

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

► **B** **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 443/2009/EK RENDELETE**

(2009. április 23.)

a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 140., 2009.6.5., 1. o.)

Módosította:

Hivatalos Lap

		Szám	Oldal	Dátum
► <u>M1</u>	A Bizottság 397/2013/EU rendelete (2013. április 30.)	L 120	4	2013.5.1.
► <u>M2</u>	Az Európai Parlament és a Tanács 333/2014/EU rendelete (2014. március 11.)	L 103	15	2014.4.5.



**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 443/2009/EK
RENDELETE**

(2009. április 23.)

**a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának
csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében
az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények
meghatározásáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen
175. cikkének (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

- (1) E rendelet célja a Közösségben nyilvántartásba vett új személygépkocsik kibocsátási teljesítményére vonatkozó követelmények meghatározása – a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés részeként és biztosítva a belső piac megfelelő működését.
- (2) Az Európai Közösség részéről a 94/69/EK tanácsi határozattal ⁽³⁾ jóváhagyott, az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezménye értelmében minden félnek olyan nemzeti és – adott esetben – regionális programokat kell kidolgoznia és végrehajtania, amelyek az éghajlatváltozás enyhítését célzó intézkedéseket tartalmaznak. Ezzel összefüggésben a Bizottság 2007 januárjában javaslatot tett arra, hogy az Európai Unió nemzetközi tárgyalások keretében törekedjen elérni, hogy az üvegházhatású gázok fejlett országok által történő kibocsátása (az 1990-es szinthez képest) 30 %-kal csökkenjen 2020-ig, továbbá hogy az Unió tegyen határozott és független kötelezettségvállalást, hogy az üvegházhatású gázok kibocsátását (az 1990-es szinthez képest) legalább 20 %-kal csökkenti 2020-ig, a más fejlett országok által elért csökkentésektől függetlenül. Ez a cél az Európai Parlament és a Tanács támogatását is elnyerte.

⁽¹⁾ HL C 77., 2009.3.31., 1. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2008. december 17-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2009. április 6-i határozata.

⁽³⁾ HL L 33., 1994.2.7., 11. o.

▼B

- (3) E kötelezettségvállalások egyik következménye a tagállamok számára, hogy jelentősen csökkenteniük kell a személygépkocsikból származó kibocsátást. A kibocsátások szükséges jelentős csökkentése érdekében szakpolitikai célokat és intézkedéseket kell végrehajtani tagállami és közösségi szinten nemcsak az ipari és energiaágazatban, hanem a Közösség gazdaságának minden ágazatában. Az üvegházhatású gázok kibocsátása tekintetében a közúti közlekedés az Unió második legjelentősebb ágazata, amelynek kibocsátása folyamatosan emelkedik. Ha a közúti közlekedés által az éghajlatváltozásra gyakorolt hatás továbbra is nő, ez jelentős mértékben aláássa az éghajlatváltozás megfékezésére egyéb területeken tett erőfeszítéseket.
- (4) A gyártók számára az új személygépkocsikkal kapcsolatos közösségi célok nagyobb biztonságot jelentenének a tervezésben és nagyobb rugalmasságot a CO₂-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos követelmények teljesítésében, mint ha csupán egymástól független nemzeti csökkentési célok léteznének. A kibocsátási követelmények meghatározása során az innováció ösztönzése és az energiafogyasztás csökkentése mellett fontos figyelembe venni a piacokra és a gyártók versenyképességére gyakorolt hatást, a felmerülő közvetlen és közvetett üzleti költségeket, valamint az innováció ösztönzése és az energiafogyasztás csökkenése terén jelentkező előnyöket.
- (5) E rendelet alapját az új személygépkocsik átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását ellenőrző rendszer kialakításáról szóló, 2000. június 22-i 1753/2000/EK európai parlamenti és a tanácsi határozattal ⁽¹⁾ összhangban a Közösségben nyilvántartásba vett járművek CO₂-kibocsátására vonatkozó jól bevált mérési és ellenőrzési eljárás képezi. Fontos, hogy a CO₂-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos követelmények meghatározása továbbra is közösségszerte kiszámíthatóságot és tervezési biztonságot kínáljon a gépjárműgyártók számára az új gépkocsik tekintetében a Közösség egész területén.
- (6) A Bizottság 1995-ben közösségi stratégiát fogadott el a gépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentésére. E stratégia három elven nyugodott: a gépjárműipar részéről önkéntes kötelezettségvállalás a kibocsátás csökkentésére, a fogyasztók megfelelőbb tájékoztatása és az üzemanyag-takarékos járművek vásárlásának pénzügyi intézkedések általi ösztönzése volt.
- (7) 1998-ban az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA) kötelezettségvállalást fogadott el, amelynek értelmében 2008-ig 140 g/km-re csökkenti az eladott új autók átlagos CO₂-kibocsátását. 1999-ben a Japán Autógyártók Szövetsége (JAMA) és a Koreai Autógyártók Szövetsége (KAMA) hasonló tartalmú kötelezettségvállalást fogadott el, amelynek értelmében 2009-ig ugyancsak 140 g/km-re csökkenti az eladott új autók átlagos CO₂-kibocsátását. Ezeket a kötelezettségvállalásokat a Bizottság is elismerte a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló, 1999. február 5-i 1999/125/EK európai bizottsági ajánlásban ⁽²⁾ (ACEA), a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló, 2000. április 13-i 2000/303/EK bizottsági ajánlásban ⁽³⁾ (KAMA), valamint a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló, 2000. április 13-i 2000/304/EK bizottsági ajánlásban ⁽⁴⁾ (JAMA).

⁽¹⁾ HL L 202., 2000.8.10., 1. o.

⁽²⁾ HL L 40., 1999.2.13., 49. o.

⁽³⁾ HL L 100., 2000.4.20., 55. o.

⁽⁴⁾ HL L 100., 2000.4.20., 57. o.

▼B

- (8) 2007. február 7-én a Bizottság két párhuzamos közleményt fogadott el: a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről szóló közleményt, illetve a 21. századi versenyképes autóipari szabályozási keretről („CARS 21”) szóló közleményt. A közlemények hangsúlyozták, hogy jóllehet történt elmozdulás az irányba, hogy 2008/2009-re 140 g/km-re csökkenjen a CO₂-kibocsátás, ha nem kerül sor további intézkedések bevezetésére, akkor 2012-re nem sikerül elérni az új gépkocsik esetében 120 g/km-ben meghatározott közösségi célt.
- (9) A közlemények – a 2012-re 120 g/km-ben meghatározott közösségi célérték teljesítése érdekében – integrált megközelítés alkalmazását javasolták és bejelentették, hogy a Bizottság, a közösségi cél teljesítése érdekében, olyan jogi keretszabályozásra fog javaslatot tenni, amely a járművek motorteknológiáinak fejlesztése révén az új gépkocsik átlagos CO₂-kibocsátásának 130 g/km-re való kötelező leszorítását irányozza elő. Összhangban a gyártók önkéntes kötelezettségvállalásain alapuló megközelítéssel, ez a keret magában foglalja azokat az elemeket, amelyeket a személygépkocsik CO₂-kibocsátásának mérése során a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ értelmében figyelembe vesznek. Más műszaki fejlesztések és a fenntartható bioüzemanyagok használatának fokozása révén további 10 g/km-es – vagy ha műszaki szempontból szükséges, ezzel egyenértékű – CO₂-csökkentést kell elérni.
- (10) Az új autók esetében kitűzött átlagos célértéket megvalósító jogszabályi keretnek a verseny szempontjából semleges, társadalomilag méltányos és az európai gépjárműgyártók sokféleségét figyelembe vevő fenntartható csökkentési célértékeket kell kitűznie, elkerülve a köztük lévő verseny indokolatlan torzulását. A jogi keretszabályozásnak igazodnia kell a Közösség kiotói vállalásainak teljesítésére vonatkozó átfogó célhoz, illetve ki kell egészülnie olyan egyéb, elsősorban a felhasználással kapcsolatos eszközökkel, mint a differenciált gépjármű- és energiaadók bevezetése.
- (11) Az Európai Unió általános költségvetésében megfelelő forrásokat kell elkülöníteni a közúti járművek CO₂-kibocsátásának radikális csökkentésére szolgáló technológiák fejlesztésének előmozdítására.
- (12) Annak érdekében, hogy a személygépkocsi-piac sokszínűsége megmaradjon, és hogy e piac képes legyen kielégíteni az eltérő fogyasztói igényeket, a személygépkocsik CO₂-kibocsátására vonatkozó célértékeket a személygépkocsik rendeltetésének függvényében, lineáris alapon kell meghatározni. A rendeltetés meghatározására alkalmas egyik paraméter a tömeg, amely kapcsolatban áll a jelenlegi kibocsátással és ezáltal realisabb és a verseny szempontjából semleges célértékeket eredményez. Ezen kívül a tömegre vonatkozó adatok már most rendelkezésre állnak. A rendeltetésen alapuló megközelítés hosszú távú értékelésének megkönnyítése érdekében a rendeltetés leírására szolgáló más

⁽¹⁾ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

▼B

paraméterre, például az „alapterületre” (a nyomtáv és a tengelytávolság szorzata) vonatkozóan is szükséges adatokat gyűjteni. A Bizottság 2014-ig felülvizsgálja a rendelkezésre álló adatokat, és szükség esetén javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a rendeltetés leírására szolgáló paraméter kiigazításáról.

- (13) E rendelet célja, hogy megfelelő ösztönzőket teremtsen a járműipar számára az új technológiákba való beruházásra. A rendelet közvetlenül előmozdítja az ökoinnovációt és tekintetbe veszi a jövőbeni technológiai fejlődést. Az innovatív hajtástechnológiák fejlesztését különösen elő kell segíteni, mivel azok a hagyományos személygépjárműveknél jóval alacsonyabb kibocsátást eredményeznek. Mindez elősegíti az európai ipar hosszú távú versenyképességét és minőségi munkahelyeket teremt. A Bizottság mérlegelheti annak lehetőségét, hogy beépítse az ökoinnovációs intézkedéseket a teszteljárásoknak a 715/2007/EK rendelet 14. cikke (3) bekezdése szerinti felülvizsgálatába, figyelembe véve a beépítés technikai és környezeti hatásait.
- (14) Elismerve az e rendelet hatálybalépését követően forgalomba kerülő rendkívül alacsony CO₂-kibocsátású járműtechnológiák korai generációinak igen magas kutatási és fejlesztési költségeit, valamint gyártási egységeköltségeit, e rendelet ideiglenes alapon fel kívánja gyorsítani és elő kívánja segíteni a rendkívül alacsony CO₂-kibocsátású járművek közösségi piacra való bevezetését a forgalomba hozatal kezdeti szakaszában.
- (15) Bizonyos alternatív üzemanyagok teljes életciklusuk alapján a CO₂-kibocsátás jelentős csökkentését kínálják. E rendelet ezért bizonyos alternatív üzemanyaggal működő járműveknek a közösségi piacokon történő további terjesztését célzó egyedi rendelkezéseket tartalmaz.
- (16) A CO₂-kibocsátásra és a gépkocsikra vonatkozó bizottsági stratégia keretében alkalmazott megközelítéssel való összhang biztosítása érdekében, különösen az autógyártó-szövetségek önkéntes kötelezettségvállalásaival összefüggésben, a célértéket csak azokra az új személygépkocsikra kell alkalmazni, amelyeket a Közösségben vesznek először nyilvántartásba, és amelyeket – a visszaélések elkerülése végett egy behatárolt időtartam kivételével – korábban a Közösségen kívül nem vettek nyilvántartásba.
- (17) A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ egységes keretet kínál, valamint igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket tartalmaz az új járművek jóváhagyásához. Az e rendelet előírásainak betartásáért felelős szervnek azonosnak kell lennie azzal a szervvel, amely az irányelv értelmében felelős a típus-jóváhagyási eljárás valamennyi mozzanatáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért.

⁽¹⁾ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

▼B

- (18) A típus-jóváahagyás tekintetében a 2007/46/EK irányelv II. melléklete szerinti különleges rendeltetésű járművekre különleges előírások vonatkoznak, ezért ezeket ki kell zárni e rendelet alkalmazási köréből. A fogyatékkal élők segítésére vonatkozó közösségi politikával összhangban ki kell zárni továbbá azokat a járműveket e rendelet hatálya alól, amelyeket e rendelet hatálybalépése előtt M₁ kategóriájú járműként hagytak jóvá és kerekesszék járművön belüli használatára gyártottak kereskedelmi célból, és amelyek a 2007/46/EK irányelv II. melléklete szerint megfelelnek különleges rendeltetésű jármű meghatározásának.
- (19) A gyártók számára rugalmasságot kell biztosítani a tekintetben, hogy miként teljesítik az e rendeletben meghatározott célértékeket, illetve lehetővé kell tenni számukra, hogy ne az egyes gépkocsikra vonatkozóan, hanem az új gépkocsik átlagára vonatkozóan érvényesítsék a CO₂-kibocsátási célértékeket. Ezért a gyártókra háruló kötelezettség annak biztosítására vonatkozik, hogy az általuk gyártott és a Közösség területén nyilvántartásba vett új gépkocsik átlagos, fajlagos kibocsátása ne haladja meg az ezekre a gépkocsikra meghatározott átlagos kibocsátási célértékeket. Az átmenet megkönnyítése érdekében ezt az előírást 2012 és 2015 között fokozatosan célszerű bevezetni.
- (20) A kibocsátások csökkentésére irányuló célok meghatározása tekintetében nem célszerű ugyanazt a módszert alkalmazni a nagy mennyiségben gyártókra, mint a kis mennyiségben termelőkre, amelyek az e rendeletben rögzített kritériumok alapján függetlennek tekintendők. A kis mennyiségben termelő gyártók számára alternatív kibocsátás-csökkentési célokat kell kitűzni, amelyek összefüggenek az adott gyártó járműveinek a CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló műszaki kapacitásával, illetve összeegyeztethetők az érintett piaci szegmens jellemzőivel. Erre az eltérésre vonatkozni kell az I. mellékletben meghatározott fajlagos kibocsátási célok felülvizsgálatának, amit legkésőbb 2013 elejéig el kell végezni.
- (21) Lehetővé kell tenni, hogy a szakosodott gyártókra a 2007. évi átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásuknál 25 %-kal alacsonyabb alternatív célérték vonatkozzon. Ezzel egyenlő célértéket kell rögzíteni abban az esetben, ha nem áll rendelkezésre információ az adott gyártó 2007. évi átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásáról. Erre az eltérésre vonatkozni kell az I. mellékletben meghatározott fajlagos CO₂-kibocsátási célértékek felülvizsgálatának, amit legkésőbb 2013 elejéig el kell végezni.

▼B

- (22) A Közösség területén nyilvántartásba vett valamennyi új, a gyártók felelősségi körébe tartozó személygépkocsira vonatkozó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás meghatározásakor minden személygépkocsit figyelembe kell venni, függetlenül tömegüktől vagy egyéb jellemzőiktől. Bár a 715/2007/EK rendelet nem terjed ki a 2 610 kg-ot meghaladó referenciatömegű személygépkocsikra, amelyekre a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében nem vonatkozik a típusjóváhagyás, e járművek kibocsátását a 692/2008/EK rendeletben ⁽¹⁾ a személygépkocsik számára rögzített mérési eljárással kell mérni. Az így kapott CO₂-kibocsátási értékeket fel kell tüntetni a jármű megfeleléségi tanúsítványában annak érdekében, hogy a járművet fel lehessen venni a nyomon követési rendszerbe.
- (23) Annak érdekében, hogy a gyártók számára az e rendeletben előírt célértékek elérése érdekében kellő rugalmasságot lehessen biztosítani, a gyártók – nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes eljárások keretében – csoportosulásokat hozhatnak létre. A csoportosulás létrehozásáról szóló megállapodás időbeli hatálya nem terjedhet tovább öt évnél, azonban meghosszabbítható. Amennyiben több gyártó csoportosulást hoz létre, és a csoportosulás egészének átlagos kibocsátása nem haladja meg az adott csoportosulás számára előírt kibocsátási célértéket, akkor úgy kell tekinteni, hogy a gyártók teljesítették a célértékeket.
- (24) Az e rendelet szerint meghatározott célértékek teljesülésének biztosítása érdekében megbízható előírás-teljesítési mechanizmusra van szükség.
- (25) Az új személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátását a Közösségben összehangolt alapelvek alapján, a 715/2007/EK rendeletben meghatározott módszer szerint kell mérni. E rendelet adminisztrációs terheinek minimális szintre való csökkentése érdekében a rendszer előírásainak teljesítését a Közösségben nyilvántartásba vett új autókra vonatkozó, a tagállamok által összegyűjtött és a Bizottsághoz eljuttatott adatok alapján kell végezni. A teljesítés értékeléséhez használt adatok egységességének biztosítása érdekében ezen adatok összegyűjtésének és bejelentésének folyamatát a lehető legnagyobb mértékben össze kell hangolni.
- (26) A 2007/46/EK irányelv előírja, hogy a gyártóknak minden új személygépkocsihoz megfeleléségi nyilatkozatot kell kiadniuk, és hogy a tagállamok csak akkor engedélyezhetik egy új személygépkocsi nyilvántartásba vételét, illetve forgalomba helyezését, ha az rendelkezik érvényes megfeleléségi igazolással. A tagállamok által összegyűjtött adatoknak összhangban kell lenniük a gyártó által a személygépkocsihoz kiadott megfeleléségi igazolással, és csak ezen a hivatkozáson alapulhatnak. Ha a tagállamok valamely indokolt okból kifolyólag nem használják a megfeleléségi igazolást az új személygépkocsik nyilvántartásba vétele és forgalomba

⁽¹⁾ A könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanács rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló, 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendelet (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.).

▼B

helyezése során, a nyomon követési eljárásban való pontosság biztosítása érdekében hatályba léptetik a szükséges intézkedéseket. Létre kell hozni egy közösségi adatbázist, amely a megfelelő tanúsítvány adatait tartalmazza. Ezt használják kizárólagos hivatkozásként annak érdekében, hogy az új járművek nyilvántartásba vételekor a tagállamok könnyebben megőrizzék nyilvántartási adataikat.

- (27) Az e rendelet szerinti előírások gyártók általi teljesítését közösségi szinten kell értékelni. Az e rendelet alapján meghatározott átlagos fajlagos CO₂-kibocsátási értéket túllépő gyártóknak 2012-től kezdve minden naptári évre vonatkozóan többletkibocsátási díjat kell fizetniük. A díj összege annak arányában változik, hogy az adott gyártó milyen mértékben lépte túl a célértéket. A díj összege az idővel arányosan növekszik. A személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló intézkedések ösztönzése érdekében a díjnak tükröznie kell a műszaki költségeket. A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az Európai Unió általános költségvetési bevételeinek kell tekinteni.
- (28) A tagállamok által a Szerződés 176. cikke értelmében fenntartott vagy bevezetett nemzeti intézkedések – e rendelet céljait és eljárásait figyelembe véve – nem állapíthatnak meg további vagy szigorúbb szankciókat azokra a gyártókra, amelyek nem teljesítik az e rendelet szerinti céljaikat.
- (29) E rendelet nem érinti a közösségi versenyszabályok teljes körű alkalmazását.
- (30) A hosszú távú cél elérése érdekében a Bizottságnak meg kell vizsgálnia az erre szolgáló új lehetőségeket, különös tekintettel a küszöbértékgörbe meredekségére, a rendeltetés leírására szolgáló paraméterre és többletkibocsátási díj rendszerére.
- (31) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni.
- (32) Különösen azt a hatáskört kell a Bizottságra ráruházni, hogy módosíthassa a nyomon követési és bejelentési követelményeket az e rendelet alkalmazásával kapcsolatos tapasztalatok fényében; megállapíthassa a többletkibocsátási díj beszedésével kapcsolatos módszereket; kidolgozhassa az egyes gyártókra vonatkozó eltérés pontosabb szabályait; és hogy kiigazíthassa az I. mellékletet az alábbiak tekintetében: a Közösségben nyilvántartásba vett új személygépjárművek tömege alakulásának figyelembe vétele és a fajlagos CO₂-kibocsátás mérésére vonatkozó szabályozási vizsgálati eljárásban bekövetkező változások tükrözése. Mivel ezen intézkedések általános hatályúak és e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására, valamint a rendelet új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítésére irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

▼B

- (33) Az 1753/2000/EK határozatot az egyszerűség és a jogi egyértelműség érdekében hatályon kívül kell helyezni.
- (34) Mivel e rendelet célját, nevezetesen a belső piac megfelelő működése, valamint az Uniónak az üvegházhatású gázkibocsátás csökkentésére irányuló általános célja érdekében az új személygépkocsikra vonatkozóan CO₂-kibocsátási követelmények megállapítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért a javasolt intézkedés terjedelme és hatásai miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy és célok

Ez a rendelet CO₂-kibocsátási követelményeket állapít meg az új személygépkocsikra vonatkozóan a belső piac megfelelő működése, valamint az Európai Közösség azon általános céljának elérése érdekében, hogy az új gépjárműflotta átlagos CO₂-kibocsátása 120 g/km legyen. E rendelet az új személygépkocsik átlagos CO₂-kibocsátását 130 g/km-ben határozza meg, amely a járműmotor-technológia terén megvalósuló – a 715/2007/EK rendelettel és a hozzá kapcsolódó végrehajtási intézkedésekkel összhangban mért – fejlődés és az innovatív technológiák segítségével érhető el.

▼M2

Ez a rendelet az Unióban nyilvántartásba vett, új személygépkocsiknak a 715/2007/EK rendelettel, a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletével és végrehajtási intézkedéseivel összhangban, innovatív technológiák segítségével mért átlagos CO₂-kibocsátására alkalmazandó célértéket a 2020. évtől kezdve 95 g/km-ben határozza meg.

▼B

Ez a rendelet a közösségi integrált megközelítés keretében további intézkedésekkel fog kiegészülni, amelyek további 10 g/km mértékű CO₂-kibocsátás csökkentést irányoznak elő.

2. cikk

Hatály

(1) Ez a rendelet a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének meghatározása szerinti M₁ kategóriájú gépjárművekre alkalmazandó (a továbbiakban: személygépkocsik), amennyiben e járműveket a Közösségben először veszik nyilvántartásba és korábban a Közösségen kívül nem vették nyilvántartásba őket (a továbbiakban: új személygépkocsik).

(2) Nem kell figyelembe venni a Közösségen kívüli korábbi nyilvántartásba vételt, ha az a Közösségben való nyilvántartásba vétel előtt kevesebb mint három hónappal történt.

▼B

(3) Ez a rendelet nem alkalmazandó a 2007/46/EK irányelv II. melléklete A. részének 5. pontjában meghatározott különleges rendeltetésű járművekre.

▼M2

(4) 2012. január 1-jén kezdődő hatállyal a 4. cikk, a 8. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a 9. cikk, valamint a 10. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó az olyan gyártóra, amely minden kapcsolt vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint 1 000 új személygépkocsi nyilvántartásba vételét eredményezte az Unióban.

▼B*3. cikk***Meghatározások**

- (1) E rendelet alkalmazásában:
- a) „átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás”: egy gyártó vonatkozásában az általa gyártott összes új személygépkocsi fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga;
 - b) „megfelelőségi nyilatkozat”: a 2007/46/EK irányelv 18. cikke szerinti nyilatkozat;
 - c) „gyártó”: az a személy vagy szervezet, aki vagy amely a jóváhagyó hatóságnak felelősséggel tartozik a 2007/46/EK irányelv szerinti EK-típusjóváhagyási eljárás minden vonatkozásáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért;
 - d) „tömeg”: a menetkész állapotú, teljesen felszerelt személygépkocsinak a megfelelőségi nyilatkozatban szereplő, a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.6. pontjában meghatározott tömege;
 - e) „alapterület”: a nyomtáv szorozva tengelytávval, a megfelelőségi nyilatkozatban foglaltak és a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.1. és 2.3. szakaszaiban meghatározottak szerint;
 - f) „fajlagos CO₂-kibocsátás”: a személygépkocsinak a 715/2007/EK rendelettel összhangban mért és a megfelelőségi nyilatkozatban „CO₂-kibocsátás (vegyes)” megjelöléssel feltüntetett CO₂-kibocsátása. A 715/2007/EK rendelet szerinti típusjóváhagyással nem rendelkező személygépkocsik esetében fajlagos CO₂-kibocsátás a 692/2008/EK rendeletben a személygépkocsikra vonatkozóan megállapított mérési eljárásnak, vagy pedig a Bizottság által az ilyen személygépkocsik CO₂-kibocsátásának megállapítása céljára elfogadott eljárásoknak megfelelően mért CO₂-kibocsátás;
 - g) „fajlagos kibocsátási célérték”: egy gyártó esetében az általa gyártott összes új személygépkocsi I. melléklet szerinti fajlagos CO₂-kibocsátásából kiszámított átlag, vagy – amennyiben a gyártó jogosult a 11. cikk szerinti mentesítésre – a mentesítés alapján meghatározott kibocsátási célérték.

▼B

(2) E rendelet alkalmazásában: „kapcsolt gyártók csoportja” a gyártót és kapcsolt vállalkozásait jelenti. A gyártók tekintetében kapcsolt vállalkozások:

a) olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó közvetlenül vagy közvetve:

▼M2

— rendelkezik a szavazati jogok több mint felével, vagy,

▼B

— jogosult a felügyelő testület, az ügyvezető testület vagy a vállalkozást jogilag képviselő testületek tagjainak több mint felének kinevezésére, vagy

— jogosult a vállalkozás ügyeinek irányítására;

b) olyan vállalkozások, amelyek a gyártó tekintetében közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkeznek;

c) olyan vállalkozások, amelyekben a b) pontban említett vállalkozás közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkezik;

d) olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó az a), b) vagy c) pontban említett vállalkozások egyikével vagy közülük többel együttesen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel, valamint az olyan vállalkozások, amelyekben az utóbbi vállalkozások közül kettő vagy több együttesen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel;

e) olyan vállalkozások, amelyekben az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel együttesen rendelkezik a gyártó vagy az a)–d) pontban említett egy vagy több kapcsolt vállalkozása, és egy vagy több harmadik személy.

*4. cikk***Fajlagos kibocsátási célértékek**

A 2012. január 1-jén kezdődő naptári évben és a továbbiakban minden naptári évben minden személygépkocsi-gyártónak biztosítani kell, hogy átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása nem haladja meg az I. melléklettel összhangban meghatározott, vagy – amennyiben a gyártó jogosult a 11. cikk szerinti mentesítésre – a mentesítés szerint meghatározott fajlagos CO₂-kibocsátási célértéket.

▼M2

Az egyes gyártók átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának kiszámításához az adott évben agyártó által nyilvántartásba vett új személygépkocsik alábbi arányait kell figyelembe venni:

— 2012-ben 65 %,

— 2013-ban 75 %,

— 2014-ben 80 %,

— 2015-től 2019-ig 100 %,

▼M2

- 2020-ban 95 %,
- 2020 végéig elérendően és azt követően 100 %.

▼B*5. cikk***Extra kibocsátási egységek**

Az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás kiszámításakor az 50 g/km-nél kisebb fajlagos CO₂-kibocsátású új személygépkocsik

- 2012-ben 3,5 gépkocsinak,
- 2013-ben 3,5 gépkocsinak,
- 2014-ben 2,5 gépkocsinak,
- 2015-ben 1,5 gépkocsinak,
- 2016-tól kezdve 1 gépkocsinak számítanak.

▼M2*5a. cikk***Extra kibocsátási egységek a 95 g/km-es CO₂-kibocsátási célérték kiszámításához**

Az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás kiszámításakor minden egyes, 50 g CO₂/km-nél alacsonyabb fajlagos CO₂-kibocsátású új személygépkocsi:

- 2020-ban 2 gépkocsinak,
- 2021-ben 1,67 gépkocsinak,
- 2022-ben 1,33 gépkocsinak,
- 2023-tól kezdve pedig 1 gépkocsinak számít,

a 2020 és 2022 közötti időszakban a gépjármű nyilvántartásba vételének éve tekintetében, gyártónként – a teljes időszakra vonatkozóan – 7,5 g CO₂/km CO₂-kibocsátási felső korlát mellett.

▼B*6. cikk***Az alternatív üzemanyaggal működő járművekre vonatkozó fajlagos kibocsátási célérték**

A gyártók által a 4. cikkben említett fajlagos kibocsátási célérték-megfelelés megállapítása céljából a benzin és 85 % etanol keverékéből („E85”) álló, és a vonatkozó közösségi jogszabályoknak vagy európai műszaki szabványoknak megfelelő üzemanyaggal működni képes járművek CO₂-kibocsátását 2015. december 31-ig 5 %-kal csökkenteni kell, tekintettel a bioüzemanyag-meghajtású járművek jobb technológiai adottságaira és kibocsátás-csökkentési képességére. E csökkentés csak akkor alkalmazandó, ha a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállamban található üzemanyagtöltő állomások legalább 30 %-a értékesít a bioüzemanyagokra vonatkozóan a vonatkozó közösségi jogszabályok által megállapított fenntarthatósági kritériumoknak megfelelő ilyen típusú alternatív üzemanyagot.

▼B*7. cikk***Csoportosulás**

(1) A 11. cikk szerinti mentesítésre nem jogosult gyártók csoportosulást hozhatnak létre a 4. cikk szerinti kötelezettségeik teljesítése céljából.

(2) A csoportosulást létrehozó megállapodás egy vagy több naptári évre vonatkozhat, de az egyes megállapodások összesített lejáratí ideje nem haladhatja meg az öt naptári évet; a csoportosuláshoz legkésőbb a kibocsátások kívánt csoportosításának első naptári évében, december 31-ig lehet csatlakozni. A csoportosulást létrehozó gyártók az alábbiakról tájékoztatják a Bizottságot:

- a) a csoportosulásban részt vevő gyártók;
- b) csoportosulást vezető gyártót, amely a csoportosulás kapcsolattartója lesz, és amely felelni fog azon többletkibocsátási díj befizetéséért, amelyet a csoportosulásra a 9. cikk értelmében kirónak; és
- c) annak bizonyítékát, hogy a csoportosulás vezetője képes lesz a b) pontban meghatározott kötelezettségek teljesítésére.

(3) Ha a csoportosulás vezetője nem tesz eleget a csoportosulásra a 9. cikk értelmében kirótt többletkibocsátási díj befizetésére vonatkozó kötelezettségének, a Bizottság erről értesíti a gyártókat.

(4) A csoportosulásban részt vevő gyártók közösen értesítik a Bizottságot mind a csoportosulás vezetőjével vagy annak pénzügyi helyzetével kapcsolatos változásokról – amennyiben ezek befolyásolják csoportosulás vezetőjének azt a képességét, hogy eleget tegyen a csoportosulásra a 9. cikk értelmében kirótt többletkibocsátási díj befizetésére vonatkozó kötelezettségének –, mind pedig a csoportosulás tagságában bekövetkező változásokról, illetve a csoportosulás feloszlásáról.

(5) A gyártók csatlakozhatnak csoportosulásról szóló megállapodásokhoz, amennyiben ezek összhangban vannak a Szerződés 81. és 82. cikkével, és amennyiben üzletileg ésszerű feltételek mellett, nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes részvételt biztosítanak bármely csatlakozni kívánó gyártónak. A Közösség versenyszabályainak a csoportosulásra való általános alkalmazhatósága sérelme nélkül a csoportosulás tagjai biztosítják különösen azt, hogy a csoportosulásra vonatkozó megállapodás összefüggésében az alábbi információk kivételével nem kerül sor adatok vagy ismeretek cseréjére:

- a) a fajlagos CO₂-kibocsátás átlaga;
- b) a fajlagos kibocsátási célérték;
- c) az összes nyilvántartásba vett jármű száma.

(6) Az (5) bekezdés nem alkalmazandó, ha a csoportosulásban részt vevő valamennyi gyártó kapcsolt gyártók ugyanazon csoportjának a tagja.

▼B

(7) A (3) bekezdésben említett értesítés esetét kivéve azon csoportosulásban részt vevő gyártók, amelyről a Bizottsághoz tájékoztatás érkezik, a 4. cikk szerint kötelezettségeiknek való megfelelés alkalmazásában egyetlen gyártónak tekintendők. A gyártókra vonatkozó nyomon követési és bejelentési információkat rögzítik, jelentést készítenek róluk, és hozzáférhetővé teszik őket az egyes gyártók, valamint a csoportosulások számára a 8. cikk (4) bekezdésében említett központi nyilvántartásban.

*8. cikk***Az átlagos kibocsátás nyomon követése és bejelentése**

(1) A 2010. január 1-jén kezdődő naptári évre és minden későbbi naptári évre vonatkozóan a tagállamok nyilvántartást vezetnek a területükön nyilvántartásba vett összes új személygépkocsi adatairól a II. melléklet A. részével összhangban. Ezeket az adatokat a gyártók, illetve az egyes tagállamokban a gyártók által kijelölt importőrök vagy képviselők rendelkezésére bocsátják. A tagállamok minden tőlük telhetőt megtesznek annak biztosítására, hogy a nyilvántartó szervek működése átlátható legyen. Minden tagállam biztosítja, hogy megmérjék a 715/2007/EK rendelet szerinti típusjóváhagyással nem rendelkező személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátását, és azt rögzítsék a megfelelő nyilatkozatban.

(2) A tagállamok 2011-től kezdődően legkésőbb minden év február 28-áig meghatározzák és a Bizottságnak továbbítják a II. melléklet B. részében felsorolt adatokat az előző naptári év vonatkozásában. Az adatokat a II. melléklet C. részében meghatározott formátumban kell továbbítani.

(3) A Bizottság kérésére a tagállamoknak az (1) bekezdés szerint összegyűjtött teljes adathalmazt is át kell adniuk.

(4) A Bizottság központi nyilvántartást vezet a tagállamok által e cikk alapján bejelentett adatokról, és 2011-től kezdődően legkésőbb minden év június 30-ig gyártónként előzetes számítással meghatározza a következőket:

- a) átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás az előző naptári évben;
- b) fajlagos kibocsátási célérték az előző naptári évben; és
- c) az előző évi átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célérték közötti különbség.

A Bizottság minden gyártót értesít a rá vonatkozó előzetes számításról. Az értesítésben fel kell tüntetni a nyilvántartásba vett új személygépkocsi darabszámára és fajlagos CO₂-kibocsátására vonatkozó adatokat tagállamonkénti bontásban.

A nyilvántartásnak hozzáférhetőnek kell lennie a nyilvánosság számára.

(5) A (4) bekezdés szerinti előzetes számításról kapott értesítéstől számítva három hónap áll az adott gyártó rendelkezésére, hogy értesítse a Bizottságot az adatokban talált esetleges hibákról, megjelölve a tagállamot, amelyre a hiba megítélése szerint vonatkozik.

▼B

A Bizottság megvizsgálja a gyártóktól kapott összes értesítést és október 31-ig megerősíti vagy módosítja a (4) bekezdés szerinti előzetes számításokat.

(6) A Bizottság értesít minden olyan gyártót, amelyről az (5) bekezdés szerinti számítások alapján a 2010. vagy a 2011. év vonatkozásában a Bizottság azt állapítja meg, hogy átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása abban az évben meghaladta a gyártó ugyanazon évre vonatkozó fajlagos CO₂-kibocsátási célértékét.

(7) A tagállamok kijelölik a nyomon követési adatok e rendelettel összhangban történő összegyűjtéséért és továbbításáért felelős illetékes hatóságot, és 2009. december 8. -ig értesítik a Bizottságot a kijelölt illetékes hatóságról. A Bizottság ezt követően tájékoztatja erről az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(8) A tagállamok minden olyan naptári évre vonatkozóan, amelyre a 6. cikk alkalmazandó, tájékoztatják a Bizottságot a megfelelő üzemanyag-töltő állomások részarányáról, valamint az E85-tel kapcsolatos fenntarthatósági kritériumairól az említett cikkel összhangban.

▼M2

(9) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén részletes szabályokat fogad el az e cikkben meghatározott adatok ellenőrzésére és bejelentésére vonatkozó eljárásokat, valamint a II. melléklet alkalmazását illetően. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. mellékletben szereplő adatszolgáltatási követelmények és adatparaméterek módosítása érdekében.

▼B*9. cikk***Többletkibocsátási díj**

(1) 2012-től kezdve minden olyan naptári évre vonatkozóan, amelyben a gyártó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása meghaladja a gyártó ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célértékét, a Bizottság a szóban forgó gyártót, illetőleg csoportosulás esetében a csoportosulás vezetőjét többletkibocsátási díj megfizetésére kötelezi.

(2) Az (1) bekezdés szerinti többletkibocsátási díjat a következő képletekkel kell kiszámítani:

a) 2012 és 2018 között:

i. Ha a gyártó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása több mint 3 g CO₂/km-rel haladja meg a fajlagos kibocsátási célértéket:

$$((\text{többletkibocsátás} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{új személygépkocsik száma.}$$

ii. Ha a gyártó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása több mint 2 g CO₂/km-rel, de legfeljebb 3 g CO₂/km-rel haladja meg a fajlagos kibocsátási célértéket:

▼B

$((\text{többletkibocsátás} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{új személygépkocsik száma.}$

- iii. Ha a gyártó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása több mint 1 g CO₂/km-rel, de legfeljebb 2 g CO₂/km-rel haladja meg a fajlagos kibocsátási célértéket:

$((\text{többletkibocsátás} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{új személygépkocsik száma.}$

- iv. Ha a gyártó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása legfeljebb 1 g CO₂/km-rel haladja meg a fajlagos kibocsátási célértéket:

$(\text{többletkibocsátás} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{új személygépkocsik száma.}$

- b) 2019-től kezdve:

$(\text{többletkibocsátás} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{új személygépkocsik száma.}$

E cikk alkalmazásában a 4. cikkben szerint meghatározott „többletkibocsátás” a gyártó átlagos fajlagos kibocsátástöbblete a fajlagos kibocsátási célértékéhez képest – figyelembe véve a jóváhagyott innovatív technológiáknak köszönhető CO₂-kibocsátás csökkenését – az adott naptári évben, g/km-ben kifejezve, a harmadik tizedesjegyre kerekített pozitív számként megadva; és az „új személygépkocsik száma” azon új személygépkocsik száma, amelyeknek a szóban forgó gyártó a gyártója, és amelyeket a tárgyévben vettek nyilvántartásba a 4. cikkben említett, a fokozatos bevezetésre vonatkozó kritériumoknak megfelelően.

▼M2

- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározza az (1) bekezdés szerinti többletkibocsátási díj beszedésére alkalmazandó eszközöket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼B

- (4) A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az Európai Unió általános költségvetési bevételeinek kell tekinteni.

*10. cikk***A gyártók teljesítményének közzététele**

- (1) A Bizottság 2011-től kezdődően legkésőbb minden év október 31-ig jegyzéket tesz közzé, amelyben gyártónként szerepelnek a következők:

- a) az előző naptári évre vonatkozó fajlagos kibocsátási célérték;
- b) átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás az előző naptári évben;
- c) az előző évi átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célérték közötti különbség;

▼B

d) az összes új személygépkocsi előző naptári évi fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga a Közösségben; és

e) az összes új személygépkocsi átlagos tömege a Közösségben az előző naptári évben.

(2) 2013. október 31-től kezdve az (1) bekezdés értelmében közzétett jegyzékben gyártónként fel kell tüntetni azt is, hogy az adott gyártó az előző naptári év vonatkozásában teljesítette-e a 4. cikkben előírt követelményeket.

*11. cikk***Mentesség bizonyos gyártók számára**

(1) Az I. melléklet szerint számított fajlagos kibocsátási célérték alóli mentesítésre irányuló kérelmet nyújthat be az a gyártó, amely naptári évenként legfeljebb 10 000 olyan személygépkocsit állít elő, amelyet a Közösségben vesznek nyilvántartásba, és:

- a) nem tagja kapcsolt gyártók csoportjának; vagy
- b) olyan kapcsolt gyártók csoportjának tagja, amely naptári évenként együttesen legfeljebb 10 000 olyan személygépkocsit állít elő, amelyet a Közösségben vesznek nyilvántartásba; vagy
- c) kapcsolt gyártók csoportjának tagja, de saját termelő létesítményt és tervezési központot üzemeltet.

(2) Az (1) bekezdés alapján alkalmazott mentesítés legfeljebb öt naptári évre adható. A kérelmet a Bizottság részére kell benyújtani a következő adatokkal:

- a) a gyártó neve és kapcsolattartója;
- b) arra vonatkozó bizonyíték, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés szerinti mentesítés igénylésére;
- c) a szóban forgó gyártó által gyártott személygépkocsik részletes adatai, beleértve a tömegüket és a CO₂-kibocsátásukat is; és
- d) a csökkentési lehetőséggel – többek között a fajlagos CO₂-kibocsátás gazdasági és technológiai csökkentési lehetőségével – arányos fajlagos kibocsátási célérték, figyelembe véve a gyártott gépkocsi piacának jellegzetességeit.

(3) Ha a Bizottság arra a megállapításra jut, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés alapján alkalmazott mentesítésre, és a gyártó által ajánlott kibocsátási célérték összhangban áll kibocsátáscsökkentési lehetőségeivel – így a fajlagos CO₂-kibocsátás csökkentésére alkalmas gazdasági és technológiai lehetőségeivel is – figyelembe véve a gyártott gépkocsi piacának jellegzetességeit is, a Bizottság mentesítést ad a gyártónak. ►M2 ————— ◀

(4) Az I. melléklet szerint számított fajlagos kibocsátási célérték alóli mentesítésre irányuló kérelmet nyújthat be az a gyártó, amely az összes kapcsolt vállalkozásával együttesen naptári évenként 10 000 és 300 000 közötti, a Közösségben nyilvántartásba vett új személygépkocsit állít elő.

▼B

Ilyen kérelmet a gyártó benyújthat saját magára vonatkozóan, illetve együttesen saját magára és bármely kapcsolt vállalkozására vonatkozóan. A kérelmet a Bizottság részére kell benyújtani a következő adatokkal:

- a) a (2) bekezdés a) és c) pontjában említett valamennyi adat, beleértve szükség szerint a kapcsolt vállalkozásokra vonatkozó adatokat is;

▼M2

b) amennyiben a kérelem az I. melléklet 1. pontjának a) és b) pontjával kapcsolatos, olyan célérték, amely 25 %-os csökkentést jelent a 2007-es átlagos fajlagos CO₂-kibocsátáshoz képest, vagy ha több kapcsolt vállalkozásra vonatkozóan nyújtanak be egyetlen kérelmet, akkor olyan célérték, amely 25 %-os csökkentést jelent e vállalkozások 2007-es átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának átlagához képest;

c) amennyiben a kérelem az I. melléklet 1. pontjának c) pontjával kapcsolatos, olyan célérték, amely 45 %-os csökkentést jelent a 2007-es átlagos fajlagos CO₂-kibocsátáshoz képest, vagy ha több kapcsolt vállalkozásra vonatkozóan nyújtanak be egyetlen kérelmet, akkor olyan célérték, amely 45 %-os csökkentést jelent e vállalkozások 2007-es átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának átlagához képest.

▼B

Ha a 2007-es évre vonatkozóan nem áll rendelkezésre adat a gyártó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásáról, akkor a Bizottság határoz meg egy megfelelő csökkentési célértéket a hasonló tömegű személygépkocsikban alkalmazott lehető legjobb CO₂-kibocsátáscsökkentési technológiák alapján, illetve figyelembe véve a gyártott gépkocsi piacának jellegzetességeit. A kérelmezőnek ezt a célértéket kell használnia a b) pont alkalmazásában.

A Bizottság mentesítést ad a gyártónak, ha bebizonyosodik, hogy az e bekezdésben említett mentesítési feltételek teljesültek.

(5) Az e cikk értelmében mentesítésben részesülő gyártó köteles azonnal értesíteni a Bizottságot minden olyan változásról, amely kihat vagy kihathat mentesítésre való jogosultságára.

(6) Ha Bizottság – az (5) bekezdés szerinti értesítés alapján vagy más úton – arra a megállapításra jut, hogy megszűnt a gyártó mentesítésre való jogosultsága, a következő naptári év január 1-i hatállyal visszavonja a mentesítést, és erről értesíti a gyártót.

(7) Ha a gyártó nem éri el a fajlagos kibocsátási célértékét, a Bizottság a gyártóra a 9. cikkben meghatározottak szerint többletkibocsátási díjat róhat ki.

▼M2

(8) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14a. cikknek megfelelően végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el olyan szabályok rögzítése érdekében, amelyek a mentesítésre való jogosultság feltételeinek, a kérelmek tartalmának, valamint a fajlagos CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalmának és értékelésének értelmezése tekintetében kiegészítik az e cikk (1)–(7) bekezdésében foglaltakat.

▼B

(9) Az alátámasztó adatokat is tartalmazó mentesítésre irányuló kérelmeket, továbbá az (5) bekezdés szerinti értesítéseket, a mentesítések (6) bekezdés szerinti visszavonásait, a többletkibocsátási díj (7) bekezdés szerinti kiróvását, és a (8) bekezdésben említett rendelkezéseket közzé kell tenni az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz való nyilvános hozzáférésről szóló, 2001. május 30-i 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően.

*12. cikk***Ökoinnováció****▼M2**

(1) A beszállító vagy gyártó kérésére figyelembe kell venni az innovatív technológiáknak vagy az innovatív technológiák kombinációjának (»innovatív technológiai csomagok«) az alkalmazása révén elért CO₂-csökkentéseket.

E technológiákat csak abban az esetben kell figyelembe venni, ha az értékelés során alkalmazott módszertan ellenőrizhető, megismételhető és összehasonlítható eredményekkel szolgál.

E technológiák az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási célértékének legfeljebb 7 g CO₂/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.

▼B

(2) ►**M2** A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján részletes rendelkezéseket fogad el az (1) bekezdésben említett innovatív technológiák vagy innovatív technológiai csomagok jóváhagyására szolgáló eljárásról. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni. ◀ E részletes szabályok az alábbi innovatív technológiákra vonatkozó kritériumokon alapulnak:

- a) a beszállító vagy a gyártó felel az innovatív technológiák használatával elért CO₂-csökkentésért;
- b) az innovatív technológiák igazoltan hozzájárulnak a CO₂-csökkentéshez;
- c) az innovatív technológiák nem tartozhatnak a CO₂-mérés standard vizsgálati ciklusába, nem vonatkoznak rájuk az 1. cikkben említett 10 g CO₂/km-es csökkentés teljesítését előíró további kiegészítő intézkedések, illetve nem kötelezőek a közösségi jog más rendelkezései értelmében.

▼M2

(3) Annak a beszállítónak vagy gyártónak, amelyik valamilyen intézkedést innovatív technológiaként vagy innovatív technológiai csomagként kíván jóváhagyni, jelentést kell benyújtania a Bizottságnak, amely tartalmaz egy független és tanúsított szervezet által készített ellenőrzési jelentést is. Ha bármilyen esetleges kapcsolat áll fenn az intézkedés és egy már korábban jóváhagyott innovatív technológia vagy innovatív technológiai csomag között, akkor erről a jelentésnek említést kell tennie, az ellenőrzési jelentésnek pedig értékelnie kell, hogy e kapcsolat milyen mértékben módosítja az egyes intézkedések révén elért csökkentéseket.

▼B

(4) A Bizottság jóváhagyja az elért csökkentést a (2) bekezdésben megadott kritériumok alapján.

⁽¹⁾ HL L 145., 2001.5.31., 43. o.

▼B*13. cikk***Felülvizsgálat és jelentés**

(1) A Bizottság 2010-ben jelent az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére irányuló integrált közösségi megközelítés megvalósításában történt előrehaladásról.

(2) 2014. október 31-ig, majd azt követően háromévente az I. mellékletet módosító intézkedéseket kell elfogadni annak biztosítására, hogy az említett M₀ értéket az előző három naptári évben készült új személygépkocsik átlagos tömegéhez igazítsa.

Ezek az intézkedések először 2016. január 1-jén lépnek hatályba, majd azt követően minden harmadik évben.

▼M2

A Bizottság ezeket az intézkedéseket a 14a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusok segítségével fogadja el.

▼B

(3) 2012-től kezdve a Bizottság hatásvizsgálatot végez, hogy a 715/2007/EK rendelet 14. cikkének (3) bekezdése értelmében 2014-ig felülvizsgálja az említett rendeletben a CO₂-kibocsátások mérésére vonatkozóan meghatározott eljárásokat. A Bizottság többek között megfelelő javaslatokat tesz az eljárások kiigazítására vonatkozóan annak érdekében, hogy megfelelően tükrözzék a gépkocsik tényleges CO₂-kibocsátási jellemzőit, valamint a 12. cikkben foglaltak szerint jóváhagyott innovatív technológiák alkalmazására vonatkozóan, ami tükröződhet a tesztelési ciklusban. A Bizottság biztosítja, hogy ezeket az eljárásokat a későbbiekben rendszeresen felülvizsgálják.

▼M2**▼B**

(4) A Bizottság 2010-ig felülvizsgálja a 2007/46/EK irányelvet annak biztosítása érdekében, hogy minden típus, változat és kivitel innovatív technológiák egyedi kombinációjának feleljen meg.

▼M2

(5) A Bizottság 2015. december 31-ig felülvizsgálja az e rendelet szerinti fajlagos kibocsátási célértékeket, módozatokat és egyéb vonatkozásokat – ideértve azt is, hogy a rendeltetési paraméterre még mindig szükség van-e, és hogy a tömeg vagy a lábnyom a fenntarthatóbb paraméter –, annak érdekében, hogy a 2020 utáni időszakra megállapítsa az új személygépkocsikra irányadó CO₂-kibocsátási célértékeket. E tekintetben a megállapított szükséges mértékű kibocsátáscsökkentésnek összhangban kell lennie az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljaival és azzal, hogy milyen hatások várhatók a személygépkocsik CO₂-kibocsátását költséghatékonyan csökkentő technológiák fejlesztésére nézve. A Bizottság jelentést nyújt be a felülvizsgálat eredményeiről az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentésnek szükség esetén tartalmaznia kell az e rendelet módosítására irányuló javaslatokat, valamint esetlegesen egy reális és elérhető cél meghatározását is, mégpedig egy olyan átfogó hatásvizsgálat eredménye alapján, amely figyelembe veszi a gépjárműipar és az ahhoz kapcsolódó iparágak töretlen versenyképességének jelentőségét is. A Bizottság a javaslatok kidolgozásakor biztosítja, hogy azok versenyszempontból a lehető leginkább semlegesek, társadalmilag méltányosak és fenntarthatóak legyenek.

▼B

(6) A Bizottság hatásvizsgálatot követően 2014-ig jelentést tesz közzé az alapterülettel – mint a fajlagos kibocsátási célértékek meghatározásához szükséges rendeltetési paraméterrel – kapcsolatos adatok rendelkezésre állásáról, és szükség szerint javaslatot nyújt be az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz az I. melléklet módosítása céljából.

▼M2

(7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza az ahhoz szükséges korrelációs paramétereket, hogy a fajlagos CO₂-kibocsátás mérésére szolgáló, a 715/2007/EK és a 692/2008/EK rendeletben előírt vizsgálati eljárásban bekövetkező változásokat érvényesítsék. Az említett végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14a. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy az első albekezdés alapján elfogadott módszertan alkalmazásával kiigazítsa az I. mellékletben szereplő képleteket, biztosítva azt, hogy a régi és az új vizsgálati eljárás hasonlóan szigorú kibocsátáscsökkentési követelményeket támasszon a gyártókkal és a különböző rendeltetésű járművekkel szemben.

*14. cikk***Bizottsági eljárás**

(1) A Bizottságot a 280/2004/EK európai parlamenti és tanácsi határozat ⁽¹⁾ 9. cikkével létrehozott Éghajlatváltozási Bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ szerinti bizottság.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

(3) Amennyiben a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

*14a. cikk***A felhatalmazás gyakorlása**

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. február 11-i 280/2004/EK határozata az üvegházhatást okozó gázok Közösségen belüli kibocsátásának nyomon követését szolgáló rendszerről és a Kiotói Jegyzőkönyv végrehajtásáról (HL L 49., 2004.2.19., 1. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

▼M2

(2) A Bizottság 8. cikk (9) bekezdésében, a 11. cikk (8) bekezdésében, a 13. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdésében és a 13. cikk (7) bekezdésének második albekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2014. április 8-tól kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 8. cikk (9) bekezdésében, a 11. cikk (8) bekezdésében, a 13. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdésében és a 13. cikk (7) bekezdésének második albekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a határozatban megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot a jogi aktus elfogadásáról.

(5) A 8. cikk (9) bekezdése, a 11. cikk (8) bekezdése, a 13. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdése és a 13. cikk (7) bekezdésének második albekezdése értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az értesítést követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ezen időtartam két hónappal meghosszabbodik.

▼B*15. cikk***Hatályon kívül helyezés**

Az 1753/2000/EK határozat 2010. január 1-jén hatályát veszti.

Az említett határozat 4., 9. és 10. cikkét ugyanakkor továbbra is alkalmazni kell mindaddig, amíg a Bizottság jelentést nem terjeszt az Európai Parlament elé a 2009. naptári év nyomon követési adatairól.

*16. cikk***Hatálybalépés**

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

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

▼B*I. MELLÉKLET***FAJLAGOS KIBOCSÁTÁSI CÉLÉRTÉKEK**

1. Az új személygépkocsik g/km-ben mért fajlagos CO₂-kibocsátását az e mellékletben található számítások céljából az alábbi képlettel kell kiszámítani:

- a) 2012 és 2015 között:

$$\text{fajlagos CO}_2\text{-kibocsátás} = 130 + a \times (M - M_0),$$

amelyben:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege

$$M_0 = 1\,372,0$$

$$a = 0,0457$$

- b) 2016-tól kezdve:

$$\text{fajlagos CO}_2\text{-kibocsátás} = 130 + a \times (M - M_0),$$

amelyben:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege

M_0 = a 13. cikk (2) bekezdésének megfelelően elfogadott érték

$$a = 0,0457$$

▼M2

- c) 2020-tól kezdve:

$$\text{fajlagos CO}_2 = 95 + a \times (M - M_0),$$

ahol:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege

M_0 = a 13. cikk (2) bekezdésének megfelelően elfogadott érték

$$a = 0,0333$$

▼B

2. A gyártónak az adott naptári évre vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéke azon új, az adott évben nyilvántartásba vett személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga, amelyeket az adott gyártó gyárt.

▼ **M1***II. MELLÉKLET***A KIBOCSÁTÁS NYOMON KÖVETÉSE ÉS BEJELENTÉSE****A. RÉSZ – Adatgyűjtés az új személygépkocsikról és a szén-dioxid-kibocsátás nyomon követése szempontjából lényeges adatok körének meghatározása**

1. A tagállamok minden egyes naptári év vonatkozásában tételesen rögzítik az alábbi adatokat a területükön nyilvántartásba vett minden új személygépkocsi vonatkozásában:

- a) a gyártó;
- b) a típus-jóváhagyási szám és kiterjesztése;
- c) a jármű típusa, kivitele és változata;
- d) a márka és a kereskedelmi név;
- e) a típusjóváhagyással rendelkező jármű-kategória;
- f) az új nyilvántartásba vételek összes száma;
- g) a tömeg;
- h) a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás;
- i) az alapterület: a tengelytáv, a kormányzott tengelyek nyomtávja és az egyéb tengelyek nyomtávja;
- j) az üzemanyag típusa és az üzemanyag-ellátás elve;
- k) a hengerűrtartalom;
- l) a villamosenergia-fogyasztás;
- m) az alkalmazott innovatív technológia vagy innovatív technológiacsoport, valamint az ilyen technológiákból eredő CO₂-kibocsátás-csökkenés kódja;

▼ **M2**

- n) a legnagyobb hasznos teljesítmény.

▼ **M1**

2. Az 1. pontban említett részletes adatoknak vagy az adott személygépkocsihoz tartozó megfeleléségi nyilatkozatból kell származniuk, vagy összhangban kell lenniük az adott személygépkocsi gyártója által kiadott megfeleléségi nyilatkozattal. Amennyiben az adatok forrása nem a megfeleléségi nyilatkozat, a tagállamok kötelesek a nyomonkövetési eljárás pontosságát biztosító intézkedéseket hatályba léptetni. Ha az 1. pont i) alpontjában említett tömeg- vagy alapterület-érték vonatkozásában minimum és maximum egyaránt meg van határozva egy adott személygépkocsihoz, e rendelet alkalmazása céljából csak a maximális értéket kell a tagállamoknak alapul venniük. Azon kettős üzemű (benzin-/gázüzemű) járművek esetében, amelyek megfeleléségi nyilatkozata mindkét üzemanyagtípusra feltünteti a fajlagos CO₂-kibocsátást, a tagállamoknak a gáz üzemmódban mért értéket kell alkalmazniuk.

3. A tagállamok minden naptári év vonatkozásában kötelesek meghatározni az alábbiakat:

- a) az 1. pontban részletezett adatok forrásai;
- b) az EK-típusjóváhagyási eljárás hatálya alá tartozó új személygépkocsik új nyilvántartásba vételének száma összesen;
- c) az egyedileg jóváhagyott új személygépkocsik új nyilvántartásba vételének száma összesen;

▼M1

- d) a kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváhagyott új személygépkocsik új nyilvántartásba vételének száma összesen;
- e) az etanoltartalmú üzemanyagot (E85) értékesítő töltőállomások részaránya az ország területén.

B. RÉSZ – Az új személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának nyomon követésére szolgáló adatok meghatározásának módszere

A tagállamok által az A. rész 1. és 3. pontjával összhangban meghatározandó nyomonkövetési adatok körét az ebben a részben ismertetett módszerrel kell meghatározni.

1. A nyilvántartásba vett új személygépkocsik száma

A tagállamoknak meg kell határozniuk a tárgyévben a területükön nyilvántartásba vett új személygépkocsik számát, mégpedig külön kategóriák szerint: az EK-típusjóváhagyási eljárás hatálya alá tartozó, az egyedileg jóváhagyott és a kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváhagyott személygépkocsik szerinti lebontásban.

2. Az új személygépkocsik kivitel szerinti megoszlása

Az új személygépkocsik minden típusa minden kivitelének minden változata esetében rögzíteni kell az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik darabszámát, valamint az A. rész 1. pontjában ismertetett, tételes adatokat.

3. A tagállamok területén működő, E85 üzemanyagot értékesítő töltőállomásokról az 1014/2010/EU bizottsági rendelet ⁽¹⁾ 6. cikkében foglaltaknak megfelelően kell számot adni.**C. RÉSZ – Adattovábbítási formátum**

A tagállamok az A. rész 1. és 3. pontjában meghatározott adatokat az alábbi formátum szerint kötelesek évente bejelenteni:

Az A. rész 3. pontjában meghatározott általános információkat is tartalmazó összesített adatok

Tagállam ⁽¹⁾	
Tárgyév	
Adatforrás	
Az EK-típusjóváhagyási eljárás hatálya alá tartozó új személygépkocsik új nyilvántartásba vételének száma összesen	
Az egyedileg jóváhagyott új személygépkocsik új nyilvántartásba vételének száma összesen	
A kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváhagyott új személygépkocsik új nyilvántartásba vételének száma összesen	
Az E85 üzemanyagot értékesítő töltőállomások részaránya az 1014/2010/EU rendelet 6. cikke (1) bekezdésének megfelelően	

⁽¹⁾ HL L 293., 2010.11.11., 15. o.

▼M1

Az E85 üzemanyagot értékesítő töltőállomások száma összesen, amennyiben részarányuk meghaladja az összes töltőállomás 30 %-át – az 1014/2010/EU rendelet 6. cikke (2) bekezdésének megfelelően.	
---	--

(¹) ISO 3166 alpha-2 kódok, Görögország és az Egyesült Királyság kivételével, amelyek esetében a kódok „EL” és „UK”.



Az A. rész 1. pontjában meghatározott tételes adatok:

Tárgyév	A gyártó neve Ünös standard megnevezés	A gyártó neve Gyártói megnevezés	A gyártó neve A nemzeti nyilvántartásban szereplő megnevezés	Típus-jóváhagyási szám (TJSZ) és kiterjesztése	Típus	Változat	Kivitel	Gyártmány	Kereskedelmi név	A típusjóváhagyással rendelkező jármű-kategória	Új nyilvántartásba vételék száma	Tömeg (kg)	Falagos CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Tengelytáv (mm)	Kormányzott tengely nyomtávja (mm)	Egyéb tengely nyomtávja (mm)	Üzemanyag típusa (l)	Üzemanyag-ellátás elve (1)	Hengerűrtartalom (cm ³)	Villamosenergia-fogyasztás (Wh/km)	Innovatív technológia vagy innovatív technológiacsoport kódja (2)	Kibocsátáscsökkentés innovatív technológiák alkalmazása révén (g/km) (2)	► M2 Legnagyobb hasznos teljesítmény (kW) ►
1. év	1. gyártó	1. gyártó	1. gyártó	1. TJSZ	1. típus	1. változat	1. kivitel	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1. év	1. gyártó	1. gyártó	1. gyártó	1. TJSZ	1. típus	1. változat	2. kivitel	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1. év	1. gyártó	1. gyártó	1. gyártó	1. TJSZ	1. típus	2. változat	1. kivitel	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1. év	1. gyártó	1. gyártó	1. gyártó	1. TJSZ	1. típus	2. változat	2. kivitel	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

(1) A 6. cikkkel összhangban.

(2) A 12. cikkkel összhangban.