrejövő 19 000–20 000 új munkahely jelentette előnyöket. Bár az időszakos műszaki vizsgálatok területén dolgozó nagy üzemeltetőknél több előny jelentkezhet, mint a kisebbeknél, elvileg mindegyikük profitál majd. Végezetül hozzá kell tenni, hogy a műszaki alkalmassági keretrendszer hatékonyabb érvényesítése tisztességesebb versenyt biztosít, csökkenti annak lehetőségét, hogy egyes szereplők árelőnyhöz jussanak azzal, hogy a járművek kapcsán alacsonyabb szintű előírásokkal dolgoznak és elkerülik a járművek szükséges karbantartását.

### ***Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?***

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva nyomán a tagállami hatóságoknál jelentkező egyszeri és ismétlődő adminisztratív költségek várható becsült összege – a 2026 és 2050 közötti időszakra nézve és jelenértékben kifejezve – 2,39 milliárd EUR. E költségek a kilométer-számlálóval kapcsolatos csalások kezelésére irányuló intézkedésből adódnak, amelynek keretében ki kell dolgozni egy rendszert a járművek kilométer-számlálójának a gépjárműszerelőknél és más javítóállomásokon történő leolvasására. Az ezen intézkedésből eredő egyszeri és ismétlődő adminisztratív költségek teljes becsült összege – a 2026 és 2050 közötti időszakra nézve és jelenértékben kifejezve – 2,12 milliárd EUR. Emellett a kisteherautók közúti ellenőrzése ismétlődő adminisztratív költségekkel (vagyis a további ellenőrzések nyomán adódó munkaerőköltségekkel) fog jární, melyek a becslések szerint a 2026–2050-es időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken kifejezve – 107,5 millió EUR-t tesznek majd ki.

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva esetén a kiigazítási összköltség a becslések szerint a 2026–2050-es időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken

kifejezve – 207,2 millió EUR, melyből 29,7 millió EUR egyszeri költség. A hatóságok esetében a legjelentősebb további kiigazítási költségek a távérzékelés bevezetéséből, a tehergépkocsik NOx-kibocsátásának mérésére szolgáló csővégi kipufogógáz-mérésének lehetőségéből, valamint a zajmérő berendezések (zajkamerák) telepítéséből adódnak. Ez magában foglalja a szükséges berendezések beszerzésének, a megfelelő informatikai infrastruktúra létrehozásának és az ellenőrök kapcsolódó képzésének egyszeri költségeit, valamint a berendezések karbantartásából és az adatkezelésből, továbbá a csővégi kipufogógáz-mérést végző ellenőrök munkaerőköltségeiből adódó ismétlődő költségeket. A szóban forgó intézkedés miatti kiigazítási költségek a 2026–2050-es időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken kifejezve –192,9 millió EUR-t tesznek ki az alapforgatókönyvhöz képest.

A kezdeményezés emellett várhatóan költségmegtakarítást is eredményez a nemzeti közigazgatási szerveknél az elektronikus műszaki vizsgálati bizonyítvány bevezetésének, a nemzeti járműnyilvántartások összekapcsolásának és a digitális jármű-forgalmi engedélyek kibocsátásának eredményeként. A megtakarítások várhatóan jelentősek lesznek, és a 2026–2050-es időszakban jelenértékben kifejezve elérik az 5,23 milliárd EUR-t.

### ***Arányosság***

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva az átfogó szakpolitikai célkitűzések eléréséhez szükséges mértékhez képest arányosnak tekinthető. Az alternatíva hatálya az uniós szinten a legjobban megvalósítható aspektusokra korlátozódik (a módszerek és a vizsgálati terjedelem harmonizálása, valamint a szükséges járműadatok hatékony megosztását és az azokhoz való hatékony hozzáférést biztosító közös megoldások megtalálása). Bár egyes intézkedések jelentős költségekkel járnak, az előnyök nagymértékben meghaladják a költségeket.

## **D. További lépések**

### ***Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?***

Öt évvel a felülvizsgált jogszabály alkalmazását követően a Bizottság elvégzi a műszaki alkalmasságról szóló csomag értékelését annak ellenőrzése érdekében, hogy a kezdeményezés célkitűzései milyen mértékben valósultak meg, és a végrehajtással kapcsolatos főbb megállapításairól jelentést nyújt be a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek. A jelentéshez adott esetben megfelelő ajánlásokat kell csatolni.