

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekendéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

► **B** AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 510/2011/EU RENDELETE

(2011. május 11.)

az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 145., 2011.5.31., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
► <u>M1</u>	A Bizottság 205/2012/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2012. január 6.)	L 72	2	2012.3.10.
► <u>M2</u>	Az Európai Parlament és a Tanács 253/2014/EU rendelete (2014. február 26.)	L 84	38	2014.3.20.
► <u>M3</u>	A Bizottság 404/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2014. február 17.)	L 121	1	2014.4.24.
► <u>M4</u>	A Bizottság (EU) 2017/748 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. december 14.)	L 113	9	2017.4.29.
► <u>M5</u>	A Bizottság (EU) 2017/1499 felhatalmazáson alapuló rendelete (2017. június 2.)	L 219	1	2017.8.25.
► <u>M6</u>	A Bizottság (EU) 2019/986 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. március 7.)	L 160	3	2019.6.18.

Helyesbítette:

- **C1** Helyesbítés, HL L 106., 2013.4.16., 14. o. (205/2012/EU)

▼B**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 510/2011/EU
RENDELETE****(2011. május 11.)**

az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)*1. cikk***Tárgy és célok**

(1) Ez a rendelet CO₂-kibocsátási követelményeket állapít meg az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan. Ez a rendelet az új könnyű haszongépjárművek átlagos CO₂-kibocsátását a 715/2007/EK rendelettel és a hozzá kapcsolódó végrehajtási intézkedésekkel összhangban mért 175 g CO₂/km-ben határozza meg, amely a járműtechnológia terén megvalósuló fejlődés és az innovatív technológiák segítségével érhető el.

▼M2

(2) Ez a rendelet az Unióban nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárműveknek a 715/2007/EK rendeletnek és annak végrehajtási intézkedéseinek, valamint az innovatív technológiáknak megfelelően mért átlagos CO₂-kibocsátására alkalmazandó célértéket a 2020. évtől kezdve 147 g CO₂/km-ben határozza meg.

▼B*2. cikk***Hatály**

(1) Ez a rendelet a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének meghatározása szerinti N₁ kategóriájú, legfeljebb 2 610 kg referenciatömegű gépjárművekre, valamint azokra az N₁ kategóriájú járművekre alkalmazandó, amelyekre a típusjóvá hagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében kiterjesztették („könnyű haszongépjárművek”), amennyiben e járműveket az Unióban első alkalommal veszik nyilvántartásba, és azokat korábban az Unión kívül nem vették nyilvántartásba („új könnyű haszongépjárművek”).

(2) Nem vehető figyelembe az Unión kívüli korábbi nyilvántartásba vétel, ha arra az Unióban való nyilvántartásba vételt kevesebb mint három hónappal megelőzően került sor.

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

▼M2

(4) 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 valamennyi kapcsolt vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint 1 000 új, az Unióban nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárműért volt felelős.

▼B*3. cikk***Fogalom meghatározások**

(1) E rendelet alkalmazásában:

▼B

- a) „átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás” : egy gyártó vonatkozásában az általa gyártott összes könnyű haszongépjármű fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga;
- b) „megfelelési nyilatkozat” : a 2007/46/EK irányelv 18. cikke szerinti nyilatkozat;
- c) „befejezett jármű” : az a jármű, amely a többlépcsős típus-jóváahagyási eljárás befejezését követően típusjóváahagyást kapott a 2007/46/EK irányelvnek megfelelően;
- d) „teljes jármű” : minden olyan jármű, amelyet nem kell befejezni a 2007/46/EK irányelv vonatkozó műszaki követelményeinek való megfelelés érdekében;
- e) „alpjármű” : minden olyan jármű, amelyet egy többlépcsős típus-jóváahagyási eljárás kezdeti szakaszában használnak;
- f) „gyártó” : az a személy vagy szerv, aki vagy amely a jóváahagyó hatóságnak felelős a 2007/46/EK irányelv szerinti EK-típus-jóváahagyási eljárás minden vonatkozásáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért;
- g) „tömeg” : a menetkész állapotú, teljesen felszerelt járműnek a megfelelési nyilatkozatban feltüntetett és a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.6. pontja szerint meghatározott tömege;
- h) „fajlagos CO₂-kibocsátás” : a könnyű haszongépjárműnek a 715/2007/EK rendelettel összhangban mért és a teljes vagy befejezett jármű megfelelési nyilatkozatában „CO₂-kibocsátás (vegyes)” megjelöléssel feltüntetett kibocsátása;
- i) „fajlagos kibocsátási célérték” : egy gyártó vonatkozásában az általa gyártott összes új könnyű haszongépjármű tekintetében az I. melléklet szerint megállapított indikatív fajlagos CO₂-kibocsátás átlaga, illetve ha a gyártó számára a 11. cikk szerinti eltérést engedélyeznek, az adott eltéréssel összhangban meghatározott fajlagos kibocsátási célérték;
- j) „alapterület” : az átlagos nyomtáv szorozva a tengelytávval, a megfelelési nyilatkozatban foglaltak és a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.1. és 2.3. pontjában meghatározottak szerint;
- k) „hasznos teher” : a 2007/46/EK irányelv II. melléklete szerinti műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg és a jármű tömege közötti különbség.
- (2) E rendelet alkalmazásában a „kapcsolt gyártók csoportja” a gyártót és kapcsolt vállalkozásait jelenti. A gyártók tekintetében „kapcsolt vállalkozások”:
- a) az olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó közvetlenül vagy közvetve:
- i. jogosult a szavazati jogok több mint felének gyakorlására; vagy

▼B

- ii. jogosult a felügyelőbizottság, az igazgatótanács vagy a vállalkozást jogi értelemben képviselő szervek tagjai több mint felének kinevezésére; vagy
- iii. jogosult a vállalkozás ügyeinek irányítására;
- b) az olyan vállalkozások, amelyek a gyártó tekintetében közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkeznek;
- c) az olyan vállalkozások, amelyekben a b) pontban említett vállalkozás közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkezik;
- d) az olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó az a), b) vagy c) pontban említett vállalkozások egyikével vagy közülük többel közösen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel, vagy az olyan vállalkozások, amelyekben az utóbbi vállalkozások közül kettő vagy több együttesen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel;
- e) az 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 2014. január 1-jével kezdődő naptári évben és a továbbiakban minden naptári évben minden könnyű haszongépjárművet előállító gyártónak biztosítania kell, hogy átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása ne haladja meg az I. melléklettel, illetve, ha a gyártó számára a 11. cikk szerinti eltérést engedélyeznek, az adott eltéréssel összhangban meghatározott fajlagos kibocsátási célértéket.

Amennyiben a befejezett jármű fajlagos kibocsátásának értéke nem áll rendelkezésre, az alapjármű gyártója az alapjármű fajlagos kibocsátásának értéke alapján határozza meg az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását.

Az egyes gyártók átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának kiszámításához az egyes gyártók által előállított, az adott évben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek alábbiakban meghatározott százalékat kell figyelembe venni:

- 2014-ben 70 %,
- 2015-ben 75 %,
- 2016-ban 80 %,
- 2017-től kezdve 100 %.

*5. cikk***Extra kibocsátási egységek**

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

- 2014-ben 3,5 könnyű haszongépjárműnek,
- 2015-ben 3,5 könnyű haszongépjárműnek,

▼B

- 2016-ban 2,5 könnyű haszongépjárműnek,
- 2017-ben 1,5 könnyű haszongépjárműnek,
- 2018-tól kezdve 1 könnyű haszongépjárműnek számítanak.

Az extra kibocsátási egységekre vonatkozó program időtartama alatt gyártónként legfeljebb 25 000 olyan új könnyű haszongépjárművet lehet figyelembe venni a fent említett szorzók alkalmazásakor, amelyek fajlagos CO₂-kibocsátása kevesebb mint 50 g CO₂/km.

*6. cikk***Az alternatív üzemanyaggal működő, könnyű haszongépjárművekre vonatkozó fajlagos kibocsátási célérték**

Annak megállapítása céljából, hogy egy gyártó megfelel-e a 4. cikkben említett fajlagos kibocsátási célértékeknek, a benzin és 85 % bioetanol keverékéből álló, és a vonatkozó uniós jogszabályoknak vagy európai műszaki szabványoknak megfelelő üzemanyaggal („E85”) való működésre tervezett könnyű haszongépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátását a bioüzemanyag-meghajtás jobb technológiai adottságaira és kibocsátás-csökkentési képességére tekintettel 2015. december 31-ig 5 %-kal csökkenteni kell. E csökkentés csak akkor alkalmazandó, ha a könnyű haszongépjármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállamban található üzemanyag-töltő állomások legalább 30 %-a értékesít ilyen típusú, a bioüzemanyagokra vonatkozó uniós jogszabályok által megállapított fenntarthatósági kritériumoknak megfelelő alternatív üzemanyagot.

*7. cikk***Csoportosulás**

(1) Az új könnyű haszongépjárművek 11. cikk szerinti eltéréssel nem rendelkező gyártói 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 teljes időtartama nem haladhatja meg az öt naptári évet, és a megállapodást legkésőbb a kibocsátások tervezett csoportosítása szerinti első naptári év, december 31-ig meg kell kötni. A csoportosulást létrehozó gyártók az alábbiakról tájékoztatják a Bizottságot:

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

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

▼B

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

(5) A gyártók csoportosulásról szóló megállapodásokat köthetnek, ha ezek összhangban vannak az EUMSZ 101. és 102. cikkével, és ha gazdaságilag ésszerű feltételek mellett, nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes részvételt biztosítanak bármely, a csoportosulásba felvételét kérő gyártónak. Az uniós versenyszabályok e csoportosulásokra való általános alkalmazhatóságának sérelme nélkül a csoportosulás valamennyi tagja biztosítja különösen azt, hogy a csoportosulási megállapodás keretében ne kerülhessen sor adatok megosztására vagy információcserére, az alábbi információk kivételével:

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

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

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

8. cikk

Az átlagos kibocsátás ellenőrzése és bejelentése

(1) A 2012. január 1-jén kezdődő naptári évre és minden későbbi naptári évre vonatkozóan a tagállamok nyilvántartást vezetnek a területükön nyilvántartásba vett összes új könnyű haszongépjármű 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 erőfeszítést megtesznek annak biztosítása érdekében, hogy a nyilvántartó szervek működése átlátható legyen.

(2) A tagállamok – 2013-tól kezdődően – legkésőbb minden év február 28-ig 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 formátum szerint 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, majd a nyilvántartást közzéteszi. A Bizottság legkésőbb 2013. június 30-ig, majd attól kezdve minden évben gyártónként előzetes jelleggel kiszámítja a következőket:

▼B

- 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 tagállamonkénti bontásban fel kell tüntetni a nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek darabszáma és fajlagos CO₂-kibocsátására vonatkozó adatokat.

(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.

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

(7) A Bizottság értesít minden olyan gyártót, amelyről az (5) bekezdés szerint elvégzett számítások alapján a 2012. vagy 2013. naptári év vonatkozásában azt állapítja meg, hogy az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása meghaladja a fajlagos kibocsátási célértéket.

(8) A tagállamokban az ellenőrzési adatok e rendelettel összhangban történő összegyűjtéséért és továbbításáért a 443/2009/EK rendelet 8. cikkének (7) bekezdése szerint kijelölt illetékes hatóságok felelnek.

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

Az e rendelet alkalmazása során nyert tapasztalatok figyelembevételére érdekében a Bizottság a 15. cikkel összhangban és a 16. és 17. cikkben megállapított feltételek mellett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal módosíthatja a II. mellékletet.

(10) A tagállamok továbbá e cikkel összhangban adatokat gyűjtenek és jelentést készítenek a 2007/46/EK irányelv II. mellékletében meghatározott, 2 610 kg referenciatömeget meg nem haladó M₂ és N₂ kategóriájú könnyű haszongépjárművek nyilvántartásba vételére, továbbá azon járművekre vonatkozóan, amelyekre a típusjóváahagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése szerint kiterjesztették.

9. cikk

Többletkibocsátási díj

(1) A Bizottság a 2014. január 1-jétől december 31-ig tartó időszak, majd azt követően minden naptári év vonatkozásában többletkibocsátási díj megfizetésére kötelezi értelemszerűen a gyártót vagy a csoportosulás vezetőjét, ha a gyártó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása meghaladja a fajlagos kibocsátási célértékét.

▼B

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

a) 2014-től 2018-ig:

i. 3 g CO₂/km-t meghaladó többletkibocsátás esetén:

$$[(\text{Többletkibocsátás} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}] \times \text{új könnyű haszongépjárművek száma.}$$

ii. 2 g CO₂/km-t meghaladó, de legfeljebb 3 g CO₂/km többletkibocsátás esetén:

$$[(\text{Többletkibocsátás} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}] \times \text{új könnyű haszongépjárművek száma.}$$

iii. 1 g CO₂/km-t meghaladó, de legfeljebb 2 g CO₂/km többletkibocsátás esetén:

$$[(\text{Többletkibocsátás} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}] \times \text{új könnyű haszongépjárművek száma.}$$

iv. Legfeljebb 1 g CO₂/km többletkibocsátás esetén:

$$(\text{Többletkibocsátás} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{az új könnyű haszongépjárművek száma.}$$

b) 2019-től kezdve:

$$\text{Többletkibocsátás} \times 95 \text{ EUR} \times \text{az új könnyű haszongépjárművek száma.}$$

E cikk alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

- „többletkibocsátás”: g/km-ben kifejezett, harmadik tizedesjegyre kerekített pozitív számként megadott azon többlet, amellyel a gyártó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása – figyelembe véve a 12. cikk szerint jóváhagyott innovatív technológiákból eredő CO₂-kibocsátás-csökkenést – meghaladja fajlagos kibocsátási célértékét abban a naptári évben vagy tört naptári évben, amelyre a 4. cikk szerinti kötelezettség vonatkozik, és
- „új könnyű haszongépjárművek száma”: a szóban forgó gyártó által gyártott és az adott időszakban a 4. cikkben meghatározott fokozatos bevezetési kritériumok szerint nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek száma.

(3) A Bizottság részletes szabályokat fogad el az e cikk (1) bekezdése szerinti többletkibocsátási díj beszedésére vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(4) A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az Európai Unió általános költségvetése bevételének kell tekinteni.

10. cikk

A gyártók teljesítményének közzététele

(1) A Bizottság legkésőbb 2013. október 31-ig, majd attól kezdve minden év október 31-ig listát tesz közzé, amelyben gyártónként a következők szerepelnek:

▼B

- 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;
- d) az Unióban nyilvántartásba vett valamennyi új könnyű haszongépjármű előző naptári évi átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása;
- e) az Unióban nyilvántartásba vett valamennyi új könnyű haszongépjármű átlagos tömege az előző naptári évben.

(2) 2015. október 31-től kezdve az (1) bekezdés értelmében közzétett listán azt is fel kell tüntetni, hogy az adott gyártó az előző naptári év vonatkozásában teljesítette-e a 4. cikkben előírt követelményeket.

*11. cikk***Eltérés egyes gyártók esetében**

(1) Az I. melléklet szerint számított fajlagos kibocsátási célértéktől való eltérésre irányuló kérelmet nyújthat be az a gyártó, amely naptári évenként kevesebb mint 22 000 olyan új könnyű haszongépjárművet állít elő, amelyet az Unióban vesznek nyilvántartásba, továbbá amely gyártó:

- a) nem tagja kapcsolt gyártók csoportjának; vagy
- b) olyan kapcsolt gyártók csoportjának tagja, amely naptári évenként együttesen legfeljebb 22 000 olyan új könnyű haszongépjárművet állít elő, amelyet az Unióban vesznek nyilvántartásba; vagy
- c) kapcsolt gyártók csoportjának tagja, de saját termelő létesítményt és tervezési központot üzemeltet.

(2) Az (1) bekezdés alapján kérelmezett eltérés legfeljebb öt naptári évre adható. A kérelmet a Bizottság részére kell benyújtani, és annak a következő adatokat kell tartalmaznia:

- a) a gyártó neve és kapcsolattartója;
- b) arra vonatkozó bizonyíték, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés szerinti eltérésre;
- c) a gyártó által gyártott könnyű haszongépjárművek részletes adatai, beleértve a tömegüket és a fajlagos CO₂-kibocsátásukat is; és
- d) a csökkentési potenciállal – többek között a fajlagos CO₂-kibocsátás gazdasági és technológiai csökkentési potenciáljával – arányos fajlagos kibocsátási célérték, figyelembe véve a gyártott könnyű haszongépjármű típusának piaci jellegzetességeit.

(3) Ha a Bizottság arra a megállapításra jut, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés alapján kérelmezett eltérésre, és a gyártó által javasolt fajlagos kibocsátási célérték összhangban áll kibocsátáscsökkentési potenciáljával – többek között a fajlagos CO₂-kibocsátás gazdasági és

▼B

technológiai csökkentési potenciáljával –, a Bizottság a gyártott könnyű haszongépjármű típusa piacának jellegzetességeit is figyelembe véve eltérést engedélyez a gyártónak. ►**M2** ◀

(4) Az e cikk értelmében eltérésben részesülő gyártó köteles haladéktalanul értesíteni a Bizottságot minden olyan változásról, amely kihat vagy kihat az eltérésre való jogosultságára.

(5) Ha a Bizottság – a (4) bekezdés szerinti értesítés alapján vagy más úton – arra a megállapításra jut, hogy megszűnt a gyártó eltérésre való jogosultsága, a következő naptári év január 1-jei hatállyal visszavonja az eltérést, és erről értesíti a gyártót.

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

(7) A Bizottság a 15. cikkel összhangban és a 16. és 17. cikkben megállapított feltételek mellett felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal az e cikk (1)–(6) bekezdésének többek között az eltérésre való jogosultság feltételeinek értelmezése, a kérelmek tartalmára és a fajlagos CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalma és értékelése tekintetében történő kiegészítésére irányuló szabályokat fogad el.

(8) Az eltérésre irányuló, azt alátámasztó adatokat is tartalmazó kérelmeket, továbbá a (4) bekezdés szerinti értesítéseket, az eltérések (5) bekezdés szerinti visszavonásait, a többletkibocsátási díj (6) bekezdés szerinti kirovását és a (7) bekezdés szerint elfogadott jogi aktusokat 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 technológiák összesítetten az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási célértékének legfeljebb 7 g CO₂/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.

(2) A Bizottság végrehajtási aktusok útján 2012. december 31-ig részletes rendelkezéseket fogad el az (1) bekezdésben említett innovatív technológiák vagy innovatív technológiai csomagok jóváhagyására szolgáló eljárásról. Ezeket a végrehajtási aktusokat az e rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni. E részletes rendelkezéseknek összhangban kell lenniük a 443/2009/EK rendelet 12. cikkének (2) bekezdésében megállapított rendelkezésekkel, és az innovatív technológiákra vonatkozó alábbi kritériumokon kell alapulniuk:

⁽¹⁾ HL L 145., 2001.5.31., 43. o.

▼B

- a) a beszállító vagy a gyártó felel az innovatív technológiák használatával elért CO₂-csökkentésért;
- b) az innovatív technológiáknak igazoltan hozzá kell járulniuk a CO₂-csökkentéshez;
- c) az innovatív technológiák nem tartozhatnak a CO₂-mérés standard vizsgálati ciklusába, nem vonatkozhatnak rájuk a 443/2009/EK rendelet 1. cikkében említett 10 g CO₂/km-es csökkentés teljesítését előirányzó további kiegészítő intézkedések miatt szükséges kötelező rendelkezések, illetve nem lehetnek kötelezők az uniós jog más rendelkezései értelmében.

(3) Annak a beszállítónak vagy gyártónak, amely valamilyen intézkedés innovatív technológiaként való jóváhagyását kérelmezi, 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 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.

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

*13. cikk***Felülvizsgálat és jelentés****▼M2**

(1) A Bizottság 2015. december 31-ig felülvizsgálja az e rendelet szerinti fajlagos kibocsátási célértékeket, módokat és e rendelet egyéb vonatkozásait annak érdekében, hogy a 2020 utáni időszakra megállapítsa az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási célértékeket. E tekintetben a szükséges mértékű kibocsátáscsökkentést úgy kell megállapítani, hogy az összhangban legyen az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljaival, és figyelembe vegye, hogy e kibocsátáscsökkentésnek milyen következményei lesznek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátását költséghatékonyan csökkentő technológiák kifejlesztésére nézve. A Bizottság a felülvizsgálat eredményéről jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentésnek tartalmaznia kell az e rendelet módosítására irányuló megfelelő javaslatokat, valamint esetlegesen egy reális és elérhető cél meghatározását is, mégpedig egy olyan átfogó hatásvizsgálat alapján, amely figyelembe veszi a könnyűhaszongépjármű-ipar és az attól függő iparágak töretlen versenyképességének jelentőségét. A Bizottság az említett javaslatok megszövegezésekor biztosítja, hogy azok társadalmilag méltányosak, fenntarthatók, valamint a verseny szempontjából a lehető leginkább semlegesek legyenek.

▼B

(2) A 2020-tól hatályos hosszú távú célkitűzés elérése érdekében a Bizottság 2014-ig indokolt esetben arra irányuló javaslatot nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, hogy e rendelet hatálya terjedjen ki a 2007/46/EK irányelv II. mellékletében meghatározott, 2 610 kg referenciatömeget meg nem haladó N₂ és M₂ kategóriájú járművekre, továbbá azon járművekre, amelyekre a típusjóvá hagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése szerint kiterjesztették.

▼B

(3) A Bizottság a hatásvizsgálatot követően 2014-ig jelentést tesz közzé az alapterülettel és a hasznos teherrel kapcsolatos adatok rendelkezésre állásáról, valamint azoknak a fajlagos kibocsátási célértékek meghatározásához szükséges hasznossági paraméterként történő felhasználásáról, és szükség szerint javaslatot nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az I. melléklet rendes jogalkotási eljárás keretében történő módosítása céljából.

(4) A Bizottság 2011. december 31-ig létrehozza a befejezett járművek CO₂-kibocsátása, üzemanyag-hatékonysága és tömege reprezentatív értékeinek meghatározására szolgáló eljárást, biztosítva azt, hogy az alapgépjármű gyártója időben hozzáférjen a befejezett járművek tömegére és fajlagos CO₂-kibocsátására vonatkozó adatokhoz.

(5) A Bizottság a 15. cikkel összhangban és a 16. és 17. cikkben megállapított feltételek mellett 2016. október 31-ig, majd azt követően háromévente felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján módosítja az I. mellékletet annak biztosítása érdekében, hogy az abban említett M₀ értéket az előző három naptári évben gyártott új könnyű haszongépjárművek átlagos tömegéhez igazítsák.

Ezek a kiigazítások először 2018. január 1-jén lépnek hatályba, majd azt követően minden harmadik évben.

(6) A Bizottság a CO₂-kibocsátások mérésére vonatkozó eljárásoknak a 443/2009/EK rendelet 13. cikkének (3) bekezdése szerinti felülvizsgálatát a könnyű haszongépjárművekre is kiterjeszti.

▼M2**▼B**

A Bizottság a könnyű haszongépjárművekre is kiterjeszti a 2007/46/EK irányelvnek a 443/2009/EK rendelet 13. cikkének (4) bekezdése szerinti felülvizsgálatát.

▼M2

A Bizottság végrehajtási aktus útján meghatározza azokat a korrelációs paramétereket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló, a 715/2007/EK rendeletben és a 692/2008/EK bizottsági rendeletben⁽¹⁾ említett vizsgálati eljárásban bekövetkező változásokat érvényesíteni lehessen. Ezeket a végrehajtási aktusokat az e rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálobizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 15. cikkel összhangban – és a 16. és 17. cikkben foglalt feltételek mellett – felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy az első albekezdés alapján elfogadott módszertan alkalmazásával kiigazítsa az I. mellékletben foglalt képleteket, biztosítva mindeközben azt, hogy a régi és az új vizsgálati eljárás hasonlóan szigorú kibocsátáscsökkentési követelményeket támasszon a gyártókkal és a különböző rendeltetésű járművekkal szemben.

⁽¹⁾ A Bizottság 2008. július 18-i 692/2008/EK rendelete 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 (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.)

▼B*14. cikk***A bizottsági eljárás**

(1) A Bizottságot az üvegházhatást okozó gázok Közösségen belüli kibocsátásának nyomon követését szolgáló rendszerről és a Kiotói Jegyzőkönyv végrehajtásáról szóló, 2004. február 11-i 280/2004/EK európai parlamenti és tanácsi határozat ⁽¹⁾ 9. cikkével létrehozott éghajlat-változási bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottság.

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

▼M2

(2a) Amennyiben az (1) bekezdésben említett bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadja el a végrehajtási aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdését kell alkalmazni.

▼B*15. cikk***A felhatalmazás gyakorlása**

(1) A Bizottság 2011. június 3-tól ötéves időtartamra szóló felhatalmazást kap a 8. cikk (9) bekezdésének második albekezdésében, a 11. cikk (7) bekezdésében, a 13. cikk (5) bekezdésében és a 13. cikk (6) bekezdésének negyedik albekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására. A Bizottság legkésőbb hat hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem vonja vissza a felhatalmazást a 16. cikknek megfelelően, akkor az automatikusan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

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

(3) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit a 16. és a 17. cikk határozza meg.

*16. cikk***A felhatalmazás visszavonása**

(1) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 8. cikk (9) bekezdésének második albekezdésében, a 11. cikk (7) bekezdésében, a 13. cikk (5) bekezdésében és a 13. cikk (6) bekezdésének negyedik albekezdésében említett felhatalmazást.

(2) A felhatalmazás visszavonásával kapcsolatos döntés meghozatala érdekében belső eljárást indító intézmény a végleges határozat meghozatala előtt ésszerű határidőn belül törekszik tájékoztatni arról a másik intézményt és a Bizottságot, megjelölve, hogy mely felhatalmazás visszavonásáról és milyen lehetséges indokok alapján kíván határozni.

⁽¹⁾ HL L 49., 2004.2.19., 1. o.

▼B

(3) A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat haladéktalanul vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét. A határozatot az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ki kell hirdetni.

*17. cikk***Kifogás a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen**

(1) Az Európai Parlament vagy a Tanács az értesítés napját követő két hónapos időtartamon belül kifogást emelhet a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen.

Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ezen időtartam két hónappal meghosszabbodik.

(2) Ha az (1) bekezdésben említett időtartam leteltéig sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, azt ki kell hirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, és az a benne megállapított időpontban hatályba lép.

Ha az Európai Parlament és a Tanács egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván kifogást emelni, a felhatalmazáson alapuló jogi aktust az időtartam letelte előtt ki lehet hirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, és az az időtartam letelte előtt hatályba léphet.

(3) Ha az Európai Parlament vagy a Tanács az (1) bekezdésben említett időtartamon belül kifogást emel a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, az nem lép hatályba. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen kifogást emelő intézmény a kifogást megindokolja.

*18. 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 CO₂-KIBOCSÁTÁSI CÉLÉRTÉKEK**

1. A könnyű haszongépjárművek g/km-ben mért indikatív fajlagos CO₂-kibocsátását az alábbi képletekkel kell kiszámítani:

- a) 2014-től 2017-ig:

$$\text{Indikatív fajlagos CO}_2\text{-kibocsátás} = 175 + a \times (M - M_0)$$

amelyben:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege

$$M_0 = 1\,706,0$$

$$a = 0,093$$

- b) ► **M4** 2018-tól kezdve:

$$\text{fajlagos CO}_2\text{-kibocsátás} = 175 + a \times (M - M_0),$$

ahol:

M = a jármű tömege kilogrammban (kg)

$$M_0 = 1\,766,4$$

$$a = 0,093 \blacktriangleleft$$

▼ M2

- c) 2020-tól kezdve:

$$\text{Indikatív fajlagos CO}_2\text{-kibocsátás} = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

amelyben:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege

M_0 = a 13. cikk (5) bekezdésének megfelelően elfogadott érték

$$a = 0,096.$$

▼ M6

A II. melléklet A. részének 1a. pontjában említett többlépcsős előállítású, nem teljes járművek esetében az M tömegérték helyett az M_{mon} ellenőrző tömeget kell figyelembe venni, melyet a következő képlet szerint kell kiszámítani:

$$M_{\text{mon}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0,$$

ahol:

MRO_{base} és B_0 meghatározását a II. melléklet A. része 1.a.1. pontjának a) alpontja tartalmazza.

▼ B

2. A gyártónak az adott naptári évre vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéke az adott gyártó által gyártott új, az adott évben nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárművek indikatív fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga.

▼ M5

3. A gyártóra 2021-ben vonatkozó fajlagos kibocsátási referencia-célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

$$\text{A WLTP szerinti fajlagos kibocsátási referencia-célérték} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{célérték}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

▼ M5

ahol:

WLTP _{CO₂}	az (EU) 2017/1151 ⁽¹⁾ bizottsági rendelet XXI. mellékletével összhangban meghatározott, 2020. évi átlagos fajlagos CO ₂ -kibocsátás, az e rendelet 12. cikkének alkalmazásából eredő CO ₂ -csökkentések nélkül;
NEDC _{CO₂}	az (EU) 2017/1152 ⁽²⁾ , bizottsági végrehajtási rendelettel összhangban meghatározott, 2020. évi átlagos fajlagos CO ₂ -kibocsátás, az e rendelet 12. cikkének alkalmazásából eredő CO ₂ -csökkentések nélkül;
NEDC _{2020célérték}	az e melléklet 1. pontjának c) alpontja szerint kiszámított, 2020. évi fajlagos kibocsátási célérték.

4. 2021-től kezdve a gyártóra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

$$\text{Fajlagos kibocsátási célérték} = \text{WLTP}_{\text{referencia-célérték}} + a [(M_{\circ} - M_0) - (M_{\circ 2020} - M_{0,2020})]$$

ahol:

$\text{WLTP}_{\text{referencia-célérték}}$	a 3. pont szerint kiszámított, 2021. évi fajlagos kibocsátási referencia-célérték;
a	az 1. pont c) alpontjában meghatározott érték;
M_{\circ}	a megfelelő célévben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek 1. pont szerinti tömegének (M) átlaga kilogrammban (kg);
M_0	az 1. pont c) alpontjában meghatározott M_0 ;
$M_{\circ 2020}$	a 2020-ban nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek 1. pont szerinti tömegének (M) átlaga kilogrammban (kg);
$M_{0,2020}$	a 2020. referenciaévben alkalmazandó M_0 érték.

5. Olyan gyártó esetében, amely számára 2021-ben eltérést engedélyeznek egy, az új európai menetcikluson alapuló fajlagos kibocsátási célérték tekintetében, az eltérés által érintett, WLTP-n alapuló célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

$$\text{Eltérés által érintett célérték}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \frac{\text{NEDC}_{2021 \text{ célérték}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}}$$

ahol:

WLTP _{CO₂}	a 3. pontban meghatározott WLTP _{CO₂} ;
NEDC _{CO₂}	a 3. pontban meghatározott NEDC _{CO₂} ;
NEDC _{2021célérték}	a Bizottság által az e rendelet 11. cikke alapján 2021-re meghatározott fajlagos kibocsátási célérték.

⁽¹⁾ A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.).

⁽²⁾ A Bizottság (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelete (2017. június 2.) a szabályozási vizsgálati eljárásnak a könnyű haszongépjárművek tekintetében történő változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és a 293/2012/EU végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 175., 2017.7.7., 644. o.).

▼ B*II. MELLÉKLET***A KIBOCSÁTÁSOK ELLENŐRZÉSE ÉS BEJELENTÉSE**

A. A könnyű haszongépjárművekre vonatkozó adatgyűjtés és a CO₂-kibocsátás ellenőrzésére szolgáló adatok meghatározása

▼ M3

1. Részletes adatok

1.1. N₁-es kategóriájúként nyilvántartásba vett teljes járművek

Az EK típusjóváhagyással rendelkező, N₁-es kategóriájúként nyilvántartásba vett teljes járművek esetében a tagállamok minden naptári évben nyilvántartják az alábbi adatokat a területükön először nyilvántartásba vett minden új könnyű haszongépjármű vonatkozásában:

- a) a gyártó;
- b) típus-jóváhagyási szám és kiterjesztése;
- c) a jármű típusa, kivitele és változata;
- d) gyártmány;
- e) a típusjóváhagyással rendelkező jármű kategóriája;
- f) a nyilvántartásba vett jármű kategóriája;
- g) a fajlagos CO₂-kibocsátás ► **M5** (NEDC és WLTP) ◀;
- h) a jármű menetkész tömege;
- i) műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg;
- j) alapterület: a tengelytáv, a kormányzott tengelyek nyomtávja és az egyéb tengelyek nyomtávja;
- k) az üzemanyag típusa és az üzemanyag-ellátás elve;
- l) motor-lökettérfogat;
- m) elektromosenergia-fogyasztás;
- n) az alkalmazott innovatív technológia vagy innovatív technológiascsoport, valamint az ilyen technológiákból eredő CO₂-kibocsátáscsökkenés kódja ► **M5** (NEDC és WLTP) ◀;
- o) jármű-azonosító szám;

▼ M5

- p) WLTP-vizsgálati tömeg;
- q) az (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelet I. mellékletének 3.2.8. pontjában említett eltérési és ellenőrzési tényezők;
- r) az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 5.0. pontjával összhangban meghatározott járműcsalád-azonosító szám.

▼ M3

A C. rész 2. szakaszában meghatározott formátum alkalmazandó.

▼ M5

A 2017-es naptári év vonatkozásában a g) pontban a WLTP szerinti CO₂-kibocsátási értékek tekintetében említett adatok, az n) pontban a WLTP szerinti ökoinnovációs csökkentések tekintetében említett adatok, valamint a p) és az r) pontban említett adatok szolgáltatása önkéntes alapon történik.

▼ M5

A tagállamok a 2018-as naptári évtől kezdve kötelesek a 8. cikknek megfelelően a Bizottság rendelkezésére bocsátani az e pontban felsorolt valamennyi paramétert az e melléklet C. részének 2. szakaszában meghatározott formátumban.

▼ M3

- 1.2. N₁-es kategóriájú járműként nyilvántartásba vett, többlépcsős eljárás keretében jóváhagyott járművek

N₁-es kategóriájúként nyilvántartásba vett, többlépcsős előállítású járművek esetében a tagállamok minden naptári évben nyilvántartásba veszik az alábbi részletes adatokat:

- a) az alapjármű (nem teljes jármű) esetében: az 1.1. pont a), b), c), d), e), g), h), i), n) és o) alpontjában meghatározott adatok vagy a h) és i) alpontokban meghatározott adatok helyett az átlagos terhelés, amelyet a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.17.2. pontjában meghatározott típus-jóváhagyási adatok részeként bocsátanak rendelkezésre;
- b) az alapjármű (teljes jármű) esetében: az 1.1. pont a), b), c), d), e), g), h), i), n) és o) alpontjában meghatározott adatok;
- c) a befejezett jármű esetében: az 1.1. pont a), f), g), h), j), k), l), m és o) alpontjában meghatározott adatok.

Amennyiben az e pont a) és b) alpontjában meghatározott adatok nem állnak rendelkezésre az alapjárműre vonatkozóan, akkor a tagállamok ezek helyett a befejezett járműre vonatkozó adatokat közlik.

A C. rész 2. szakaszában meghatározott formátum alkalmazandó a befejezett N₁-es kategóriájú járművekre.

Az 1.1. pont o) alpontjában említett jármű-azonosító szám nem hozható nyilvánosságra.

▼ M6

- 1a. Az N₁-kategóriába tartozó többlépcsős előállítású járművek (EU) 2017/1151 rendelet szerint kiszámított fajlagos CO₂-kibocsátása 2019. szeptember 1-jei hatállyal minden olyan N₁ kategóriába tartozó nem teljes alapjármű gyártója, amely a 2007/46/EK irányelv értelmében a többlépcsős típus-jóváhagyási eljárás hatálya alá tartozik, köteles meghatározni és a Bizottság felé jelenteni az adott alapjármű – 1a.1. pontban ismertetett módszerrel meghatározott – fajlagos CO₂-kibocsátását (a továbbiakban: ellenőrző CO₂-kibocsátási adatok).

A nem teljes alapjármű ellenőrző CO₂-kibocsátási adatait, amelyeket a gyártó az első bekezdésben foglaltaknak megfelelően jelent, a Bizottság az alapjármű gyártójának arra a naptári évre vonatkozó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának kiszámításához használja, amelynek során a többlépcsős előállítású járművet nyilvántartásba vették, kivéve, ha az 1b. pontban leírt körülmények fennállnak.

Teljes alapjárművek esetében mindig az adott jármű CO₂-kibocsátása és menetkész tömege alapján kell ellenőrizni a CO₂-kibocsátást.

▼ **M6**1a.1. A nem teljes alapjárművek fajlagos CO₂-kibocsátásának kiszámítása

Az alapjármű gyártójának az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. al mellékletének 3.2.3.2. vagy 3.2.4. pontjában említett interpolációs eljárás szerint kell kiszámítani egy adott nem teljes alapjármű ellenőrző CO₂-kibocsátási értékét, az alapjármű kibocsátási típusjövahagyásához használt módszertől függően, az említett pont meghatározásai szerint, az alábbi kivételekkel:

a) Az egyes járművek tömege

Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. al mellékletének 3.2.3.2.2.1. vagy 3.2.4.1.1.1 pontjában szereplő TM_{ind} kifejezés helyébe DM_{base} , vagyis az alapjármű alapértelmezett tömege, illetve adott esetben TM_L , vagyis az L jármű vizsgálati tömege vagy TM_H , a H jármű vizsgálati tömege lép.

A DM_{base} -t a következő képlet szerint kell meghatározni:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{VL}$$

ahol:

MRO_{base} az alapjármű menetkész tömege az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 3.2.5. pontjának meghatározása szerint,

B_0 1,375-nek megfelelő járműtesttömeg-érték,

M_{VL} pedig a jármű terhelését helyettesítő tömeg, vagyis a legnagyobb megengedett terhelés 28 %-a, ahol a legnagyobb járműterhelés kiszámításához a műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömegből levonjuk az alapjármű B_0 -val megszorított menetkész tömegét, majd további 25 kg-ot.

A B_0 tényező az adott naptári évben nyilvántartásba vett összes többlépcsős előállítású járműhöz tartozó nem teljes alapjármű menetkész tömege és a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének 5. szakasza szerint kiszámított átlagos terhelés összegének, valamint a 2015., 2016. és 2017. naptári évben nyilvántartásba vett összes többlépcsős előállítású járműhöz tartozó alapjármű menetkész tömegének hányadosából kiszámolt súlyozott átlagnak felel meg.

A B_0 tényezőt a 2018-as, 2019-es és 2020-as naptári évben nyilvántartásba vett többlépcsős előállítású járművek megfelelő tömeg-értékei alapján 2021. október 31-ig ki kell igazítani az alábbi képletek alkalmazásával:

1. képlet:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n Mf_i}{\sum_{i=1}^n Mb_i}$$

ahol:

A_y M_{fi} és M_{bi} hányadosának súlyozott átlaga,

M_{fi} az alapjárműnek a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének 5. szakasza szerint kiszámított átlagos terheléssel megnövelt menetkész tömege,

▼ **M6**

M_{bi} az alapjármű menetkész tömege,

n az adott naptári évben nyilvántartásba vett összes többlepcsős előállítású járműhöz tartozó alapjárművek száma.

2. képlet:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

ahol:

A_i az 1. képletnél leírtak szerinti súlyozott átlag,

n_i egy olyan naptári évben nyilvántartásba vett összes többlepcsős előállítású járműhöz tartozó alapjármű száma:

Amikor a DM_{base} , vagyis az alapjármű alapértelmezett tömege kisebb az interpolációs család L járműve vizsgálati tömegének megfelelő TM_L -nél, mely esetben a TM_{ind} helyett TM_L -lel kell számolni.

Amikor DM_{base} , vagyis az alapjármű alapértelmezett tömege nagyobb az interpolációs család H járműve vizsgálati tömegének megfelelő TM_H -nál, mely esetben a TM_{ind} helyett TM_H -val kell számolni.

b) Az egyes jármű gördülési ellenállása

Az alapjármű gördülési ellenállása az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. al mellékletének 3.2.3.2.2.2. vagy 3.2.4.1.1.2. pontjában leírt számításokhoz használatos.

c) Homlokfelület

Az olyan nem teljes alapjárművek esetében, amelyek valamely kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaládba tartoznak, a gyártó köteles meghatározni az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. al mellékletének 3.2.3.2.2.3. pontjában említett „Af” értéket, az alábbi lehetőségek egyikének megfelelően:

- i. a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járművének homlokfelülete (m²-ben);
- ii. az interpolációs család H járműve és L járműve homlokfelületének átlagértéke (m²-ben);
- iii. az interpolációs eljárás használatát mellőző esetekben az interpolációs család H járművének homlokfelülete (m²-ben);

Az olyan nem teljes alapjárművek esetében, amelyek nem tartoznak egyik kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaládba sem, az interpolációs család H járművének homlokfelületét kell figyelembe venni.

▼ M61b. Az ellenőrző CO₂-kibocsátási érték reprezentativitása

A 2020-as naptári évtől kezdődően a Bizottság minden évben felméri, hogy mennyire reprezentatív az alapjármű gyártója által jelentett ellenőrző CO₂-kibocsátási értékek átlaga az adott naptári évben nyilvántartásba vett befejezett járművek fajlagos CO₂-kibocsátásának átlagához viszonyítva, és tájékoztatja róla az alapjármű gyártóját.

Amennyiben két egymást követő naptári évben a Bizottság 4 %-os vagy annál nagyobb eltérést tapasztal az összes befejezett jármű fajlagos CO₂-kibocsátása és egy gyártó megfelelő alapjárművei ellenőrző CO₂-kibocsátási értékeinek átlaga között, akkor a következő naptári évben a befejezett járművek fajlagos CO₂-kibocsátási átlagát fogja használni az alapjármű gyártójának vagy gyártói csoportjának fajlagos CO₂-kibocsátási átlaga kiszámításához. Tartósan fennálló eltérés esetén minden harmadik évben ez a számítási mód kerül alkalmazásra.

1c. Az alapjárművek gyártói általi adatszolgáltatás

Az alapjárművek gyártói kötelesek minden év február 28-ig jelenteni a Bizottságnak az általuk az előző naptári évben az Unió területén értékesített összes többlépcsős típus-jóváhagyási eljárás hatálya alá tartozó teljes vagy nem teljes alapjármű alábbi adatait:

- a) alvázszám;
- b) interpolációs család-azonosító;
- c) az alapjármű fajlagos CO₂-kibocsátása;
- d) homlokfelület (a választott számítási mód megjelölésével);
- e) az alapjármű gördülési ellenállása;
- f) ellenőrző tömeg;
- g) az alapjármű menetkész tömege;
- h) a jármű terhelését helyettesítő tömeg, ezen melléklet 1a.1. pontjának meghatározása szerint.

▼ B

2. **► M6** Az 1. pontban említett adatoknak vagy az adott könnyű haszongépjármű gyártója által kiadott megfelelőségi nyilatkozatból kell származniuk, vagy összhangban kell lenniük azzal. Az egyéb adatoknak a típusjóváhagyási dokumentációból vagy az alapjármű gyártója által az 1c. pont értelmében adott tájékoztatásból kell származniuk. A tagállamok kötelesek az ellenőrzési eljárás megfelelő pontosságát biztosító intézkedéseket hatályba léptetni. Ha a megfelelőségi nyilatkozatban a könnyű haszongépjármű legkisebb és legnagyobb tömege egyaránt szerepel, a tagállamoknak csak a legnagyobb tömegre vonatkozó adatot kell felhasználniuk e rendelet alkalmazása céljából. Azon kettős üzemű (benzin-/gázüzemű) járművek esetében, amelyek megfelelőségi nyilatkozata mindkét tüzelőanyag-típusra feltünteti a fajlagos CO₂-kibocsátást, a tagállamoknak csak a gáz üzemmódban mért értéket kell alkalmazniuk. ◀

▼ M3

3. A tagállamok minden naptári év vonatkozásában kötelesek meghatározni az alábbiakat:
 - a) az 1. pontban részletezett adatok forrásai;

▼ M3

- b) az EK-típusjóváahagyási eljárás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen;
- c) a többlépcsős típus-jóváahagyási eljárás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen, amennyiben rendelkezésre áll;
- d) az egyedileg jóváahagyott új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen;
- e) a kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváahagyott új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen.

B. Az új könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának ellenőrzésére szolgáló adatok meghatározási módszere

A tagállamok által az e melléklet A. részének 1. és 3. pontjával összhangban meghatározandó ellenőrzési adatokat az ebben a részben ismertetett módszerrel kell meghatározni.

1. Nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek száma

A tagállamoknak meg kell határozniuk a tárgyévben a területükön nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek számát, mégpedig külön kategóriák szerint: az EK-típusjóváahagyási eljárás hatálya alá tartozó, az egyedileg jóváahagyott és a kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváahagyott személygépkocsik szerinti lebontásban, valamint adott esetben a többlépcsős előállítású járművek számát.

▼ M1

▼ M3

▼ M1

▼ B

7. Befejezett járművek

A „többlépcsős előállítású járművek” esetében a befejezett jármű fajlagos CO₂-kibocsátását az alapgépjármű gyártójának kell biztosítani.

Annak biztosítása érdekében, hogy a befejezett járművek CO₂-kibocsátási, üzemanyag-hatékonysági és tömegre vonatkozó értékei reprezentatívak legyenek, és anélkül, hogy az alapgépjárművek gyártóira túlzott terhet róna, a Bizottság legkésőbb 2011. december 31-ig külön ellenőrzési eljárásra tesz javaslatot, továbbá felülvizsgálja, és szükség esetén módosítja a típusjóváahagyásra vonatkozó jogszabályokat.

Az eljárás kidolgozásakor a Bizottság szükség esetén meghatározza a tömeg és a CO₂-kibocsátás ellenőrzésének módját a különböző végleges tehetetlenséginyomaték-kategóriáknak megfelelő CO₂-kibocsátási táblázat alapján, vagy az adott N₁ osztályra vonatkozóan az alapjármű tömege + az átlagos terhelés alapján számított egyetlen CO₂-kibocsátási érték alapján. Ez utóbbi esetben a tömeget e melléklet C. részében is számításba veszik.

A Bizottság arról is gondoskodik, hogy az alapgépjármű gyártója időben hozzáférjen a befejezett járművek tömegére és fajlagos CO₂-kibocsátására vonatkozó adatokhoz.

▼ M3

Függetlenül attól, hogy az átlagos terhelést kell alapul venni az e melléklet C. része szempontjából, amennyiben ez a tömegérték nem határozható meg, a befejezett jármű menetkész tömege is felhasználható a 8. cikk (4) bekezdésében említett fajlagos kibocsátási célérték előzetes kiszámításához.

▼ **M3**

Amennyiben az alapjármű teljes jármű, akkor ennek a járműnek a menetkész tömegét kell felhasználni a fajlagos kibocsátási célérték kiszámításához. Amennyiben azonban az említett tömegérték nem határozható meg, akkor a befejezett jármű menetkész tömege használható fel a fajlagos kibocsátási célérték kiszámításához.

C. Adattovábbítási formátum

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

1. szakasz – Összesített ellenőrzési adatok

Tagállam ⁽¹⁾	
Év	
Adatforrás	
Az EK-típusjóváahagyási eljárás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen	
Az egyedileg jóváahagyott új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen	
A kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváahagyott új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen	
A többlépcsős típus-jóváahagyási eljárás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen (amennyiben rendelkezésre áll)	

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

2. szakasz – Részletes ellenőrzési adatok – egy járműre vonatkozóan

Utalás az A. rész 1.1. szakaszára	Részletes adatok nyilvántartott járművenként ⁽¹⁾
a)	A gyártó neve – Uniós standard megnevezés ⁽²⁾
	A gyártó neve – Az eredetiberendezés-gyártó nyilatkozata szerint TELJES JÁRMŰ/ALAPJÁRMŰ ⁽³⁾
	A gyártó neve – Az eredetiberendezés-gyártó nyilatkozata szerint BEFEJEZETT JÁRMŰ ⁽³⁾
	A gyártó neve – A nemzeti nyilvántartásba-vételi megnevezés ⁽²⁾
b)	Típus-jóváahagyási szám és kiterjesztése

▼ **M3**

Utalás az A. rész 1.1. szakaszára	Részletes adatok nyilvántartott járművenként ⁽¹⁾
c)	Típus
	Kivitel
	Változat
d)	Gyártmány
e)	A típusjövahagyással rendelkező jármű kategóriája
f)	A nyilvántartásba vett jármű kategóriája

▼ **M5**

g)	Fajlagos CO ₂ -kibocsátás (vegyes) NEDC szerinti érték
	Fajlagos CO ₂ -kibocsátás (vegyes) WLTP szerinti érték (2018-tól)

▼ **M3**

h)	Tömeg menetkész állapotban ALAPJÁRMŰ
	Tömeg menetkész állapotban BEFEJEZETT JÁRMŰ/TELJES JÁRMŰ
i) ⁽⁴⁾	Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg
j)	Tengelytáv
	Kormányzott tengelynyomtáv (tengely 1)
	Egyéb tengelynyomtáv (tengely 2)
k)	Üzemanyagtípus
	Az üzemanyag-ellátás elve
l)	Motor-lökettérfogat (cm ³)
m)	Elektromosenergia-fogyasztás (Wh/km)

▼ **M5**

n)	Az ökoinnovációs technológia (technológiák) kódja
	Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, NEDC szerinti CO ₂ -kibocsátáscsökkentés összesen
	Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, WLTP szerinti CO ₂ -kibocsátáscsökkentés összesen (2018-tól)

▼ **M3**

o)	Jármű-azonosító szám
----	----------------------

▼ **M5**

p)	WLTP-vizsgálati tömeg
q)	A „De” eltérési tényező (amennyiben rendelkezésre áll)
	Ellenőrzési tényező (amennyiben rendelkezésre áll)
r)	Járműcsalád-azonosító szám

▼ **M3**

Utalás az A. rész 1.1. szakaszára	Részletes adatok nyilvántartott járművenként ⁽¹⁾
A 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.17.2. pontja ⁽⁵⁾	Átlagos terhelés (adott esetben a többlépcsős előállítású járművek esetében)

Megjegyzések:

- (¹) Amennyiben a többlépcsős előállítású járművek esetében nem áll rendelkezésre adat az alapjárműre vonatkozóan, akkor a tagállam legalább a formanyomtatványban megadott adatokat közli a befejezett járműre vonatkozóan. ► **M5** — ◀
- (²) A kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváhagyott (NSS) vagy az egyedileg jóváhagyott (IVA) járművek esetében a gyártó nevét „A gyártó neve – A nemzeti nyilvántartásba-vételi megnevezés” oszlopban kell feltüntetni, „A gyártó neve – Unió standard megnevezés” oszlopban pedig a következők egyikének kell szerepelnie: „AA-NSS” vagy „AA-IVA”, az adott esettől függően.
- (³) A többlépcsős előállítású járművek esetében az alapjármű (nem teljes/teljes) gyártóját kell megadni. Amennyiben az alapjármű gyártója nem ismert, csak a befejezett jármű gyártóját kell megadni.
- (⁴) A többlépcsős előállítású járművek esetében adja meg az alapjármű műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömegét.
- (⁵) A többlépcsős előállítású járművek esetében az alapjármű menetkész tömege és műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömege helyett a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.17.2. pontja szerinti típus-jóváhagyási adatok között szereplő átlagos terhelés is megadható.