

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 333/2014/EU RENDELETE

(2014. március 11.)

**a 443/2009/EK rendeletnek az új személygépkocsikra vonatkozó 2020. évi CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módzatok meghatározása tekintetében történő módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében <sup>(2)</sup>,

mivel:

- (1) A 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(3)</sup> 13. cikkének (5) bekezdése értelmében a Bizottságnak felül kell vizsgálnia a 95 g CO<sub>2</sub>/km-es hosszú távú célérték 2020-ig történő költséghatékony elérésére vonatkozó szabályokat és különösen az e rendelet I. mellékletében foglalt képletet és a 11. cikke szerinti mentesítéseket. Helyénvaló, hogy ez a rendelet versenyszempontból a lehető leginkább semleges, társadalmilag méltányos és fenntartható legyen.
- (2) A személygépkocsik hatékonyságának javítását szolgáló fejlett technológiák világpiaconak további fejlődése összhangban áll a Bizottság 2011. január 21-i „Erőforrás-hatékony Európa – Az Európa 2020 stratégia keretébe illeszkedő kiemelt kezdeményezés” című közleményével, amely a fenntartható növekedés elérése érdekében támogatja az erőforrás-hatékony, karbonszegény gazdaságra való áttérést.
- (3) Egyértelművé kell tenni, hogy a 95 g CO<sub>2</sub>/km-es célértéknek való megfelelés ellenőrzése céljából a személygépkocsik CO<sub>2</sub>-kibocsátását továbbra is a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel <sup>(4)</sup> és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban, innovatív technológiák segítségével kell mérni.
- (4) A fosszilis tüzelőanyagok magas ára kedvezőtlen hatást gyakorol a gazdasági fellendülésre, az energiabiztonságra és a tüzelőanyagok megfizethetőségére az Unióban. Ezért kiemelt feladat az új személygépkocsik és könnyű hasznongépjárművek hatékonyságának és fenntarthatóságának a növelése, és ezáltal a kőolajfüggőség csökkentése.
- (5) Annak elismeréseképpen, hogy a rendkívül alacsony CO<sub>2</sub>-kibocsátású járművek korai generációinak kutatási és fejlesztési költségei, valamint fajlagos gyártási költségei igen magasak, a forgalomba hozatal kezdeti szakaszában – ideiglenes hatállyal és korlátozott mértékben – célszerű felgyorsítani és elősegíteni a szóban forgó járművek uniós piacra való bevezetését. A különböző szinteken elhelyezkedő szereplőknek megfelelő figyelmet kell fordítaniuk a rendkívül alacsony CO<sub>2</sub>-kibocsátású járművek iránti keresletet fokozó bevált gyakorlat meghatározására és terjesztésére.
- (6) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának és a jármű-infrastruktúra interfész közös műszaki leírásának a hiánya akadályozhatja a rendkívül alacsony CO<sub>2</sub>-kibocsátású járművek elterjedését. Amennyiben a szükséges infrastruktúra kiépülne az Unióban, ez megkönnyítené a piaci erők működését, és hozzájárulna az európai gazdasági növekedéshez.
- (7) Annak tudomásulvételeként, hogy a járművek rendeltetése alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése aránytalan mértékben érinti a legkisebb gyártókat, hogy a mentesítési eljárás nagy adminisztratív terhet jelent, és hogy elhanyagolható az e gyártók járműeladásai kapcsán elért CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkenésben mérhető haszon, a fajlagos kibocsátási célértékek és a többletkibocsátási díj hatálya nem terjed ki azokra a gyártókra, amelyek évente kevesebb mint 1 000, az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsit gyártanak. Annak érdekében, hogy ezek a gyártók a lehető leghamarabb jogbiztonságot élvezhessenek, lényeges, hogy ez a mentesítés 2012. január 1-jétől legyen alkalmazandó.

<sup>(1)</sup> HL C 44., 2013.2.15., 109. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2014. február 25-i álláspontja (a Hivatalos lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2014. március 10-i határozata.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 443/2009/EK rendelete a könnyű hasznongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról (HL L 140., 2009.6.5., 1. o.).

<sup>(4)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2007. június 20-i 715/2007/EK rendelete a könnyű személygépjárművek és hasznongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.).

- (8) A kis mennyiséget gyártók mentesítésére szolgáló eljárást egyszerűsíteni kell annak érdekében, hogy a gyártók a mentesítés kérelmezését, a Bizottság pedig az engedély megadását rugalmasabban időzíthesse.
- (9) A szakosodott gyártók mentesítésére szolgáló eljárást 2020 után is fenn kell tartani. Annak érdekében azonban, hogy a szakosodott gyártóktól elvárt kibocsátáscsökkentés összhangban legyen a nagy mennyiséget gyártóktól elvárttal, 2020-tól kezdődően a szakosodott gyártóknak tulajdonítható 2007-es átlagos fajlagos kibocsátásnál 45 %-kal alacsonyabb célértéket kell alkalmazni.
- (10) Az autópálya hosszú távú beruházásainak és innovációjának lehetővé tétele érdekében célszerű előre jelezni, hogy e rendeletnek milyen módosításai várhatók a 2020 utáni időszakra nézve. Az előrejelzésnek azon kell alapulnia, hogy az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljainak figyelembevételével milyen ütemű kibocsátáscsökkentésre van szükség, és hogy milyen hatások várhatók a személygépkocsik CO<sub>2</sub>-kibocsátását költséghatékonyan csökkentő technológiák kifejlesztésére nézve. A Bizottságnak 2015-ig felül kell vizsgálnia ezeket a szempontokat, és a megállapításairól jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentésnek adott esetben a 443/2009/EK rendelet módosítására vonatkozó javaslatokat kell tartalmaznia, amelyek célja az új személygépkocsik 2020 utáni CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékeinek megállapítása, és amelyek esetlegesen még egy 2025-re szóló, reális és elérhető célértéket is megjelölnek egy olyan átfogó hatásvizsgálat alapján, amelyben figyelembe veszik az autópálya és a kapcsolódó iparágak folyamatos versenyképességét, egyúttal a 2020-ig tartó időszakban elérhető mérhető, világos kibocsátáscsökkentési pálya fenntartását. A Bizottságnak a javaslatok kidolgozásakor biztosítani kell, hogy azok versenyszempontból a lehető leginkább semlegesek, társadalmilag méltányosak és fenntarthatóak legyenek.
- (11) A 443/2009/EK rendelet értelmében a Bizottságnak hatásvizsgálatot kell végeznie a vizsgálati eljárások felülvizsgálata céljából, annak érdekében, hogy azok megfelelően tükrözzék a személygépkocsik tényleges CO<sub>2</sub>-kibocsátási jellemzőit. Szükséges a jelenleg alkalmazott „Új Európai Menetciklus” (NEDC) módosítása annak érdekében, hogy az a valós vezetés menetállapotának megfelelően, és megakadályozható legyen a tényleges CO<sub>2</sub>-kibocsátás és üzemanyag-fogyasztás alábecslése. A lehető leghamarabb meg kell állapodni egy új, reálisabb és megbízhatóbb vizsgálati eljárásról. Az erre irányuló munka folyamatban van, ám még nem fejeződött be, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében ugyanis még fejlesztés alatt áll a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó vizsgálati eljárás (World Light Duty Test procedure: WLTP). Annak biztosítása érdekében, hogy az új személygépkocsikra megadott fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékek jobban összhangba kerüljenek a szokásos közlekedési feltételek mellett ténylegesen keletkező kibocsátásokkal, a WLTP-eljárást a lehető leghamarabb alkalmazni kell. Erre való tekintettel a 443/2009/EK rendelet I. melléklete a 715/2007/EK rendeletnek és a 692/2008/EK bizottsági rendelet <sup>(1)</sup> XII. mellékletének megfelelően mért kibocsátásokra vonatkozóan állapít meg 2020-ra szóló határértékeket. A vizsgálati eljárások módosítása után ki kell igazítani a 443/2009/EK rendelet I. mellékletében foglalt határértékeket annak érdekében, hogy a követelmények hasonlóképpen szigorúak maradjanak a gyártókra és a járműosztályokra nézve. Ennek megfelelően, a Bizottságnak szigorú megfelelési vizsgálatot kell végeznie a NEDC és a WLTP vizsgálati ciklusai között annak érdekében, hogy az utóbbi a valós vezetési feltételeket tükrözze.
- (12) Annak biztosítása céljából, hogy a tényleges kibocsátások megfelelően tükröződjenek, és a mért CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékek egyértelműen összehasonlíthatók legyenek, a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a vizsgálati eljárásnak a CO<sub>2</sub>-kibocsátás mért értékeire jelentős hatást kifejtő elemeit pontosan meghatározzák annak megelőzése érdekében, hogy a gyártók kihasználják a vizsgálati ciklus rugalmasságait. Foglalkozni kell a típusjóváhagyás során mért CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékek, valamint a forgalmazott járművek kibocsátása közötti eltéréssel, beleértve a megfelelési vizsgálati eljárás használat közbeni lefolytatásának a lehetőségét, aminek biztosítania kellene a forgalmazott járművek reprezentatív mintájának a független vizsgálatát, továbbá megoldást kell keresni a vizsgálat során megállapított és a típusjóváhagyás során mért CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékek közötti kimutatott, lényeges eltérések problémájának a kezelésére.
- (13) A 443/2009/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének megfogalmazását ki kell igazítani annak érdekében, hogy a „kapcsolt gyártók” fogalma összhangban legyen a 139/2004/EK tanácsi rendeletben <sup>(2)</sup>, valamint az 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben <sup>(3)</sup> foglaltakkal.

<sup>(1)</sup> 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 tanácsi rendelet módosításáról és végrehajtásáról (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.).

<sup>(2)</sup> A Tanács 2004. január 20-i 139/2004/EK rendelete a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) (HL L 24., 2004.1.29., 1. o.).

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2011. május 11-i 510/2011/EU rendelete az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról (HL L 145., 2011.5.31., 1. o.).

- (14) A 443/2009/EK rendelet felhatalmazza a Bizottságot, hogy a rendelet egyes rendelkezéseit az 1999/468/EK tanácsi rendeletben <sup>(1)</sup> meghatározott eljárásoknak megfelelően végrehajtsa. A Lisszaboni Szerződés hatálybalépésének következtében a szóban forgó hatásköröket hozzá kell igazítani az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. és 291. cikkéhez.
- (15) Annak biztosítására, hogy a 443/2009/EK rendelet végrehajtására egységes feltételek vonatkozzanak, a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek <sup>(2)</sup> megfelelően kell gyakorolni.
- (16) A 443/2009/EK rendelet II. mellékletének az adatszolgáltatási követelmények és az adatparaméterek tekintetében történő módosítása, a fajlagos kibocsátási célértékek alóli mentesítésre való jogosultság feltételeinek értelmezésére, a kérelmek tartalmára, valamint a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalmára és értékelésére vonatkozó szabályok kiegészítése, a 443/2009/EK rendelet I. mellékletében említett M0-számadatnak az új személygépkocsiknak az előző három naptári évre vonatkozó átlagos tömegéhez való hozzáigazítása, és a 443/2009/EK rendelet I. mellékletében foglalt képletek kiigazítása érdekében a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (17) A célérték kijelölésekor továbbra is a személygépkocsi rendeltetése és a CO<sub>2</sub>-kibocsátására vonatkozó célérték közötti lineáris összefüggésen alapuló – a 443/2009/EK rendelet I. mellékletében foglalt képletekben megfogalmazódó – megközelítést helyénvaló alkalmazni, így ugyanis fenntartható a személygépkocsik piacának sokfélesége és a gyártóknak a különféle fogyasztói igények kielégítésére való képessége, miáltal elkerülhető a verseny indokolatlan torzulása.
- (18) A Bizottság a hatásvizsgálatában értékelte a lábnyom adatok rendelkezésre állását és a lábnyom adatoknak a 443/2009/EK rendelet I. melléklete képleteiben rendeltetési paraméterként való felhasználhatóságát. A hatásvizsgálat alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a 2020-ra vonatkozó képletben a tömeget kell rendeltetési paraméterként használni. A majdani felülvizsgálat alkalmával azonban mérlegelni kell a lábnyom rendeltetési paraméterként való alkalmazására való áttállással járó költségsökkenést és előnyöket.
- (19) Az üvegházhatást okozó gázoknak az energiaellátáshoz, a gépjárműgyártáshoz és -ártalmatlanításhoz kapcsolódó kibocsátása a jelenlegi átfogó közúti közlekedési szénlábnyom jelentős részét teszi ki, amely a jövőben vélhetőleg még fokozottabb jelentőséget kap. Ezért szakpolitikai fellépésre van szükség egyrészt ahhoz, hogy a gépjárműgyártókat az olyan optimális megoldások – többek között az elektromos energia vagy az alternatív üzemanyagok – alkalmazása felé irányítsák, amelyek különösen figyelembe veszik az üvegházhatást okozó gázoknak a gépjárművek számára biztosított energia előállításához kapcsolódó kibocsátását, másrészt hogy biztosítsák, hogy ezek az upstream kibocsátások ne emésszék fel a gépjárművek javított üzemeltetési energiafogyasztásából eredő, a 443/2009/EK rendeletben célul kitűzött előnyöket.
- (20) Mivel e rendelet célját, nevezetesen az új személygépkocsikra vonatkozó 2020. évi CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módokat meghatározását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban annak terjedelme és hatása miatt e célok jobban megvalósítható(k), az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló 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.
- (21) A 443/2009/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

<sup>(1)</sup> A Tanács 1999. június 28-i 1999/468/EK határozata a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról (HL L 184., 1999.7.17., 23. o.).

<sup>(2)</sup> 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.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 443/2009/EK rendelet a következőképpen módosul:

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

„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 CO<sub>2</sub>-kibocsátására alkalmazandó célértéket a 2020. évtől kezdve 95 g/km-ben határozza meg.”

2. A 2. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(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.”

3. A 3. cikk (2) bekezdése a) pontjának első francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— rendelkezik a szavazati jogok több mint felével, vagy”

4. A 4. cikk második bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Az egyes gyártók átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-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 %,
- 2020-ban 95 %,
- 2020 végéig elérendően és azt követően 100 %.”

5. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„5a. cikk

**Extra kibocsátási egységek a 95 g/km-es CO<sub>2</sub>-kibocsátási célérték kiszámításához**

Az átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás kiszámításakor minden egyes, 50 g CO<sub>2</sub>/km-nél alacsonyabb fajlagos CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>/km CO<sub>2</sub>-kibocsátási felső korlát mellett.”

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

„(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.”

7. A 9. cikk (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(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.”

8. A 11. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdés utolsó mondatát el kell hagyni;

b) a (4) bekezdés második albekezdése b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-kibocsátásának átlagához képest.”;

c) a (4) bekezdés második albekezdése a következő ponttal egészül ki:

„c) amennyiben a kérelem az I. melléklet 1. pontjának c) pontjával kapcsolatos, olyan célérték, amely 45 %-os csökkentést jelent a 2007-es átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-kibocsátásának átlagához képest.”;

d) a (8) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(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 CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalmának és értékelésének értelmezése tekintetében kiegészítik az e cikk (1)–(7) bekezdésében foglaltakat.”

9. A 12. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) A beszállító vagy gyártó kérésére figyelembe kell venni az innovatív technológiáknak vagy az innovatív technológiák kombinációjának (»innovatív technológiai csomagok«) az alkalmazása révén elért CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.”;

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

„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.”;

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

„(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.”

10. A 13. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés harmadik albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

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

b) a (3) bekezdés második albekezdését el kell hagyni;

c) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.”;

d) a (7) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza az ahhoz szükséges korrelációs paramétereket, hogy a fajlagos CO<sub>2</sub>-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.”

11. A 14. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„14. cikk

#### **Bizottsági eljárás**

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

(\*) 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.).

(\*\*) 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.).”

12. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„14a. cikk

#### **A felhatalmazás gyakorlása**

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

(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 e 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.”

13. Az I. melléklet 1. pontja a következő ponttal egészül ki:

„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,

$a = 0,0333$ .”

14. A II. melléklet a következőképpen módosul:

a) az A. rész 1. pontja a következő ponttal egészül ki:

„n) a legnagyobb hasznos teljesítmény.”;

b) az „Az A. rész 1. pontjában meghatározott tételes adatok” című táblázat a következő oszloppal egészül ki:

„Legnagyobb hasznos teljesítmény (kW)”

## 2. cikk

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

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

Kelt Strasbourgban, 2014. március 11-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

M. SCHULZ

a Tanács részéről

az elnök

D. KOURKOULAS