

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2019/631 RENDELETE****(2019. április 17.)****az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről****(átdolgozás)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

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 rendeletet <sup>(3)</sup> és az 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet <sup>(4)</sup> több alkalommal jelentős mértékben módosították. Mivel további módosítások szükségesek, az említett rendeleteket az áttekinthetőség érdekében célszerű átdolgozni.
- (2) Ezt a rendeletet 2020. január 1-jétől kell alkalmazni annak érdekében, hogy a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet átdolgozását és hatályon kívül helyezését követően az átmenet következetes és hatékony módon történjen. A szén-dioxid-kibocsátási előírásokat és azok teljesítésének módozatait azonban 2024-ig célszerű az említett rendeletekben előírt formájukban változtatások nélkül hatályban tartani.
- (3) A Párizsi Megállapodás <sup>(5)</sup> többek között egy hosszú távú célkitűzést ír elő, összhangban azzal a célkitűzéssel, hogy az iparosodás előtti szinthez viszonyított globális átlaghőmérséklet-emelkedést jóval 2 °C fok alatt kell tartani, és törekedni kell arra, hogy az iparosodás előtti szinthez viszonyított globális átlaghőmérséklet-emelkedés 1,5 °C fokra korlátozódjon. Az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület (a továbbiakban: az IPCC) az iparosodás előtti szinthez képest mért 1,5 °C-os globális hőmérséklet-emelkedés hatásairól és a kapcsolódó globális üvegházhatásúgáz-kibocsátási pályákról szóló különjelentésében szereplő legújabb tudományos eredmények egyértelműen megerősítik az éghajlatváltozás negatív hatásait. Ez a különjelentés arra a következtetésre jut, hogy a kibocsátás valamennyi ágazatban való csökkentése alapvető fontosságú a globális felmelegedés korlátozása szempontjából.
- (4) A Párizsi Megállapodásban foglalt célkitűzésekhez való hozzájárulás érdekében fel kell gyorsítani a teljes közlekedési ágazat kibocsátásmentessé történő átalakulását, figyelembe véve a Bizottság 2018. november 28-i „Tiszta bolygót mindenkinek – Európai hosszú távú stratégiai jövőkép egy virágzó, modern, versenyképes és klímabarát gazdaságról” című közleményét, amely felvázolja, hogy milyen, a gazdaság és a társadalom valamennyi ágazatát érintő gazdasági és társadalmi átalakulásokra van szükség ahhoz, hogy 2050-ig megvalósuljon a nulla nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás felé való átmenet. A közlekedésből származó légszennyező anyagok kibocsátását, amelyeknek jelentős egészség- és környezetkárosító hatása van, szintén haladéktalanul és drasztikusan csökkenteni kell. A hagyományos belső égésű motorral felszerelt járművek kibocsátásait 2020 után tovább kell csökkenteni. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek el kell terjedniük, és 2030-ra jelentős piaci részesedésre kell szert tenniük. 2030 után tovább kell csökkenteni a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek általi szén-dioxid-kibocsátást.

<sup>(1)</sup> HL C 227., 2018.6.28., 52. o.<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2019. március 27-i álláspontra (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2019. április 15-i határozata.<sup>(3)</sup> 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 (HL L 140., 2009.6.5., 1. o.).<sup>(4)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 510/2011/EU rendelete (2011. május 11.) 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.).<sup>(5)</sup> HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

- (5) A Bizottság „Európa mozgásban – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja” című, 2017. május 31-i közleménye és „Az alacsony kibocsátású mobilitás megteremtése – A Földet védelmező, a polgárait jogokkal felruházó, az iparágai és munkavállalói számára biztonságot nyújtó Európai Unió” című 2017. november 8-i közleménye kiemeli, hogy a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások erős ösztönzést adnak az innovációnak és a hatékonyságnak, valamint hozzájárulnak a gépjárműipar versenyképességének megerősítéséhez, és technológiasemleges módon utat nyitnak a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek előtt.
- (6) E rendelet egyértelműen kijelöli a közúti közlekedési ágazatból származó szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez vezető utat, és hozzájárul ahhoz a kötelező célkitűzéshez, hogy az uniós gazdaság teljes egészének üvegházhatásúgáz-kibocsátása 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal csökkenjen, amely célt az Európai Tanács 2014. október 23–24-i következtetéseiben megerősítette, majd a Környezetvédelmi Tanács 2015. március 6-i ülésén a Párizsi Megállapodás keretében az Unió és tagállamai által bejelentett teljesíteni kívánt nemzetileg meghatározott hozzájárulásként jóváhagyta.
- (7) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete <sup>(6)</sup> kötelezettségeket állapít meg a tagállamok számára arra vonatkozóan, hogy teljesítsék az Unió azon célkitűzését, hogy azon ágazatok esetében, amelyek kívül esnek a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel <sup>(7)</sup> létrehozott uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeren, üvegházhatásúgáz-kibocsátásait 2030-ra a 2005-ös szinthez képest 30 %-kal csökkentse. Az említett ágazatok összkibocsátásának jelentős része a közúti közlekedésből származik. Továbbá a közúti közlekedésből származó kibocsátások növekvő tendenciát mutatnak, és mértékük még mindig jóval meghaladja az 1990-es szinteket. Ha a közúti közlekedésből származó kibocsátások továbbra is nőnek, akkor ezek a növekedések továbbra is semlegesítik a többi ágazatban az éghajlatváltozás megfékezése érdekében elért kibocsátáscsökkentések hatását.
- (8) Az Európai Tanács 2014. október 23-24-i következtetéseiben kiemelte, milyen fontos a 2020 utáni időszakban is csökkenteni a közlekedési ágazatban az üvegházhatásúgáz-kibocsátást és a fosszilis tüzelőanyagoktól való függés kockázatait olyan átfogó és technológiasemleges megközelítés révén, amely előmozdítja a kibocsátáscsökkentést és a közlekedés energiahatékonyságát, valamint az elektromos hajtású közlekedést és a megújuló energiaforrások használatát.
- (9) Annak érdekében, hogy az uniós fogyasztók biztonságos, fenntartható, versenyképes és megfizethető energiához jussanak, a kereslet mérséklését elősegítő energiahatékonyság az egyike az energiaunióra vonatkozóan elfogadott stratégiáról szóló, „A stabil és alkalmazkodóképes energiaunió és az előretekintő éghajlat-politika keretstratégiája” című 2015. február 25-i bizottsági közleményben foglalt öt, egymást kölcsönösen erősítő és egymással szorosan összefüggő dimenzió. A közlemény megállapítja, hogy noha az összes gazdasági ágazatnak lépéseket kell tennie energiahatékonyságának növelése érdekében, a közlekedésben hatalmas energiahatékonysági potenciál rejlik, amely többek között úgy tud érvényre jutni, ha a 2030-ig tartó időszakban továbbra is a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások szigorítására összpontosítunk.
- (10) A 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet 2015-ben végzett értékelésében megállapítást nyert, hogy e rendeletek még mindig relevánsak és összességükben koherensek, valamint jelentős kibocsátáscsökkentést eredményeznek, miközben költséghatékonyság szempontjából felülmúlják a várakozásokat. Emellett jelentős többletértéket eredményeztek az Unió számára, amelyet tagállami intézkedések révén nem lehetett volna ugyanolyan mértékben elérni. Az említett rendeletek előnyeit azonban lassanként felemészti az új európai menetciklus (a továbbiakban: NEDC) keretében mért szén-dioxid-kibocsátások és a valós feltételek mellett vezetett járművek szén-dioxid-kibocsátásai közötti egyre nagyobb eltérés.
- (11) Ezért indokolt továbbra is követni a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet célkitűzéseit, aminek módja a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó, a 2030-ig tartó időszakra kiterjedő új széndioxidkibocsátás-csökkentési célértékek megállapítása a teljes uniós járműállomány tekintetében. Az említett célértékek szintjének meghatározása során figyelembevételre került, hogy mennyire hatékonyan járulnak hozzá az (EU) 2018/842 rendelet hatálya alá tartozó ágazatokból származó kibocsátások költséghatékony csökkentéséhez a 2030-ig tartó időszakban, hogy milyen költségeket és megtakarításokat eredményeznek a társadalom, a gyártók és a járműhasználók számára, továbbá, hogy milyen közvetlen és közvetett hatást gyakorolnak a foglalkoztatásra, a versenyképességre és az innovációra valamint, hogy milyen járulékos előnyöket eredményeznek a légszennyezés csökkentése és az energiabiztonság szempontjából. Figyelemmel arra, hogy a személygépkocsik piaci részesedése nagyobb, és ebből következően szén-dioxid-kibocsátásuk össz mennyisége jelentősen magasabb, mint a könnyű haszongépjárművéké, célszerű eltérő megközelítést alkalmazni a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre.

<sup>(6)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 156., 2018.6.19., 26. o.).

<sup>(7)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

- (12) Társadalmilag elfogadható és igazságos átmenetet kell biztosítani a kibocsátásmentes mobilitás felé. Ezért fontos, hogy a gépjárműipari értéklánc egészében figyelembe vegyék ezen átmenet társadalmi hatásait, és proaktív módon kezeljék a foglalkoztatásra gyakorolt hatásokat. Ezért uniós, nemzeti és regionális szintű célzott programokat kell fontolóra venni a dolgozók átképzése, továbbképzése és átcsoportosítása, továbbá a hátrányos helyzetű közösségek és régiók oktatási és álláskeresői kezdeményezési érdekében, szoros párbeszédet folytatva a szociális partnerekkel és az illetékes hatóságokkal. Ezen átmenet keretében ezen ágazatban meg kell erősíteni a nők foglalkoztatását és az esélyegyenlőséget.
- (13) A kibocsátásmentes mobilitás felé való sikeres átmenet integrált megközelítést és olyan megfelelő környezetet igényel, amely ösztönzőleg hat az innovációra és megőrzi az Unió technológiai vezető szerepét ebben az ágazatban. Ez magában foglalja a kutatásba és innovációba történő állami és magánberuházásokat, a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek növekvő kínálatát, az elektromos és tüzelőanyag töltő infrastruktúra kiépítését, az energiarendszerekbe való integrációt, valamint az akkumulátorok fenntartható anyagellátását és fenntartható termelését, újrafelhasználását és újrafeldolgozását Európában. Ehhez következetes uniós, nemzeti, regionális és helyi szintű intézkedésre van szükség.
- (14) A 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(8)</sup> végrehajtásának keretében 2017-ben megkezdődött az (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletben<sup>(9)</sup> előírt új vizsgálati eljárás alkalmazása a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának mérésére: a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás (a továbbiakban: WLTP). Ezzel a vizsgálati eljárással a valós vezetési feltételek mellett reprezentatívabb szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek állapíthatók meg.

Ezért helyénvaló, hogy az új szén-dioxid-kibocsátási célértékek már az említett vizsgálati eljárással megállapított szén-dioxid-kibocsátási értékeken alapuljanak. Tekintettel azonban arra, hogy a célértékeknek való megfelelési célokra a WLTP-alapú szén-dioxid-kibocsátási értékek 2021-től már rendelkezésre fognak állni, célszerű, hogy az új szén-dioxid-kibocsátási előírások a 2021-re megállapított célértékekhez viszonyított csökkentési szintekként legyenek meghatározva, és kiszámításuk alapját a WLTP kibocsátás-vizsgálat céljából mért szén-dioxid-kibocsátás képezze. Annak érdekében, hogy a 2025-ben és 2030-ban alkalmazandó kibocsátáscsökkentési célértékek meghatározásához kiindulópontként használt értékek megbízhatóak és reprezentatívak legyenek, az említett mérések elvégzésének feltételeit az (EU) 2017/1152<sup>(10)</sup> és az (EU) 2017/1153<sup>(11)</sup> bizottsági végrehajtási rendeletek végrehajtása keretében pontosították.

- (15) Fontos, hogy a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos követelmények meghatározása továbbra is Unió- szerű kiszámíthatóságot és tervezési biztonságot nyújtson a járműgyártók számára új személygépkocsijaik és könnyű haszongépjárműveik tekintetében az Unió területén.
- (16) Az 1999/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(12)</sup> 2016. évi bizottsági értékelése azonosította az említett jogalkotási aktus további egyértelműsítésének és egyszerűsítésének szükségességét, ami növelhetné az irányelv relevanciáját, hatékonyságát, eredményességét és koherenciáját. A Bizottságnak ezért legkésőbb 2020. december 31-ig felül kell vizsgálnia az említett irányelvet és adott esetben megfelelő jogalkotási javaslatot kell előterjesztenie. A leginkább tüzelőanyag-hatékony és környezetbarát járművek elterjedésének támogatása érdekében a felülvizsgálatnak ki kell térnie különösen a könnyű haszongépjárművek bevonására, valamint a címkézésre vonatkozó uniós követelmények jobb kialakításának és további harmonizálásának szükségességére, ami a fogyasztókat összehasonlítható, megbízható és felhasználóbarát információkhoz juttathatná a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek előnyeiről, ideértve a légszennyező anyagokra vonatkozó információkat is.

<sup>(8)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.).

<sup>(9)</sup> A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 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 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.).

<sup>(10)</sup> 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.).

<sup>(11)</sup> A Bizottság (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelete (2017. június 2.) a szabályozási vizsgálati eljárás változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és az 1014/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 175., 2017.7.7., 679. o.).

<sup>(12)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1999/94/EK irányelve (1999. december 13.) az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és a CO<sub>2</sub>-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról (HL L 12., 2000.1.18., 16. o.).

- (17) Ezért 2025-re és 2030-ra az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek teljes uniós állományára érvényes kibocsátáscsökkentési szinteket kell meghatározni, tekintettel a járműállomány megújulási idejére, valamint arra, hogy a közúti közlekedési ágazatnak hozzá kell járulnia a 2030-as éghajlat- és energiapolitikai célértékek teljesüléséhez. Továbbá e lépcsőzetes megközelítés idejekorán egyértelmű jelet ad a gépjárműiparnak, hogy ne késleltesse az energiahatékony technológiák, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek piaci bevezetését.
- (18) Az e rendeletben előírt szén-dioxid-kibocsátási előírások az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre alkalmazandók. Az ilyen járművek jelenlegi állományát illetően, ideértve a használt járműveket is, a kibocsátás csökkentését célzó további intézkedések is hozhatók, többek között nemzeti és uniós szinten. Például intézkedések hozhatók a járműállomány magasabb megújulási arányának ösztönzésére annak érdekében, hogy a régebbi típusú, magasabb kibocsátású járműveket a lehető leggyorsabban hatékonyabb járművekre cseréljék. A megfizethetőbb kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekhez való hozzáférés ösztönözheti a fogyasztói magatartásváltozást, valamint az alacsony kibocsátású technológiák gyorsabb elterjedését.
- (19) Míg az Unió a világ legnagyobb gépjárműgyártóinak egyike, és technológiai vezető szerepet tölt be a globális gépjárműipari ágazatban, a verseny egyre kielezettebb, és ez az ágazat – az elektromos erőátviteli rendszerek, valamint az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás terén megvalósuló új innovációknak köszönhetően – gyorsan változik. Ahhoz, hogy az Unió megőrizze globális versenyképességét és piacokhoz való hozzáférést, olyan keretszabályozásra – többek között a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekkel kapcsolatos olyan különös ösztönzőre – van szüksége, amely hozzájárul egy nagy nemzeti piac kialakulásához, és támogatja a technológiai fejlődést és az innovációt.
- (20) A kibocsátásmentes mobilitás felé történő zökkenőmentes átmenet megkönnyítése érdekében egy kimondottan ezt a célt szolgáló ösztönző mechanizmust kell bevezetni. Ezt a mechanizmust úgy kell kialakítani, hogy előmozdítsa a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedését az uniós piacon. Továbbá egy egyedi átmeneti intézkedést kell bevezetni annak érdekében, hogy a fogyasztók számára elérhetőek legyenek a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek azokban a tagállamokban, amelyekben alacsony szintű az ilyen járművek piaci elterjedése.
- (21) A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek EU-s járműállományon belüli arányára vonatkozó megfelelő referenciaértékek megállapításával, valamint egy jól átgondolt mechanizmus bevezetésével, amellyel a gyártóra vonatkoztatott fajlagos kibocsátási célértéket a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek a gyártó saját állományán belüli arányának alapján kiigazítják, határozottan és hitelt érdemlően ösztönözni lehet az ilyen járművek kifejlesztését, elterjesztését és értékesítését, miközben a hagyományos belső égésű motorok hatékonyságának további fokozására irányuló lehetőség továbbra is fennáll.
- (22) A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek után járó jóváírások megállapításakor indokolt a különböző járművek szén-dioxid-kibocsátásában mutatkozó különbségeket figyelembe venni. Ami a személygépkocsikat illeti, el kell ismerni az alacsony kibocsátású járműveknek, különösen a külső töltésű hibrid járműveknek a kibocsátásmentes járművek felé történő átmenetben betöltött szerepét. A kiigazítási mechanizmusnak biztosítani kell, hogy a referenciaszintet meghaladó teljesítményt nyújtó gyártók magasabb fajlagos kibocsátási célértékek előnyeit élvezhessék. A kiegyensúlyozott megközelítés érdekében a mechanizmuson belül korlátokat kell szabni a lehetséges kiigazítások mértékének. Ez ösztönzőleg fog hatni az elektromos és tüzelőanyag töltő infrastruktúra időben történő kiépítésére, és mind a fogyasztók, mind a versenyképesség, mind a környezet szempontjából nagy előnyöket biztosít.
- (23) A teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték megvalósítására irányuló jogszabályi keretnek a verseny szempontjából semleges, társadalmilag méltányos és az európai gépjárműgyártók sokféleségét figyelembe vevő fenntartható kibocsátáscsökkentési célértékeket kell kitűznie, valamint el kell kerülnie a köztük lévő verseny indokolatlan torzulását.
- (24) Annak érdekében, hogy a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek piacának sokszínűsége megmaradjon, és hogy e piac képes legyen kielégíteni az eltérő fogyasztói igényeket, a fajlagos kibocsátásra vonatkozó célértékeket a járművek rendeltetésének függvényében, lineáris alapon kell meghatározni. A tömeg rendeltetési paraméterként való fenntartása a hatályban lévő rendszerrel összhangban lévőnek tekintendő. A közutakon használt járművek tömegének pontosabb figyelembevétele érdekében a paramétert 2025-től kezdődő hatállyal a jármű menetkész tömegéről a jármű vizsgálati tömegére kell módosítani, a WLTP-ben meghatározottak szerint.
- (25) El kell kerülni, hogy a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek a járműállomány átlagos tömegében bekövetkező változások nyomán módosuljanak. Az átlagos tömegben bekövetkező változásokat ezért haladéktalanul figyelembe kell venni a fajlagos kibocsátási célértékek kiszámításánál, és az e célra használt átlagos tömeg értékét 2025-től kezdődő hatállyal kétfévente ki kell igazítani.
- (26) Annak érdekében, hogy a kibocsátáscsökkentési erőfeszítések elosztása a verseny szempontjából semleges és méltányos, valamint a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek piacának sokféleségét tükröző módon történjen, továbbá tekintettel a WLTP-alapú fajlagos kibocsátási célértékekre való 2021-es átállásra, helyénvaló,

hogy a határértékgörbe meredeksége az abban az évben nyilvántartásba vett összes új jármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátása alapján és a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek 2021, 2025 és 2030 közötti változásainak figyelembevételével kerüljön megállapításra annak biztosítása érdekében, hogy minden gyártó egyenlő mértékben vegye ki a részét a kibocsátás-csökkentésre irányuló erőfeszítésekből. Ami a könnyű haszongépjárműveket illeti, a kisebb tömegű személygépkocsi-alapú kisteherautók gyártóinak esetében ugyanaz a megközelítés alkalmazandó, mint a személygépkocsi-gyártók esetében, míg a nehezebb szegmensbe tartozó járműveket gyártók tekintetében a teljes céldőszak vonatkozásában magasabb és rögzített meredekségű görbét kell megállapítani.

- (27) E rendelet úgy kívánja elérni a célkitűzéseit, hogy többek között ösztönzőket teremtsen a gépjárműipar számára az új technológiákba való beruházásra. A rendelet tevékenyen előmozdítja az ökoinnovációt és olyan mechanizmussal szolgál, amely alkalmas a jövőbeni technológiai fejlődés követésére. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az ökoinnovációs megoldások hozzájárultak a 443/2009/EK rendelet és az 510/2011/EU rendelet költséghatékony-ságához csakúgy, mint a valós vezetési feltételek melletti szén-dioxid-kibocsátások csökkentéséhez. Ezt a módozatot ezért meg kell tartani, a hatályát pedig ki kell terjeszteni a légkondicionáló rendszerek hatékonyság-javításának ösztönzésére.
- (28) Biztosítani kell azonban, hogy a különféle ösztönzők, így az ökoinnovációs megoldásokra, valamint a hivatalos vizsgálati eljárás során bizonyítottan kibocsátáscsökkentő hatással járó technológiákra irányuló ösztönzők egyensúlyban legyenek. Következésképpen helyénvaló megtartani az ökoinnovációs csökkentésekre megállapított felső határértéket, amelyeket a gyártó figyelembe vehet a célértékeknek való megfelelés szempontjából. A Bizottság számára biztosítani kell a lehetőséget, hogy felülvizsgálja e felső határérték szintjét – különösen azért, hogy figyelembe vegye a hivatalos vizsgálati eljárásban bekövetkezett változások hatásait. Helyénvaló továbbá pontosítani, hogy hogyan számolják ki a csökkentéseket a célértékeknek való megfelelés céljaira.
- (29) A fenntartható könnyű részegységek fontosak az új járművek energiafogyasztásának és szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséhez. További fejlesztésüknek és elterjesztésüknek támogatnia kell a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású mobilitás felé történő átmenetet.
- (30) A 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(13)</sup> harmonizált keretet hozott létre, amely tartalmazza a hatálya alá tartozó valamennyi új jármű jóváhagyásához szükséges igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket. Az e rendeletnek való megfelelésért felelős szervnek azonosnak kell lennie azzal a szervvel, amely a 2007/46/EK irányelvvvel összhangban felelős a típusjóváhagyási eljárás minden vonatkozásáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért.
- (31) A típusjóváhagyás céljából a 2007/46/EK irányelv II. melléklete szerinti különleges rendeltetésű járművekre különleges előírások vonatkoznak, ezért ezeket ki kell zárni e rendelet hatálya alól.
- (32) Azokban az esetekben, amikor a 2 610 kg vagy a 2 840 kg referenciatömeget meghaladó, kibocsátásmentes könnyű haszongépjárművek adott esetben csak az energiatároló rendszer tömege miatt nem tartoznának e rendelet hatálya alá, helyénvaló lehetővé tenni, hogy az említett járműveket e rendelet hatálya alá tartozónak tekintsék.
- (33) A kibocsátáscsökkentési célértékek meghatározása tekintetében nem célszerű ugyanazt a módszert alkalmazni a nagy mennyiségben gyártókra, mint a kis mennyiségben gyártókra, akik vagy amelyek az e rendeletben előírt kritériumok alapján függetlennek tekintendők. A kis mennyiségben termelő gyártók számára lehetővé kell tenni, hogy alternatív kibocsátáscsökkentési célértékeket kérelmezhessenek, amelyek összefüggenek az adott gyártó járműveinek a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló műszaki kapacitásával, valamint összeegyeztethetők az érintett piaci szegmens jellemzőivel.
- (34) Annak tudomásulvételeként, hogy a járművek rendeltetése alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése aránytalan mértékben érintené a legkisebb gyártókat, hogy a eltérési eljárás nagy adminisztratív terhet jelent, és hogy elhanyagolható az e gyártók járműeladásai kapcsán elért széndioxidkibocsátás-csökkenésben mérhető előny, a fajlagos kibocsátási célértékek és a többletkibocsátási díj hatálya nem terjed ki azokra a gyártókra, akik vagy amelyek évente kevesebb mint 1 000, az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsit és új könnyű haszongépjárművet gyártanak. Ha azonban egy mentességet már élvező gyártó mégis eltérést kérelmez, és azt meg is kapja, helyénvaló előírni számára, hogy az ilyen gyártó teljesítse az említett eltérési célértéket.
- (35) A részipari gyártók számára a 95 g szén-dioxid/km-es teljes uniós járműállományra vonatkozó célértéktől való eltérés engedélyezésére szolgáló eljárás biztosítja, hogy az ezen részipari gyártóktól elvárt kibocsátáscsökkentés az említett célérték tekintetében összhangban legyen a nagy mennyiséget gyártóktól elvárta. Helyénvaló, hogy az ilyen részipari gyártók részére a 2025-től 2028-ig alkalmazandó célértékek tekintetében továbbra is biztosítva legyen az eltérés engedélyezésének lehetősége.

<sup>(13)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

- (36) Az Unió területén nyilvántartásba vett valamennyi új, a gyártók felelősségi körébe tartozó személygépkocsira és könnyű haszongépjárműre vonatkozó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás meghatározásakor minden személygépkocsit és könnyű haszongépjárművet figyelembe kell venni, adott esetben függetlenül tömegüktől vagy egyéb jellemzőiktől. Bár a 715/2007/EK rendelet nem terjed ki azon 2 610 kg-ot meghaladó referenciatömegű személygépkocsira és könnyű haszongépjárművekre, amelyekre az említett rendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében nem terjesztették ki a típusjóváahagyást, e járművek kibocsátását a 715/2007/EK rendelet értelmében rögzítettekkel azonos mérési eljárásokkal kell mérni, nevezetesen a 692/2008/EK bizottsági rendeletben<sup>(14)</sup> és az (EU) 2017/1151 rendeletben előírt eljárásokkal, valamint a 443/2009/EK rendelet és az 510/2011/EU rendelet alapján elfogadott megfeleltetési eljárásokkal, különösen az (EU) 2017/1152 és (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet szerinti eljárásokkal. Az így kapott szén-dioxid-kibocsátási értékeket fel kell tüntetni a jármű megfelelési nyilatkozatában annak érdekében, hogy a járművet fel lehessen venni a nyomkövetési rendszerbe.
- (37) A befejezett könnyű haszongépjárművek fajlagos szén-dioxid-kibocsátását az alapijármű gyártójához kell hozzárendelni.
- (38) Indokolt figyelembe venni a könnyű haszongépjárművek azon gyártóinak különleges helyzetét, akik vagy amelyek többlépcsős típusjóváahagyásban részt vevő nem teljes járműveket gyártanak. Noha ezek a gyártók felelősek a szén-dioxid-kibocsátási célértékek teljesítéséért, lehetőséget kell számukra biztosítani arra, hogy észszerű bizonyossággal előre jelezzék a befejezett járművek szén-dioxid-kibocsátását. A Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy ezeket a szükségleteket a 715/2007/EK rendelet értelmében elfogadott végrehajtási intézkedések megfelelően tükrözzék.
- (39) Annak érdekében, hogy a gyártók számára az e rendeletben előírt célértékek elérése céljából rugalmasságot lehessen biztosítani, a gyártók – nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárások keretében – csoportosulásokot hozhatnak létre. A csoportosulás létrehozásáról szóló megállapodás időbeli hatálya nem haladhatja meg az öt évet, azonban meghosszabbíthatóknak kell lennie. Amennyiben a gyártók csoportosulást hoznak létre, és a csoportosulás egészének átlagos kibocsátása nem haladja meg a csoportosulás számára előírt fajlagos kibocsátási célértéket, akkor úgy kell tekinteni, hogy a gyártók teljesítették a célértékeket.
- (40) A gyártók számára biztosított azon lehetőség, hogy csoportosulásokat hozzanak létre, a szén-dioxid-kibocsátási célértékeknek való megfelelés költséghatékony módjának bizonyult és különösen azon gyártók esetében könnyítette meg a követelményeknek való megfelelést, akik vagy amelyek korlátozott számú járműtípust állítanak elő. A versenysemlegesség javítása érdekében a Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy pontosítsa, milyen feltételek mellett hozhatnak létre csoportosulást egymástól független gyártók, aminek köszönhetően a kapcsolt vállalkozások helyzetével egyenértékű helyzetbe kerülnek.
- (41) Az e rendelet szerint meghatározott célértékek teljesülésének biztosítása érdekében megbízható megfelelési mechanizmusra van szükség.
- (42) Az e rendeletben előírt szén-dioxid-csökkentések eléréséhez az is elengedhetetlen, hogy a használatban lévő járművek kibocsátásai megfeleljenek a típusjóváahagyás során megállapított szén-dioxid-értékeknek. Ezért lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy egy gyártó átlagos fajlagos kibocsátásainak kiszámítása során figyelembe vegyen minden olyan rendszerszerű nem megfelelést, amelyet a típusjóváahagyó hatóságok állapítottak meg a használatban lévő járművek szén-dioxid-kibocsátását illetően.
- (43) A Bizottságot fel kell ruházni az ahhoz szükséges hatáskörrel, hogy létrehozson és végrehajtsa egy olyan eljárást, amellyel ellenőrizni lehet az üzemelő járművek WLTP-nek megfelelően meghatározott szén-dioxid-kibocsátásainak és a megfelelési nyilatkozatokban rögzített szén-dioxid-kibocsátási értékeknek való megfelelését. Ezen eljárás kidolgozása során különös figyelmet kell fordítani a módszerek azonosítására, beleértve a tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközökből származó adatok használatát olyan stratégiák feltárására, amelyek révén a jármű szén-dioxid-kibocsátási teljesítményét a típusjóváahagyási vizsgálat során mesterségesen javítják. Amennyiben az ilyen ellenőrzések során a jármű szén-dioxid-kibocsátási teljesítményét mesterségesen javító eltéréseket vagy stratégiákat találnak, az említett megállapításokat elegendő indoknak kell tekinteni annak feltételezéséhez, hogy fennáll az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>(15)</sup> és a 715/2007/EK rendeletben megállapított előírásoknak való meg nem felelés súlyos kockázata, és a tagállamoknak ezen az alapon meg kell hozniuk az (EU) 2018/858 rendelet XI. fejezete szerinti szükséges intézkedéseket.
- (44) Az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek fajlagos szén-dioxid-kibocsátását az Unióban összehangolt alapelvek alapján, a WLTP vizsgálati eljárással összhangban kell mérni. E rendelet adminisztrációs terheinek minimális szintre való csökkentése érdekében a teljesítés mérését az Unióban nyilvántartásba vett

<sup>(14)</sup> A Bizottság 692/2008/EK rendelete (2008. július 18.) 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 módosításáról és végrehajtásáról (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.).

<sup>(15)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváahagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

új személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó, a tagállamok által összegyűjtött és a Bizottságnak bejelentett 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. Az illetékes hatóságok pontos és hiánytalan adatok szolgáltatásával kapcsolatos felelősségét egyértelműen meg kell állapítani csakúgy, mint azt, hogy az adatminőségi ügyek kezelésében hatékonyan együtt kell működniük mind egymással, mind a Bizottsággal.

- (45) Az e rendeletben előírt célértékek gyártók általi teljesítését uniós szinten kell értékelni. Az e rendelet alapján engedélyezett átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értéket túllépő gyártóknak minden naptári évre vonatkozóan többletkibocsátási díjat kell fizetniük. A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az Unió általános költségvetési bevételének kell tekinteni. A Bizottságnak 2023. évi felülvizsgálata során értékelnie kell annak lehetőségét, hogy a többletkibocsátási díjak összegét egy olyan meghatározott alapba vagy megfelelő programba utalják, amelynek célja a kibocsátásmentes mobilitás felé történő igazságos átmenet biztosítása, valamint a gépjárműipari ágazatban dolgozók átképzésének, továbbképzésének és egyéb készségekre vonatkozó képzésének támogatása.
- (46) Valamely, a tagállamok által az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 193. cikkével összhangban fenntartott vagy bevezetett nemzeti intézkedés – e rendelet célját és az abban meghatározott eljárásokat figyelembe véve – nem állapíthat meg további vagy szigorúbb szankciókat azokra a gyártókra, akik vagy amelyek nem teljesítik az e rendelet szerinti célértékeiket.
- (47) E rendelet nem érinti az uniós versenyszabályok teljeskörű alkalmazását.
- (48) Az e rendeletben előírt célértékeknek a szén-dioxid-kibocsátások csökkentése terén megmutatókozó hatékonysága a valóságban nagyban függ a hivatalos vizsgálati eljárás valós vezetési feltételek melletti reprezentativitásától. A tudományos tanácsadási mechanizmus (SAM) 1/2016 számú „A könnyűgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának valós vezetési feltételek mellett és laboratóriumi vizsgálatok során mért értékei közötti eltérések megszüntetése” című tudományos véleménye és az Európai Parlamentnek a gépjárműipari ágazatban alkalmazott kibocsátásmérésre vonatkozó vizsgálatát követően a Tanácshoz és a Bizottsághoz intézett, 2017. április 4-i ajánlása<sup>(16)</sup> szerint ki kell alakítani egy mechanizmust annak értékelésére, hogy a járműveknek a WLTP-nek megfelelően meghatározott szén-dioxid-kibocsátási és energiafogyasztási értékei a valós vezetési feltételek mellett reprezentatívak-e. A típus-jóváhagyási értékek valós vezetési feltételek melletti reprezentativitása biztosításának legmegbízhatóbb módja a tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközök adatainak felhasználása. A Bizottságot ezért fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy eljárásokat dolgozzon ki az említett értékelések elvégzéséhez szükséges tüzelőanyag- és energiafogyasztási adatok begyűjtésére és kezelésére, valamint hogy biztosítsa az ilyen adatok nyilvánosság számára való hozzáférhetőségét, miközben gondoskodik a személyes adatok védelméről. Ezenkívül az akkumulátoros elektromos járművekre és a gáznemű tüzelőanyagokat – többek közt hidrogént – használó erőátviteli rendszerekkel működő járművekre vonatkozó tüzelőanyag- és energiafogyasztási adatok rendelkezésre állásának biztosítása érdekében indokolt, hogy az (EU) 2017/1151 rendelet végrehajtása keretében haladéktalanul folytatódjon az ilyen járművek tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztását figyelő fedélzeti eszközök szabványosítására irányuló munka.
- (49) A Bizottságnak továbbá értékelnie kell, hogy a tüzelőanyag- és energiafogyasztási adatok hogyan segíthetik elő annak biztosítását, hogy a járműnek a WLTP-vel összhangban meghatározott szén-dioxid-kibocsátási értékei az idő során valamennyi gyártó vonatkozásában reprezentatívak legyenek a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások tekintetében, és pontosabban azt, hogy ezek az adatok hogyan használhatók fel a laboratóriumi és a szén-dioxid-kibocsátások valós vezetési feltételek mellett mért értékei közötti különbség nyomon követésére, valamint szükség esetén ezen különbség növekedésének megelőzésére.
- (50) Fontos a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek teljes életciklusra vonatkozó kibocsátásainak uniós szintű értékelése. E célból a Bizottságnak legkésőbb 2023-ig értékelnie kell az uniós piacon forgalomba hozott ilyen járművek teljes életciklusra számított CO<sub>2</sub>-kibocsátásának értékelésére, valamint az arra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló közös uniós módszertan kidolgozásának lehetőségét. A Bizottságnak nyomonkövetési intézkedéseket kell elfogadnia, ideértve adott esetben a jogalkotási javaslatokat is.
- (51) 2024-ben sor kerül az (EU) 2018/842 rendelet és a 2003/87/EK irányelv keretében elért haladás felülvizsgálatára. Ezért helyénvaló ennek a rendeletnek a hatékonyságát 2023-ban átfogóan felülvizsgálni, hogy mindezen jogi eszközök keretében végrehajtott intézkedéseket összehangolt és következetes módon lehessen értékelni. Az említett felülvizsgálat során a Bizottságnak emellett egyértelműen azonosítania kell azt az utat, amelyet követve 2030 után tovább csökkenthető a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátása annak érdekében, hogy jelentős mértékben hozzájáruljon a Párizsi Megállapásban rögzített hosszú távú cél eléréséhez. A felülvizsgálatról szóló jelentéshez adott esetben mellékelni kell egy e rendeletre vonatkozó módosítási javaslatot.

<sup>(16)</sup> HLC 298., 2018.8.23., 140. o.

- (52) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a csoportosulásról szóló megállapodásokra vonatkozó egyedi feltételek meghatározásával, az átlagos kibocsátásokra vonatkozó adatok ellenőrzésére és bejelentésére, valamint a II. és a III. melléklet alkalmazására irányuló részletes szabályok elfogadásával, az üzemelő járművek szén-dioxid-kibocsátásában ellenőrzések eredményeképpen tapasztalt eltérések bejelentését, valamint – egy gyártó átlagos fajlagos kibocsátásainak kiszámítása során – ezen eltérések figyelembevételét szolgáló eljárásokra vonatkozó részletes szabályok elfogadásával, a többlet-kibocsátási díj beszedésére alkalmazandó eszközök meghatározásával, a gyártók teljesítményének közzétételével, az innovatív technológiák vagy innovatív technológiai csomagok jóváhagyására szolgáló eljárásokra vonatkozó részletes rendelkezések elfogadásával, személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti szén-dioxid-kibocsátására és tüzelőanyag- vagy energiafogyasztására vonatkozó paraméterek gyűjtésére és kezelésére irányuló részletes eljárás elfogadásával, annak ellenőrzésének elvégzésére vonatkozó eljárások meghatározásával, hogy (i) a megfeleléségi nyilatkozatokban rögzített szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek megfelelnek-e az üzemelő járművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának, valamint (ii) a fedélzeten található vagy a mintában szereplő járművekhez kapcsolódó bármely olyan stratégia jelen van-e, amely a típusjóváhagyás céljából elvégzett vizsgálatok során mesterségesen javítja a jármű teljesítményét, továbbá a fajlagos szén-dioxid-kibocsátások mérésére szolgáló szabályozási vizsgálati eljárásban bekövetkező változások tükrözéséhez szükséges korrelációs paraméterek meghatározásával kapcsolatban. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek <sup>(17)</sup> megfelelően kell gyakorolni.
- (53) E rendelet rendelkezései nem alapvető elemeinek módosítása vagy adott esetben kiegészítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az e rendelet II. és III. mellékletében előírt adatszolgáltatási követelmények és adatparaméterek módosítása, egyes gyártóknak az eltérésre való jogosultság feltételeinek értelmezésére, az eltérésre irányuló kérelmek tartalmára, valamint az egyes gyártók tekintetében a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalmára és értékelésére vonatkozó szabályok megállapítása, az e rendelet I. melléklete A. részének – a résziaci gyártók eltérési célértékeinek kiszámításához használt képletek meghatározása céljából – való módosítása, a felső határérték innovatív technológiák teljes hozzájárulására vonatkozó, a gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid kibocsátásának csökkentése érdekében 2025-től kezdődő hatállyal történő kiigazítása, az ellenőrzések elvégzésére irányuló eljárások meghatározására vonatkozó irányadó elvek és kritériumok előírása, az  $M_0$  és a  $TM_0$  értékek kiigazítására vonatkozó intézkedések megállapítása, valamint a szabályozási vizsgálati eljárásban bekövetkező változás tükrözése érdekében a fajlagos kibocsátási célértékek kiszámításához használt képlet kiigazításatekin-tetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak <sup>(18)</sup> megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (54) A 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet 2020. január 1-jével hatályát veszti.
- (55) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási követelmények megállapítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a rendelet terjedelme és hatásai miatt e célok jobban megvalósíthatók, 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 célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### 1. cikk

### Tárgy és célkitűzések

(1) Ez a rendelet szén-dioxid-kibocsátási követelményeket állapít meg az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan annak érdekében, hogy ezáltal hozzájáruljon az Unió által az üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése tekintetében az (EU) 2018/842 rendeletben megállapított célérték teljesítéséhez és a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez, valamint hogy biztosítsa a belső piac megfelelő működését.

<sup>(17)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

<sup>(18)</sup> HL L 123., 2016.5.12., 1. o.



(2) Ez a rendelet 2020. január 1-jétől az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsik átlagos kibocsátásai tekintetében a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértéket 95 g szén-dioxid/km-ben, az Unióban nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek átlagos kibocsátásai tekintetében pedig a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértéket 147 g szén-dioxid/km-ben állapítja meg, 2020. december 31-ig a 692/2008/EK rendeletnek, valamint az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendeletnek megfelelően, 2021. január 1-jétől pedig az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően mérve.

(3) Ez a rendelet 2024. december 31-ig a Bizottság 2007. február 7-i, „A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről” című közleményében említett uniós integrált megközelítés keretében további intézkedésekkel fog kiegészülni, amelyek további 10 g/km mértékű szén-dioxid-kibocsátáscsökkentést irányoznak elő.

(4) 2025. január 1-jétől a következő teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeket kell alkalmazni:

- a) az új személygépkocsik állományának átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet A. részének 6.1.1. pontjával összhangban meghatározott 2021. évi célérték 15 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték;
- b) az új könnyű haszongépjárművek állományának átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet B. részének 6.1.1. pontjával összhangban meghatározott 2021. évi célérték 15 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték.

(5) 2030. január 1-jétől a következő teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeket kell alkalmazni:

- a) az új személygépkocsik állományának átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet A. részének 6.1.2. pontjával összhangban meghatározott 2021. évi célérték 37,5 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték;
- b) az új könnyű haszongépjárművek állományának átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet B. részének 6.1.2. pontjával összhangban meghatározott 2021. évi célérték 31 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték.

(6) 2025. január 1-jétől a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek tekintetében az új személygépkocsik és az új könnyű haszongépjárművek állományai 15 %-os arányának megfelelő referenciaértéket kell alkalmazni az I. melléklet A. és B. részének 6.3.pontjával összhangban.

(7) 2030. január 1-jétől a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek tekintetében a következő referenciaértéket kell alkalmazni az I. melléklet A. és B. részének 6.3. pontjával összhangban:

- a) az új személygépkocsik állományai 15 %-os arányának megfelelő referenciaérték; valamint
- b) az új könnyű haszongépjárművek állományai 30 %-os arányának megfelelő referenciaérték.

## 2. cikk

### Hatály

(1) E rendelet a következő gépjárművekre alkalmazandó:

- a) a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének meghatározása szerinti M<sub>1</sub> kategóriájú gépjárművek (a továbbiakban: személygépkocsik), amennyiben e járműveket az Unióban először veszik nyilvántartásba és azokat korábban az Unión kívül nem vették nyilvántartásba (a továbbiakban: új személygépkocsik);
- b) a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének meghatározása szerinti N<sub>1</sub> kategóriájú, legfeljebb 2 610 kg referenciatömegű járművek, valamint azon N<sub>1</sub> kategóriájú járművek, amelyekre a típusjóvá hagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdésének összhangban kiterjesztették (a továbbiakban: könnyű haszongépjárművek), amennyiben e járműveket az Unióban első alkalommal veszik nyilvántartásba, és azokat korábban az Unión kívül nem vették nyilvántartásba (a továbbiakban: új könnyű haszongépjárművek). Az N kategóriájú, 2 610 kg vagy 2 840 kg referenciatömeget meghaladó, kibocsátásmentes járműveket adott esetben 2025. január 1-jétől e rendelet alkalmazásában és a 2007/46/EK irányelv és a 715/2007/EK rendelet sérelme nélkül az e rendelet hatálya alá tartozó könnyű haszongépjárműveknek kell tekinteni, amennyiben a túlzott referenciatömeg csak az energiatároló rendszer tömegének tudható be.

(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 rendeltetésű járművekre.

(4) A 4. cikk, a 7. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a 8. cikk, valamint a 9. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó arra a gyártóra, aki vagy amely valamennyi kapcsolt vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint 1 000 új, az Unióban nyilvántartásba vett személygépkocsiért vagy kevesebb mint 1 000 új, az Unióban nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárműért volt felelős, kivéve, ha az említett gyártó a 10. cikkel összhangban eltérést kérelmez, és azt számára engedélyezik.

### 3. cikk

#### Fogalom meghatározások

(1) E rendelet alkalmazásában:

- a) „átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás”: egy gyártó vonatkozásában az általa gyártott összes új személygépkocsi vagy összes új könnyű haszongépjármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának átlaga;
- b) „megfelelőségi nyilatkozat”: a 2007/46/EK irányelv 18. cikke szerinti megfelelőségi nyilatkozat;
- c) „befejezett jármű”: az a könnyű haszongépjármű, amely a többlépcsős típusjóváahagyási eljárás befejezését követően típusjóváahagyást kapott a 2007/46/EK irányelvnek megfelelően;
- d) „teljes jármű”: minden olyan könnyű haszongépjármű, amelyet nem kell befejezni a 2007/46/EK irányelv vonatkozó műszaki követelményeinek való megfelelés érdekében;
- e) „alapjármű”: minden olyan könnyű haszongépjármű, amelyet egy többlépcsős típusjóváahagyási 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-típusjóváahagyási eljárás minden vonatkozásáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért;
- g) „menetkész tömeg” vagy „M”: a menetkész állapotú, teljesen felszerelt személygépkocsinak vagy könnyű haszongépjárműnek a megfelelőségi nyilatkozatban feltüntetett és a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.6. pontja szerint meghatározott tömege;
- h) „fajlagos szén-dioxid-kibocsátás”: a személygépkocsinak vagy a könnyű haszongépjárműnek a 715/2007/EK rendelettel és annak végrehajtási rendeleteivel összhangban mért és a jármű megfelelőségi nyilatkozatában „CO<sub>2</sub>-kibocsátás (vegyes)” megjelöléssel feltüntetett szén-dioxid-kibocsátása. A 715/2007/EK rendelet szerinti típusjóváahagyással nem rendelkező személygépkocsik vagy könnyű haszongépjárművek esetében a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás 2020. december 31-ig a 692/2008/EK rendeletben, 2021. január 1-jétől pedig az (EU) 2017/1151 rendeletben megállapított mérési eljárásnak vagy a Bizottság által az ilyen járművek szén-dioxid-kibocsátásának megállapítása céljára elfogadott eljárásoknak megfelelően mért szén-dioxid-kibocsátás;
- i) „alapterület”: az átlagos nyomtáv szorozva a tengelytávval, a megfelelőségi nyilatkozatban foglaltak és a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.1. és 2.3. pontjában meghatározottak szerint;
- j) „fajlagos kibocsátási célérték”: egy gyártó vonatkozásában az I. melléklet szerint megállapított éves célérték, illetve ha a gyártó számára a 10. cikk szerint eltérést engedélyeznek, az adott eltéréssel összhangban meghatározott fajlagos kibocsátási célérték;
- k) „a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték”: valamennyi új személygépkocsi vagy valamennyi új könnyű haszongépjármű által egy adott időszakban elérendő szén-dioxid-kibocsátások átlaga;
- l) „vizsgálati tömeg” vagy „T”: a személygépkocsinak vagy a könnyű haszongépjárműnek a megfelelőségi nyilatkozatban feltüntetett és az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 3.2.25. pontjában meghatározottak szerinti vizsgálati tömege;
- m) „kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású jármű”: olyan személygépkocsi vagy könnyű haszongépjármű, amelynek az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott kipufogógáz-kibocsátása a nullától az 50 g CO<sub>2</sub>/km értékig terjed;
- n) „hasznos terhelés”: a 2007/46/EK irányelv II. melléklete értelmében 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

- 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 említett jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkeznek;
  - c) az olyan vállalkozások, amelyekben a b) pontban említett vállalkozás közvetlenül vagy közvetve az a) pontban említett jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkezik;
  - d) az olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó az a), a b) vagy a 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 említett jogokkal vagy hatáskörökkel;
  - e) az olyan vállalkozások, amelyekben az a) pontban említett jogokkal vagy hatáskörökkel együttesen rendelkezik a gyártó vagy az a)–d) pontban említett egy vagy több kapcsolatos vállalkozása, és egy vagy több harmadik személy.

#### 4. cikk

### Fajlagos kibocsátási célértékek

(1) A gyártó köteles biztosítani, hogy járműveinek átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása ne lépje túl a következő fajlagos kibocsátási célértékeket:

- a) a 2020-as naptári év tekintetében a személygépkocsik esetében az I. melléklet A. része 1. és 2. pontjának megfelelően meghatározott fajlagos kibocsátási célérték, a könnyű haszongépjárművek esetében pedig az I. melléklet B. része 1. és 2. pontjának megfelelően meghatározott fajlagos kibocsátási célérték, illetve, amennyiben a gyártónak a 10. cikk alapján eltérést engedélyeznek, akkor azon eltérés szerint;
- b) 2021-től 2024-ig minden naptári évben az I. melléklet A. vagy B. részének 3. és 4. pontja szerint, illetve, ha a gyártó számára a 10. cikk szerint eltérést engedélyeznek, azon eltérés és az I. melléklet A. vagy B. részének 5. pontja szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek;
- c) 2025-től minden naptári évben az I. melléklet A. vagy B. részének 6.3. pontja szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek, illetve, amennyiben a gyártónak a 10. cikk alapján eltérést engedélyeznek, akkor azon eltérés szerint.

(2) Amennyiben könnyű haszongépjárművek esetében a befejezett jármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának értéke nem áll rendelkezésre, az alapjármű gyártója az alapjármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának értéke alapján határozza meg annak átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását.

(3) Az egyes gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának meghatározásához az adott évben az egyes gyártók nyilvántartásba vett új személygépkocsijai következő százalékos arányait kell figyelembe venni:

- 2020-ban 95 %,
- 2021-től kezdődően 100 %.

#### 5. cikk

### Extra kibocsátási egységek

Az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításakor minden egyes, 50 g CO<sub>2</sub>/km-nél alacsonyabb fajlagos szén-dioxid-kibocsátású új személygépkocsi:

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

a 2020 és 2022 közötti időszakban a jármű nyilvántartásba vételének éve tekintetében, gyártónként – a teljes időszakra vonatkozóan – 7,5 g CO<sub>2</sub>/km szén-dioxid-kibocsátási felső határérték mellett, az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet 5. cikkének megfelelően kiszámított módon.

## 6. cikk

**Csoportosulás**

(1) A 10. cikk szerinti eltéréssel nem rendelkező gyártók csoportosulást hozhatnak létre a 4. cikk szerinti kötelezettségeik teljesítése céljából.

(2) A csoportosulást létrehozó megállapodás egy vagy több naptári évre vonatkozhat, feltéve, hogy az egyes megállapodások teljes időtartama nem haladja meg az öt naptári évet, és a megállapodást legkésőbb a kibocsátások tervezett csoportosítása szerinti első naptári év december 31-éig meg kell kötni. A csoportosulást létrehozó gyártók a következőkről tájékoztatják a Bizottságot:

- a) a csoportosulásban majd részt vevő gyártók;
- b) a csoportosulást vezető gyártó, aki vagy amely a csoportosulás kapcsolattartója lesz, és aki vagy amely felelős lesz azon többletkibocsátási díj befizetéséért, amelyet a csoportosulásra a 8. cikk értelmében kivetnek;
- c) annak bizonyítéka, hogy a csoportosulás vezetője képes lesz a b) pontban meghatározott kötelezettségek teljesítésére;
- d) az  $M_1$ - vagy  $N_1$ -ként nyilvántartásba vett járművek kategóriája, amelyekre a csoportosulás vonatkozik.

(3) Ha a csoportosulás javasolt vezetője nem tesz eleget a csoportosulásra a 8. cikk értelmében kivetett többletkibocsátási díj befizetésére vonatkozó kötelezettségének, a Bizottság erről értesíti a gyártókat.

(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 8. cikk értelmében kivetett többletkibocsátási díj befizetésére vonatkozó kötelezettségének –, mind pedig a csoportosulás tagságában bekövetkező változásokról, illetve a csoportosulás feloszlásáról.

(5) A gyártók csoportosulásáról szóló megállapodásokat köthetnek, ha ezek összhangban vannak az EUMSZ 101. és 102. cikkével, és ha gazdaságilag észszerű feltételek mellett, nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes 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, a következő információk kivételével:

- a) átlagos fajlagos szén-dioxid-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) Az e cikk (3) bekezdésében 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 nyomkövetési és bejelentési információkat majd rögzítik, jelentést készítenek róluk, és hozzáférhetővé teszik őket a 7. cikk (4) bekezdésében említett központi nyilvántartásban.

(8) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározhatja az e cikk (5) bekezdése értelmében létrehozott csoportosulásról szóló megállapodásokra vonatkozó részletes feltételeket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

## 7. cikk

**Az átlagos kibocsátás nyomon követése és bejelentése**

(1) Minden naptári évre vonatkozóan a tagállamok nyilvántartást vezetnek a területükön nyilvántartásba vett összes új személygépkocsi és összes új könnyű haszongépjármű adatairól e rendelet II. és III. mellékletének A. részével összhangban. Ezeket az adatokat a gyártók, illetve az egyes tagállamokban a gyártók által kijelölt importőrök vagy képviseltek rendelkezésére bocsátják. A tagállamok minden tőlük telhetően megtesznek annak biztosítására, hogy a nyilvántartó szervek működése átlátható legyen. Minden tagállam biztosítja, hogy megmérjék a 715/2007/EK rendelet szerinti típusjövahagyással nem rendelkező személygépkocsik fajlagos szén-dioxid-kibocsátását, és azt rögzítsék a megfelelési nyilatkozatban.

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

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

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

a) átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás az előző naptári évben;

b) fajlagos kibocsátási célérték az előző naptári évben;

c) az előző évi átlagos fajlagos szén-dioxid-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 személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek darabszámára és fajlagos szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó adatokat tagállamonkénti bontásban.

A nyilvántartásnak hozzáférhetőnek kell lennie a nyilvánosság számára.

(5) A gyártók a (4) bekezdés szerinti előzetes számításról kapott értesítéstől számított három hónapon belül értesíthetik a Bizottságot az adatok esetleges hibáiról, megjelölve a tagállamot, amelyben a hiba – megítélésük szerint – felmerült.

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

(6) A tagállamok kijelölik a nyomonkövetési adatok e rendelettel összhangban történő összegyűjtéséért és továbbításáért felelős illetékes hatóságot, és értesítik a Bizottságot a kijelölt illetékes hatóságról.

A kijelölt illetékes hatóságok gondoskodnak arról, hogy a Bizottsághoz eljuttatott adatok pontosak és hiánytalanok legyenek, továbbá kijelölnek egy kapcsolattartó pontot, amelynek elérhetőnek kell lennie, hogy rövid időn belül választ adjon az eljuttatott adathalmazokat érintő hibák és hiányosságok orvoslására a Bizottságtól érkező kérésekre.

(7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén részletes szabályokat fogad el az e cikk (1)–(6) bekezdésében meghatározott adatok nyomon követésére és bejelentésére vonatkozó eljárásokat, valamint a II. és a III. melléklet alkalmazását illetően. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(8) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. és a III. mellékletben előírt adatszolgáltatási követelmények és adatparaméterek módosítása érdekében.

(9) A típusjóváhagyó hatóságok haladéktalanul értesítik a Bizottságot, ha a 13. cikkel összhangban elvégzett ellenőrzések során eltéréseket tapasztalnak az üzemelő járművek szén-dioxid-kibocsátása és a megfeleléségi nyilatkozatban feltüntetett fajlagos szén-dioxid-kibocsátás között.

A Bizottság a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítása céljából az említett eltéréseket figyelembe veszi.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén részletes szabályokat fogad el az ilyen eltérések bejelentésére szolgáló eljárásokra és az eltéréseknek az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámítása során való figyelembevételére vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(10) A Bizottság legkésőbb 2023-ig értékeli az uniós piacon forgalomba hozott személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának értékelésére, valamint az arra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló közös uniós módszertan kidolgozásának lehetőségét. A Bizottság továbbítja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az értékelést, beleértve adott esetben a nyomonkövetési intézkedésekre, például a jogalkotási javaslatokra vonatkozó javaslatokat is.

(11) 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 M<sub>2</sub> és N<sub>2</sub> kategóriájú járművek nyilvántartásba vételére, továbbá azon járművekre vonatkozóan, amelyekre a típusjóváhagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése szerint kiterjesztették.

## 8. cikk

**Többletkibocsátási díj**

(1) A Bizottság minden naptári év vonatkozásában többletkibocsátási díj megfizetésére kötelezi értelemszerűen a gyártót vagy a csoportosulás vezetőjét, ha a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása meghaladja a fajlagos kibocsátási célértékét.

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

(Többletkibocsátás × 95 EUR) × az újonnan nyilvántartásba vett járművek száma.

E cikk alkalmazásában a következő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni:

— „többletkibocsátás”: g/km-ben kifejezett, harmadik tizedesjegyre kerekített pozitív számként megadott azon többlet, amellyel a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása – figyelembe véve a 11. cikk szerint jóváhagyott innovatív technológiákból eredő széndioxidkibocsátás-csökkenést – meghaladja fajlagos kibocsátási célértékét abban a naptári évben vagy tört naptári évben, amelyre a 4. cikk szerinti kötelezettség vonatkozik, és

— „újonnan nyilvántartásba vett járművek száma”: a szóban forgó gyártó által gyártott és az adott időszakban a 4. cikk (3) bekezdésében előírt fokozatos bevezetési kritériumok szerint nyilvántartásba vett új személygépkocsik vagy új könnyű haszongépjárművek száma, az említett két csoportba tartozó járműveket külön-külön számolva.

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározza az e cikk (1) bekezdésében előírt többletkibocsátási díj beszedésére alkalmazandó eszközöket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

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

## 9. cikk

**A gyártók eredményeinek közzététele**

(1) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén minden év október 31-ig listát tesz közzé, amelyben a következők szerepelnek:

- a) az előző naptári évre vonatkozó fajlagos kibocsátási célértékek gyártónként;
- b) átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás az előző naptári évben gyártónként;
- c) a gyártók előző évi átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célértéke közötti különbség;
- d) az Unióban nyilvántartásba vett valamennyi új személygépkocsi és új könnyű haszongépjármű előző naptári évi átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;
- e) az Unióban nyilvántartásba vett valamennyi új személygépkocsi és új könnyű haszongépjármű átlagos menetkész tömege az előző naptári évben 2020. december 31-ig;
- f) az Unióban az előző naptári évben nyilvántartásba vett valamennyi új személygépkocsi és új könnyű haszongépjármű átlagos vizsgálati tömege.

(2) Az e cikk (1) bekezdése értelmében közzétett listán azt is fel kell tüntetni, hogy az adott gyártó az előző naptári év vonatkozásában teljesítette-e a 4. cikkben előírt követelményeket.

(3) Az e cikk (1) bekezdésében említett listán a 2022. október 31-ig történő közzététel céljából a következőknek is kell szerepelniük:

- a) az 1. cikk (4) és (5) bekezdésében említett, 2025-re és 2030-ra elérendő teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek, amelyeket a Bizottság az I. melléklet A. és B. részének 6.1.1. és 6.1.2. pontjával összhangban számít ki;
- b) a Bizottság által az I. melléklet A. és B. részének 6.2. pontjával összhangban kiszámított  $a_{2021}$ ,  $a_{2025}$  és  $a_{2030}$  értékek.

## 10. cikk

**Eltérés egyes gyártók esetében**

(1) Az I. melléklet szerint számított fajlagos kibocsátási célértéktől való eltérésre irányuló kérelmet nyújthat be az a gyártó, aki vagy amely naptári évenként kevesebb mint 10 000 olyan új személygépkocsit vagy 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) kapcsolt gyártók olyan csoportjának tagja, amely naptári évenként együttesen legfeljebb 10 000 olyan új személygépkocsit vagy 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 engedélyezhető, amely időtartam megújítható. A kérelmet a Bizottság részére kell benyújtani a következő információkkal:

- a) a gyártó neve és kapcsolattartója;
- b) arra vonatkozó bizonyíték, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés szerinti eltérésre;
- c) a gyártó által gyártott személygépkocsik vagy könnyű haszongépjárművek részletes adatai, beleértve a vizsgálati tömegüket és a fajlagos szén-dioxid-kibocsátásukat is; és
- d) a csökkentési potenciállal – többek között a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás gazdasági és technológiai csökkentési potenciáljával – arányos fajlagos kibocsátási célérték, figyelembe véve a gyártott személygépkocsi vagy 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 szén-dioxid-kibocsátás gazdasági és technológiai csökkentési potenciáljával –, a Bizottság a gyártott személygépkocsi vagy könnyű haszongépjármű típusa piacának jellegzetességeit is figyelembe véve eltérést engedélyez a gyártónak.

Az erre vonatkozó kérelmet legkésőbb azon első év október 31-éig kell benyújtani, amelytől az eltérést alkalmazni kell.

(4) Az I. melléklet A. részének 1–4. és 6.3. pontja szerint számított fajlagos kibocsátási célértéktől való eltérésre irányuló kérelmet nyújthat be az a gyártó, aki vagy amely az összes kapcsolt vállalkozásával együttesen naptári évenként 10 000 és 300 000 közötti, az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsit állít elő.

Ilyen kérelmet a gyártó benyújthat saját magára vonatkozóan vagy 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 adott esetben a kapcsolt vállalkozásokra vonatkozó adatokat is;
- b) az I. melléklet A. részének 1–4. pontjára hivatkozó kérelmek vonatkozásában egy olyan célérték, amely 45 %-os csökkentést jelent a 2007-es átlagos fajlagos szén-dioxid-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 szén-dioxid-kibocsátásának átlagához képest;
- c) az e rendelethez csatolt I. melléklet A. részének 1–4. pontjára hivatkozó kérelmek vonatkozásában a 2025 és 2028 közötti naptári években alkalmazandó célérték, amely az e bekezdés b) pontja szerint kiszámított célérték az e rendelet 1. cikke (4) bekezdésének a) pontjában meghatározott csökkentésének felel meg, figyelembe véve az (EU) 2017/1151 rendelet értelmében mért szén-dioxid-kibocsátásokat;

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

A Bizottság eltérést engedélyez a gyártónak, ha bebizonyosodik, hogy az eltérésre való jogosultság e bekezdésben említett feltételei teljesültek.

(5) Az e cikkkel összhangban eltérésre jogosult gyártó köteles azonnal értesíteni a Bizottságot minden olyan változásról, amely kihat vagy kihathat az eltérésre való jogosultságára.

(6) Ha Bizottság – az (5) 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.

(7) Ha a gyártó nem éri el a fajlagos kibocsátási célértékét, a Bizottság a gyártóra a 8. cikkben előírtak szerint többlet-kibocsátási díjat róhat ki.

(8) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el olyan szabályok megállapítása érdekében, amelyek az eltérésre való jogosultság feltételeinek, a kérelmek tartalmának, valamint a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalmának és értékelésének értelmezése tekintetében kiegészítik e cikk (1)–(7) bekezdését.

A Bizottság felhatalmazást kap arra is, hogy a 17. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy az e cikk (4) bekezdése második albekezdésének c) pontjában említett eltérési célértékek számítási képleteinek meghatározása céljából módosítsa az I. melléklet A. részét.

(9) Az eltérésre irányuló kérelmeket, ideértve az azokat alátámasztó adatokat is, az (5) bekezdés szerinti értesítéseket, az eltérések (6) bekezdés szerinti visszavonásait, a többlet-kibocsátási díj (7) bekezdés szerinti kirovását és a (8) bekezdés értelmében elfogadott intézkedéseket a nyilvánosság számára hozzáférhetővé kell tenni az 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(19)</sup> figyelemmel.

## 11. cikk

### Ökoinnováció

(1) A beszállító vagy a gyártó kérésére figyelembe kell venni az innovatív technológiáknak vagy az innovatív technológiák kombinációjának (a továbbiakban: innovatív technológiai csomagok) az alkalmazása révén elért szén-dioxid-csökkentéseket.

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

E technológiák egy gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értékének legfeljebb 7 g CO<sub>2</sub>/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el e rendelet módosítása érdekében, hogy az e bekezdés harmadik albekezdésében említett felső határértéket 2025-től kezdődő hatállyal a technológiai fejlemények figyelembevételével céljából kiigazítsa, ugyanakkor biztosítva e felső határérték szintjének a gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásához viszonyított kiegyensúlyozott arányát.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén részletes rendelkezéseket fogad el a cikk (1) bekezdésében említett innovatív technológiák vagy innovatív technológiai csomagok jóváhagyására szolgáló eljárásról. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. E részletes szabályok a következő innovatív technológiákra vonatkozó kritériumokon alapulnak:

- a) a beszállító vagy a gyártó felel az innovatív technológiák használatával elért szén-dioxid-csökkentésért;
- b) az innovatív technológiák igazoltan hozzájárulnak a szén-dioxid-csökkentéshez;
- c) az innovatív technológiák nem tartozhatnak a szén-dioxid-mérés standard vizsgálati ciklusába;
- d) az innovatív technológiák nem
  - i. tartoznak az 1. cikk (3) bekezdésében említett 10 g CO<sub>2</sub>/km-es csökkentés teljesítését előirányzó további kiegészítő intézkedésekből eredő kötelező rendelkezések hatálya alá, vagy
  - ii. kötelezőek az uniós jog más rendelkezései értelmében.

2025. január 1-jétől kezdődő hatállyal az első albekezdés d) pontjának i. alpontjában említett kritérium nem alkalmazandó a légkondicionáló rendszerek hatékonyságának javítására.

<sup>(19)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1049/2001/EK rendelete (2001. május 30.) az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz való nyilvános hozzáférésről (HL L 145., 2001.5.31., 43. o.).



(3) Annak a beszállítónak vagy gyártónak, aki vagy amely valamilyen intézkedést innovatív technológiaként vagy innovatív technológiai csomagként kíván jóváhagyatni, 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.

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

## 12. cikk

### Valós vezetési feltételek melletti szén-dioxid-kibocsátások és tüzelőanyag- vagy energiafogyasztás

(1) A Bizottság nyomon követi és értékeli, hogy a 715/2007/EK rendelet értelmében meghatározott szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag- vagy energiafogyasztási értékek reprezentatívak-e valós vezetési feltételek mellett.

Továbbá a Bizottság rendszeresen megbízható adatokat gyűjt a tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztást fedélzeti eszközökkel figyelő személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti szén-dioxid-kibocsátásaira és tüzelőanyag- vagy energiafogyasztására vonatkozóan, a 2021-ben nyilvántartásba vett új személygépkocsikkal és új könnyű haszongépjárművekkel kezdve.

A Bizottság gondoskodik arról, hogy a nyilvánosság tájékoztatást kapjon arról, hogy a valós vezetési feltételek melletti reprezentativitás az idő előrehaladtával miként változik.

(2) Az (1) bekezdésben említett célból 2021. január 1-jétől kezdődően a Bizottság gondoskodik arról, hogy a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti szén-dioxid-kibocsátására és tüzelőanyag- vagy energiafogyasztására vonatkozóan a következő paraméterek rendszeres időközönként rendelkezésre álljanak adott esetben a gyártók, a nemzeti hatóságok részéről vagy közvetlen adatátvitel útján a járművekből:

- a) a jármű-azonosító szám;
- b) a fogyasztott tüzelőanyag és/vagy villamos energia;
- c) az összes megtett távolság;
- d) a külső töltésű, elektromos hibrid hajtású elektromos járművek esetében a fogyasztott tüzelőanyag és villamos energia, valamint a megtett távolság a különböző menetüzemmódok szerinti felosztásban;
- e) az (1) bekezdésben előírt kötelezettségek teljesítéséhez szükséges egyéb paraméterek.

A Bizottság az első albekezdés szerint kapott adatokat kezeli, hogy az (1) albekezdés céljára anonimizált és összesített – többek között gyártónkénti – adatkészletet hozzon létre. A jármű-azonosító számok csak az említett adatkezelés céljából használhatók fel, és legfeljebb az ahhoz szükséges ideig őrizhetők meg.

(3) A kibocsátás valós vezetési feltételek mellett mért értékei közötti különbség növekedésének megelőzése érdekében a Bizottság legkésőbb 2023. június 1-jéig értékeli, hogy a tüzelőanyag- és energiafogyasztásra vonatkozó adatokat hogyan lehet annak biztosítására felhasználni, hogy a járműveknek a 715/2007/EK rendelet értelmében meghatározott szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag- vagy energiafogyasztási értékei az egyes gyártók esetében továbbra is reprezentatívak maradjanak a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás tekintetében.

A Bizottság évente nyomon követi és beszámol az első albekezdésben említett különbségnek a 2021 és 2026 közötti időszak során történő alakulásáról, valamint az adott különbség növekedésének megelőzése érdekében 2027-ben értékeli egy olyan mechanizmus megvalósíthatóságát, amely 2030-tól kiigazítja a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásait, és adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be egy ilyen mechanizmus bevezetésére.

(4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén elfogadja az e cikk (2) bekezdésében említett adatok gyűjtésére és feldolgozására vonatkozó részletes eljárást. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

## 13. cikk

### Az üzemelő járművek szén-dioxid-kibocsátásának ellenőrzése

(1) A gyártók biztosítják, hogy a megfelelőségi nyilatkozatokban rögzített szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek megfeleljenek az üzemelő járművek (EU) 2017/1151 rendelettel összhangban meghatározott szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának.

(2) A (4) bekezdés első albekezdésében említett eljárások hatálybalépését követően a típusjövahagyó hatóságok – azon járműcsaládok tekintetében, amelyek típusjövahagyásáért felelősek – megfelelő és reprezentatív járműminták alapján ellenőrzik, hogy a megfelelőségi nyilatkozatokban rögzített szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek megfelelnek-e az üzemelő járművek (EU) 2017/1151 rendelet szerint meghatározott szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának, figyelembe véve többek között a tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztás fedélzeti eszközökkel történő figyeléséből származó, rendelkezésre álló adatokat.

A típusjövahagyó hatóságok ellenőrzik továbbá a fedélzeten található vagy a mintában szereplő járművekhez kapcsolódó bármely olyan stratégia jelenlétét, amely a típusjövahagyás céljából elvégzett vizsgálatok során mesterségesen javítja a jármű teljesítményét, többek között a tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztás fedélzeti eszközökkel történő figyeléséből származó adatok felhasználásával.

(3) Amennyiben a (2) bekezdés értelmében elvégzett ellenőrzések eredményeként fény derül a szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek megfelelőségének hiányára vagy bármely olyan stratégiára, amely mesterségesen javítja a jármű teljesítményét, a felelős típusjövahagyó hatóság – az (EU) 2018/858 rendelet XI. fejezetében előírt szükséges intézkedések megtételén felül – biztosítja a megfelelőségi nyilatkozatok helyesbítését.

(4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározza az e cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzések elvégzésére vonatkozó eljárást. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az e bekezdés első albekezdésében említett végrehajtási jogi aktusok elfogadása előtt a 17. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el e rendelet kiegészítése céljából, meghatározva az e bekezdés első albekezdésében említett eljárások meghatározására vonatkozó irányadó elveket és kritériumokat.

#### 14. cikk

##### Az $M_0$ és a $TM_0$ értékek kiigazítása

(1) Az I. melléklet A. és B. részében említett  $M_0$  és  $TM_0$  értékeket a következők szerint kell kiigazítani:

- a) 2020. október 31-ig az I. melléklet A. részének 4. pontjában szereplő  $M_0$  értéket az összes 2017-ben, 2018-ban és 2019-ben nyilvántartásba vett új személygépkocsi átlagos menetkész tömegéhez kell igazítani. Ezen új  $M_0$  érték 2022. január 1-jétől 2024. december 31-ig alkalmazandó;
- b) 2022. október 31-ig az I. melléklet B. részének 4. pontjában szereplő  $M_0$  értéket az összes 2017-ben, 2018-ban és 2019-ben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjármű átlagos menetkész tömegéhez kell igazítani. Az új  $M_0$  érték 2024-től alkalmazandó;
- c) 2022. október 31-ig a 2025-re szóló indikatív  $TM_0$  értéket az összes 2021-ben nyilvántartásba vett új személygépkocsi és új könnyű haszongépjármű átlagos vizsgálati tömegének megfelelő értékeként kell meghatározni;
- d) 2024. október 31-ig, majd azt követően minden második évben az I. melléklet A. és B. részének 6.2. pontjában szereplő  $TM_0$  értéket az összes új személygépkocsi és új könnyű haszongépjármű előző két naptári évi átlagos vizsgálati tömegéhez kell igazítani, kezdve a 2022. és a 2023. évvel. Az új  $TM_0$  értékek a kiigazítás időpontját követő naptári év január 1-jétől alkalmazandók.

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy az e cikk (1) bekezdésében említett intézkedések megállapítása révén kiegészítse ezt a rendeletet.

#### 15. cikk

##### Felülvizsgálat és jelentés

(1) A Bizottság 2023-ban alaposan felülvizsgálja e rendelet hatékonyságát, és jelentést nyújt be a felülvizsgálat eredményéről az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

(2) Az első bekezdésben említett jelentésben a Bizottság többek között megvizsgálja, hogy a 715/2007/EK rendelet értelmében meghatározott szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag- vagy energiafogyasztási értékek reprezentatívak-e a valós vezetési feltételek mellett; a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek – különösen a könnyű

haszongépjárművek – elterjedését az uniós piacon; a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(20)</sup> szerint bejelentett elektromos és tüzelőanyag töltő infrastruktúra kiépítését, beleértve azok finanszírozását is; a megújuló energiával előállított szintetikus és fejlett alternatív tüzelőanyagok használatának a kibocsátáscsökkentéshez történő potenciális hozzájárulását; a jelenlegi járműállomány szintjén ténylegesen megfigyelt széndioxidkibocsátás-csökkenést; a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmus működését; az I. melléklet A. részének 6.3. pontjában előírt átmeneti intézkedés lehetséges hatásait; e rendelet fogyasztókra, különösen az alacsony és közepes jövedelmű fogyasztókra gyakorolt hatását; továbbá a tiszta, versenyképes és megfizethető mobilitás felé történő, gazdaságilag életképes és társadalmilag igazságos átmenet további elősegítésének szempontjait az Unióban.

A Bizottságnak az említett jelentésben egyértelműen azonosítania kell azt az utat, amelyet követve 2030 után tovább csökkenthető a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátása annak érdekében, hogy jelentős mértékben hozzájáruljon a Párizsi Megállapodásban rögzített hosszú távú cél eléréséhez.

(3) A (2) bekezdésben említett jelentéshez adott esetben mellékelni kell egy e rendelet módosítására irányuló javaslatot, különösen a 2030-ra kitűzött teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeknek a (2) bekezdésben felsorolt szempontok alapján történő felülvizsgálata, valamint a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre 2035-től és 2040-től kezdődően alkalmazandó kötelező kibocsátáscsökkentési célértékek lehetséges bevezetése tekintetében, hogy biztosítva legyen a közlekedési ágazatnak a Párizsi Megállapodásban szereplő célkitűzésekkel összhangban, a nulla nettó kibocsátás elérése érdekében történő átalakítása.

(4) Az e cikk (1) bekezdésében említett felülvizsgálat keretében a Bizottság értékeli a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás vizsgálatára irányuló eljárások hordozható kibocsátásmérő rendszerekkel (a továbbiakban: PEMS) történő kidolgozásának megvalósíthatóságát. A Bizottság figyelembe veszi ezt az értékelést, valamint az e rendelet 12. cikke értelmében elvégzett értékeléseket, és adott esetben felülvizsgálhatja a 715/2007/EK rendeletben a szén-dioxid-kibocsátások mérésére vonatkozóan előírt eljárásokat. A Bizottság különösen megfelelő javaslatokat tesz ezen eljárások kiigazítására vonatkozóan, hogy azok megfelelően tükrözzék a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti szén-dioxid-kibocsátását.

(5) Az e cikk (1) bekezdésében említett felülvizsgálat keretében a Bizottság értékeli annak lehetőségét, hogy a többletkibocsátási díjakból származó bevételt egy meghatározott alaphoz vagy egy megfelelő programhoz rendelje, azzal a célkitűzéssel, hogy biztosítsa a Párizsi Megállapodás 4.1. cikkében említett klímasemleges gazdaság felé történő igazságos átmenetet, különösen az átképzés, a továbbképzés és az egyéb készségekre vonatkozó képzés, valamint a dolgozók gépjárműipari ágazaton belüli újraelosztásának támogatása érdekében az összes érintett tagállamban, különösen az átmenet által leginkább érintett régiókban és közösségekben. A Bizottság erről adott esetben legkésőbb 2027-ig jogalkotási javaslatot terjeszt elő.

(6) A Bizottság 2020. december 31-ig felülvizsgálja az 1999/94/EK irányelvet annak érdekében, hogy a fogyasztókat pontos, megbízható és összehasonlítható információkkal lássa el a forgalomba hozott új személygépkocsik tüzelőanyag-fogyasztásáról, szén-dioxid-kibocsátásáról és légszennyezőanyag-kibocsátásáról, továbbá, hogy az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan értékelje a tüzelőanyag-gazdaságosság és a szén-dioxid-kibocsátási címke bevezetésének lehetőségeit. A felülvizsgálathoz a Bizottság adott esetben jogalkotási javaslatot is mellékel.

(7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározza az ahhoz szükséges korrelációs paramétereket, hogy a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló, a 715/2007/EK és a 692/2008/EK, valamint adott esetben az (EU) 2017/1151 rendeletben említett szabályozási vizsgálati eljárásban bekövetkező változásokat tükrözzék. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet 16. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(8) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet módosítása érdekében, hogy az e cikk (7) bekezdése értelmében elfogadott módszertan alkalmazásával kiigazítsa az I. mellékletben szereplő képleteket, ugyanakkor biztosítva azt, hogy a régi és az új vizsgálati eljárás hasonlóan szigorú kibocsátáscsökkentési követelményeket támasszon a gyártókkal és a különböző rendeltetésű járművekkel szemben.

## 16. cikk

### Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(21)</sup> 44. cikke (1) bekezdésének a) pontjában említett Éghajlatváltozási Bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

<sup>(20)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).

<sup>(21)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 rendelete (2018. december 11.) az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról, valamint a 663/2009/EK és a 715/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 94/22/EK, a 98/70/EK, a 2009/31/EK a 2009/73/EK, a 2010/31/EU, a 2012/27/EU és a 2013/30/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 2009/119/EK és az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv módosításáról, továbbá az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 328., 2018.12.21., 1. o.).

- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

#### 17. cikk

### A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak a 7. cikk (8) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésében, a 14. cikk (2) bekezdésében és a 15. cikk (8) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása hatéves időtartamra szól 2019. május 15-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal a hatéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 7. cikk (8) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésében, a 14. cikk (2) bekezdésében és a 15. cikk (8) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 7. cikk (8) bekezdése, a 10. cikk (8) bekezdése, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdése, a 13. cikk (4) bekezdése, a 14. cikk (2) bekezdése és a 15. cikk (8) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését 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 ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

#### 18. cikk

### Hatályon kívül helyezés

A 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet 2020. január 1-jével hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett rendeletekre történő hivatkozásokat ezen rendeletre való hivatkozásnak kell tekinteni és az e rendelet V. mellékletében szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

#### 19. cikk

### Hatálybalépés

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

Ezt a rendeletet 2020. január 1-jétől kell alkalmazni.

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

Kelt Strasbourgban, 2019. április 17-én.

*az Európai Parlament részéről*

*az elnök*

A. TAJANI

*a Tanács részéről*

*az elnök*

G. CIAMBA

---

## I. MELLÉKLET

## A. RÉSZ

## SZEMÉLYGÉPKOCSIKRA VONATKOZÓ FAJLAGOS KIBOCSÁTÁSI CÉLÉRTÉKEK

1. A 2020-as naptári évben az egyes új személygépkocsik fajlagos szén-dioxid-kibocsátását a az e pont és a 2. pont szerinti számítások céljából a következő képlettel kell kiszámítani:

$$\text{fajlagos szén-dioxid-kibocsátás} = 95 + a \cdot (M - M_0),$$

ahol:

$M$  = a jármű kilogrammban (kg) megadott menetkész tömege

$M_0$  = 1 379,88

$a$  = 0,0333

2. A gyártónak a 2020-ra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéke azon, az adott naptári évben nyilvántartásba vett új személygépkocsik 1. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának átlaga, amelyeket az adott gyártó gyárt.
3. A gyártóra 2021-ben vonatkozó fajlagos kibocsátási referencia-célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

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

ahol:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletével összhangban meghatározott és az e rendelet 4. cikke (3) bekezdésének második franciabekezdésével összhangban kiszámított, 2020. évi átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás, az e rendelet 5. és 11. cikkének alkalmazásából eredő szén-dioxid-csökkentések nélkül;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelettel összhangban meghatározott és az e rendelet 4. cikke (3) bekezdésének második franciabekezdésével összhangban kiszámított, 2020. évi átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás, az e rendelet 5. és 11. cikkének alkalmazásából eredő szén-dioxid-csökkentések nélkül;

$\text{NEDC}_{2020 \text{ target}}$  az 1. és 2. pont szerint kiszámított, 2020. évi fajlagos kibocsátási célérték.

4. A 2021–2024. naptári évben a gyártóra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

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

ahol:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$  a 3. pont szerint kiszámított, 2021. évi, WLTP szerinti fajlagos kibocsátási referencia-célérték;

$a$  0,0333;

$M_0$  a gyártó megfelelő célévben nyilvántartásba vett új személygépkocsijai menetkész tömegének ( $M$ ) átlaga kilogrammban (kg);

$M_0$  2021-ben 1 379,88, a 2022-es, a 2023-as és a 2024-es években a 14. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti érték;

$M_{0,2020}$  a gyártó 2020-ban nyilvántartásba vett új személygépkocsijai menetkész tömegének ( $M$ ) átlaga kilogrammban (kg);

$M_{0,2020}$  1 379,88.

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

$$\text{Eltérési célérték}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020\text{célérték}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

ahol:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  a 3. pont szerinti  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ ;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  a 3. pont szerinti  $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ ;

$\text{NEDC}_{2021\text{célérték}}$  a Bizottság által a 10. cikk értelmében 2021-re engedélyezett eltérési célérték.

6. 2025. január 1-jétől a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeket és a gyártóra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

- 6.0. A teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub>

A teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub> minden egyes olyan gyártó tekintetében meghatározott, referencia célérték<sub>2021</sub>-nek a 2021-ben nyilvántartásba vett új személygépkocsik számával súlyozott átlaga, amely esetében a 4. pont szerinti fajlagos kibocsátási célérték alkalmazandó.

A referencia célérték<sub>2021</sub>-et minden gyártó esetében a következők szerint kell megállapítani:

$$\text{referencia-célérték}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{mért}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{járműállomány célérték}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{0,2021} - M_{0,2021})$$

ahol:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{mért}}$  a 2020-ban nyilvántartásba vett minden új személygépkocsi esetében az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet 7a. cikkével összhangban megállapított és bejelentett mért vegyes szén-dioxid-kibocsátásnak az egyes gyártók vonatkozásában vett átlaga;

$\text{NEDC}_{2020, \text{járműállomány célérték}}$  95 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  a 3. pont szerinti érték;

$M_{0,2021}$  a gyártó 2021-ben nyilvántartásba vett új személygépkocsijai menetekész tömegének az átlaga kilogrammban (kg);

$M_{0,2021}$  azon gyártók 2021-ben nyilvántartásba vett új személygépkocsijai menetekész tömegének átlaga kilogrammban (kg), amelyekre a 4. pont szerint fajlagos kibocsátási célérték vonatkozik;

a a 4. pont szerinti érték;

- 6.1. 2025-ben és 2030-ban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek

- 6.1.1. A 2025–2029-es időszakban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték

teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2025</sub> = teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub> · (1 – csökkentési tényező<sub>2025</sub>)

ahol:

teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub> a 6.0 pont szerinti érték;

csökkentési tényező<sub>2025</sub> az 1. cikk (4) bekezdésének a) pontjában meghatározott csökkentés

## 6.1.2. 2030-tól a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték

teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2030</sub> = teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub> · (1 – csökkentési tényező<sub>2030</sub>)

ahol:

teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub> a 6.0. pont szerinti érték;

csökkentési tényező<sub>2030</sub> az 1. cikk (5) bekezdésének a) pontjában meghatározott csökkentés

## 6.2. A 2025-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célértékek

## 6.2.1. A 2025 és 2029 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célértékek

Fajlagos kibocsátási referencia-célérték = teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2025</sub> + a<sub>2025</sub> · (TM – TM<sub>0</sub>)

ahol:

teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2025</sub> a 6.1.1. ponttal összhangban meghatározott érték;

$$a_{2025} = \frac{a_{2021} \cdot \text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2025}}{\text{Átlagos kibocsátások}_{2021}}$$

ahol

a<sub>2021</sub> a legkisebb négyzetek lineáris illesztési módszerének a 2021-ben nyilvántartásba vett egyes új személygépkocsik vizsgálati tömegére (független változó) és fajlagos szén-dioxid-kibocsátására (függő változó) történő alkalmazásával nyert, legjobban illeszkedő egyenes meredeksége;

átlagos kibocsátás<sub>2021</sub> azon gyártók 2021-ben nyilvántartásba vett új személygépkocsijai fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának átlaga, amelyek tekintetében a 4. pontnak megfelelően fajlagos kibocsátási célérték került kiszámításra;

TM a gyártó megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett új személygépkocsijai vizsgálati tömegének átlaga kilogrammban (kg);

TM<sub>0</sub> a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjával összhangban kilogrammban (kg) meghatározott érték.

## 6.2.2. 2030-tól alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célértékek

Fajlagos kibocsátási referencia-célérték = teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM – TM<sub>0</sub>)

ahol:

teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2030</sub> a 6.1.2. ponttal összhangban meghatározott érték;

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2030}}{\text{Átlagos kibocsátások}_{2021}}$$

ahol:

a<sub>2021</sub> a 6.2.1. pont szerinti érték;

átlagos kibocsátások<sub>2021</sub> a 6.2.1. pont szerinti érték;

TM a 6.2.1. pont szerinti érték;

TM<sub>0</sub> a 6.2.1. pont szerinti érték.



## 6.3. A 2025-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

Fajlagos kibocsátási célérték = fajlagos kibocsátási referencia-célérték · ZLEV-tényező

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték a 2025 és 2029 közötti időszakra a 6.2.1. pont, a 2030-tól kezdődő időszakra pedig a 6.2.2. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátási referencia-célérték;

ZLEV-tényező  $(1 + y - x)$ , kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint 1,05 vagy kisebb, mint 1,0; ilyenkor a ZLEV-tényezőt az adott esettől függően 1,05-ben vagy 1,0-ban kell meghatározni;

ahol:

y a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek aránya a gyártó új személygépkocsijain belül, amelyek kiszámításához az új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes számát – amelyek mindegyikét a következő képlet szerint  $ZLEV_{\text{fajlagos}}$ -tényezőként kell számításba venni – el kell osztani a megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett új személygépkocsik teljes számával:

$$ZLEV_{\text{fajlagos}} = 1 - \left( \frac{\text{fajlagos szén-dioxid-kibocsátás} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Az olyan tagállamokban nyilvántartásba vett új személygépkocsik esetében, amelyek járműállományában a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek aránya 2017-ben <sup>(1)</sup> az uniós átlag 60 %-a alatt volt, és amelyekben 2017-ben 1 000-nél kevesebb volt a nyilvántartásba vett új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek száma, a  $ZLEV_{\text{fajlagos}}$ -tényezőt 2030-ig bezárólag a következő képlet szerint kell kiszámítani:

$$ZLEV_{\text{fajlagos}} = \left( 1 - \left( \frac{\text{fajlagos szén-dioxid-kibocsátás} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Amennyiben a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járműveknek egy tagállamban egy év során a 2025 és 2030 közötti időszakban nyilvántartásba vett új személygépkocsikból álló járműállományban való aránya meghaladja az 5 %-ot, az a tagállam a következő években nem jogosult az 1,85-ös szorzó alkalmazására;

x a 2025 és 2029 közötti időszakban 15 %, 2030-tól pedig 35 %.

## B. RÉSZ

## KÖNNYŰ HASZONGÉPJÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ FAJLAGOS KIBOCSÁTÁSI CÉLÉRTÉKEK

- 2020-as naptári évben az egyes új könnyű haszongépjárművek fajlagos szén-dioxid-kibocsátását az e pont és a 2. pont szerinti számítások céljából a következő képlettel kell kiszámítani:

$$\text{fajlagos szén-dioxid-kibocsátás} = 147 + a \cdot (M - M_0),$$

ahol:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott menetkész tömege

$M_0$  = 1 766,4

a = 0,096

- A gyártónak a 2020-ra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéke azon, az adott naptári évben nyilvántartásba vett egyes új könnyű haszongépjárművek 1. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának átlaga, amelyeket az adott gyártó gyárt.

<sup>(1)</sup> Egy tagállam új személygépkocsi állományában 2017-ben a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek aránya így számítható: a 2017-ben nyilvántartásba vett új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes száma osztva az ugyanabban az évben nyilvántartásba vett új személygépkocsik teljes számával.

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

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

ahol:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletével összhangban meghatározott, 2020. évi átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás, az e rendelet 11. cikkének alkalmazásából eredő szén-dioxid-csökkentések nélkül;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  az (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelettel összhangban meghatározott, 2020. évi átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás, az e rendelet 11. cikkének alkalmazásából eredő szén-dioxid-csökkentések nélkül;

$\text{NEDC}_{2020 \text{ célérték}}$  az 1. és 2. pont szerint kiszámított, 2020. évi fajlagos kibocsátási célérték.

4. A 2021–2024. naptári évben a gyártóra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

$$\text{Fajlagos kibocsátási célérték} = \text{WLTP}_{\text{referencia-célérték}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o2020} - M_{0,2020})]$$

ahol:

$\text{WLTP}_{\text{referencia-célérték}}$  a 3. pont szerint kiszámított, 2021. évi, WLTP szerinti fajlagos kibocsátási referencia-célértékek;

$a$  0,096;

$M_o$  a gyártó megfelelő célévben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművei menetkész tömegének ( $M$ ) átlaga kilogrammban (kg);

$M_0$  2020-ban 1 766,4, a 2021-es, a 2022-es és a 2023-as években az 510/2011/EU rendelet 13. cikkének (5) bekezdése értelmében elfogadott érték, 2024-ben pedig az e rendelet 14. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében elfogadott érték;

$M_{o2020}$  a gyártó 2020-ban nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművei menetkész tömegének ( $M$ ) átlaga kilogrammban (kg);

$M_{0,2020}$  1 766,4.

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

$$\text{Eltérési célérték}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2021 \text{ célérték}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

ahol:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  a 3. pontban meghatározott  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ ;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  a 3. pontban meghatározott  $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ ;

$\text{NEDC}_{2021 \text{ célérték}}$  a Bizottság által a 10. cikk értelmében 2021-re engedélyezett eltérési célérték.

6. 2025. január 1-jétől a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeket és a gyártóra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

6.0. A teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub>

A teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub> minden egyes olyan gyártó tekintetében meghatározott, referencia célérték<sub>2021</sub>-nek a 2021-ben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek számával súlyozott átlaga, amely esetében a 4. pont szerinti fajlagos kibocsátási célérték alkalmazandó.

A referenciaérték<sub>2021</sub>-et minden gyártó esetében a következők szerint kell megállapítani:

$$\text{referencia-célérték}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{mért}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{járműállomány célérték}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a \cdot (M_{\theta, 2021} - M_{0, 2021})$$

ahol:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{mért}}$  a 2020-ban nyilvántartásba vett minden új könnyű haszongépjármű esetében az (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelet 7a. cikkének megfelelően megállapított és bejelentett mért vegyes szén-dioxid-kibocsátásnak az egyes gyártók vonatkozásában vett átlaga;

$\text{NEDC}_{2020, \text{járműállomány célérték}}$  147 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  a 3. pont szerinti érték;

$M_{\theta, 2021}$  a gyártó 2021-ben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművei menetkész tömegének átlaga kilogrammban (kg);

$M_{0, 2021}$  azon gyártók 2021-ben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművei menetkész tömegének átlaga kilogrammban (kg), amelyekre a 4. pont szerint fajlagos kibocsátási célérték vonatkozik;

$a$  a 4. pont szerinti érték.

6.1. 2025-ben és 2030-ban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek

6.1.1. A 2025 és 2029 közötti időszakban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték

teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2025</sub> = teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub> · (1 – csökkentési tényező<sub>2025</sub>)

ahol:

teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub> a 6.0. pont szerinti érték;

csökkentési tényező<sub>2025</sub> az 1. cikk (4) bekezdésének b) pontjában meghatározott csökkentés.

6.1.2. 2030-tól a teljes uniós járműállományra alkalmazandó célérték

teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2030</sub> = teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub> · (1 – csökkentési tényező<sub>2030</sub>)

ahol:

teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub> a 6.0. pont szerinti érték;

csökkentési tényező<sub>2030</sub> az 1. cikk (5) bekezdésének b) pontjában meghatározott csökkentés.

6.2. A 2025-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célértékek

6.2.1. A 2025 és 2029 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célértékek

Fajlagos kibocsátási referencia-célérték = teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2025</sub> +  $a \cdot (TM - TM_0)$

ahol:

teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2025</sub> a 6.1.1. ponttal összhangban meghatározott érték;

$a$   $a_{2025}$ , amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege nem haladja meg a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott  $TM_0$  értékét, illetve  $a_{2021}$ , amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege meghaladja a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott  $TM_0$  értékét;

ahol:

$$a_{2025} = \frac{a_{2021} \cdot \text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2025}}{\text{Átlagos kibocsátások}_{2021}}$$

$a_{2021}$  a legkisebb négyzetek lineáris illesztési módszerének a 2021-ben nyilvántartásba vett egyes új könnyű haszongépjárművek vizsgálati tömegére (magyarázó változó) és fajlagos szén-dioxid-kibocsátására (függő változó) történő alkalmazásával nyert, legjobban illeszkedő egyenes meredeksége;

átlagos kibocsátás<sub>2021</sub> azon gyártók 2021-ben nyilvántartásba vett összes új könnyű haszongépjárműve fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának átlaga, amelyek tekintetében a 4. pontnak megfelelően fajlagos kibocsátási célérték került kiszámításra;

TM a gyártó megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett összes új könnyű haszongépjárműve vizsgálati tömegének átlaga kilogrammban (kg);

TM<sub>0</sub> a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjával összhangban kilogrammban (kg) meghatározott érték.

### 6.2.2. 2030-tól alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célértékek

Fajlagos kibocsátási referencia-célérték = teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2030</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

ahol:

teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2030</sub> a 6.1.2. ponttal összhangban meghatározott érték

$\alpha$   $a_{2030}$ , amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege nem haladja meg a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott TM<sub>0</sub> értékét, illetve  $a_{2021}$ , amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege meghaladja a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott TM<sub>0</sub> értékét;

ahol:

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2030}}{\text{Átlagos kibocsátások}_{2021}}$$

$a_{2021}$  a 6.2 pont szerinti érték;

átlagos kibocsátás<sub>2021</sub> a 6.2 pont szerinti érték;

TM a 6.2 pont szerinti érték;

TM<sub>0</sub> a 6.2 pont szerinti érték.

### 6.3. A 2025-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

#### 6.3.1. A 2025 és 2029 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

Fajlagos kibocsátási célérték = (fajlagos kibocsátási referencia-célérték – ( $\theta_{\text{célértékek}}$  – teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2025</sub>)) · ZLEV-tényező

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték a gyártó tekintetében a 6.2.1. pont szerint meghatározott fajlagos kibocsátási referencia-célérték

$\theta_{\text{célértékek}}$  a 6.2.1. ponttal összhangban meghatározott valamennyi fajlagos kibocsátási célértéknek az egyes gyártók új könnyű haszongépjárműveinek számával súlyozott átlaga;

ZLEV-tényező  $(1 + y - x)$ , kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint 1,05 vagy kisebb, mint 1,0; ilyenkor a ZLEV-tényezőt az adott esettől függően 1,05-ben vagy 1,0-ban kell meghatározni;

ahol:

y a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek a gyártó új könnyű haszongépjárműveihez viszonyított aránya, amelynek kiszámításához az új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes számát – amelyek mindegyikét a következő képlet szerint  $ZLEV_{\text{fajlagos}}$ -tényezőként kell számításba venni – el kell osztani a megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek teljes számával:

$$ZLEV_{\text{fajlagos}} = 1 - \left( \frac{\text{fajlagos szén-dioxid-kibocsátások}}{50} \right)$$

x 15 %.

### 6.3.2. 2030-tól alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

Fajlagos kibocsátási célérték = (fajlagos kibocsátási referencia-célérték – ( $\varnothing_{\text{célértékek}}$  – teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2030</sub>)) · ZLEV-tényező

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték a gyártó tekintetében a 6.2.2. pont szerint meghatározott fajlagos kibocsátási referencia-célérték

$\varnothing_{\text{célértékek}}$  a 6.2.2. ponttal összhangban meghatározott valamennyi fajlagos kibocsátási célértéknek az egyes gyártók új könnyű haszongépjárműveinek számával súlyozott átlaga;

ZLEV-tényező  $(1 + y - x)$ , kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint 1,05 vagy kisebb, mint 1,0; ilyenkor a ZLEV-tényezőt az adott esettől függően 1,05-ben vagy 1,0-ban kell meghatározni;

ahol:

y a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek aránya a gyártó új könnyű haszongépjárművein belül, amelynek kiszámításához a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes számát – amelyek mindegyikét a következő képlet szerint  $ZLEV_{\text{fajlagos}}$ -tényezőként kell számításba venni – el kell osztani a megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek teljes számával:

$$ZLEV_{\text{fajlagos}} = 1 - \left( \frac{\text{fajlagos szén-dioxid-kibocsátások}}{50} \right)$$

x 30 %.

## II. MELLÉKLET

## AZ ÚJ SZEMÉLYGÉPKOCSIK KIBOCSÁTÁSÁNAK 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 a következő adatokat minden, a területükön M<sub>1</sub>-es kategóriájúként nyilvántartásba vett új személygépkocsi vonatkozásában:
- a gyártó;
  - a típus-jóváhagyási szám és kiterjesztése;
  - a jármű típusa, változata és kivitele (adott esetben);
  - a márka és a kereskedelmi név;
  - a típusjóváhagyással rendelkező jármű kategóriája;
  - az új nyilvántartásba vételek összes száma;
  - a jármű menetkészség tömege;
  - a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás (NEDC és WLTP);
  - az alapterület: a tengelytáv, a kormányzott tengelyek nyomtávja és az egyéb tengelyek nyomtávja;
  - a tüzelőanyag típusa és az tüzelőanyag-ellátás elve;
  - a motortérfogat;
  - a villamosenergia-fogyasztás;
  - az alkalmazott innovatív technológia vagy innovatív technológiacsoport, valamint az ilyen technológiákból eredő széndioxidkibocsátás-csökkentés kódja (NEDC és WLTP);
  - a legnagyobb hasznos teljesítmény;
  - a jármű-azonosító szám;
  - WLTP-vizsgálati tömeg;
  - az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet I. mellékletének 3.2.8. pontjában említett eltérési és ellenőrzési tényezők;
  - a nyilvántartásba vett jármű kategóriája;
  - a járműcsalád-azonosító szám;
  - adott esetben az elektromos hatósugár.
- A tagállamok kötelesek a 7. cikknek megfelelően a Bizottság rendelkezésére bocsátani az e pontban felsorolt valamennyi adatot a B. rész 2. szakaszában meghatározott formátumban.
- (2) Az 1. pontban említett adatoknak az adott személygépkocsihoz tartozó megfeleléségi nyilatkozatból kell származniuk. Azon kettős üzemű (benzin-/gázüzemű) járművek esetében, amelyek megfeleléségi nyilatkozata mindkét tüzelőanyag-típusra feltünteti a fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értékeket, a tagállamoknak csak a gáz üzemmódban mért értéket kell alkalmazniuk.
- (3) A tagállamok minden naptári év vonatkozásában kötelesek meghatározni a következőket:
- az EK-típusjóváhagyás hatálya alá tartozó új személygépkocsik új nyilvántartásba vételének száma összesen;
  - az egyedileg jóváhagyott új személygépkocsik új nyilvántartásba vételének száma összesen;
  - a nemzeti típusjóváhagyás hatálya alá tartozó, kis sorozatban gyártott új személygépkocsik új nyilvántartásba vételének száma összesen.

**B. RÉSZ****Adattovábbítási formátum**

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

## 1. SZAKASZ

## ÖSSZESÍTETT NYOMONKÖVETÉSI ADATOK

Tagállam <sup>(1)</sup>	
Tárgyév	
Az EK-típusjóváahagyás hatálya alá tartozó új személygépkocsik új nyilvántartásba vételének száma összesen	
Az egyedileg jóváahagyott új személygépkocsik új nyilvántartásba vételének száma összesen	
A nemzeti típusjóváahagyás hatálya alá tartozó, kis sorozatban gyártott új személygépkocsik új nyilvántartásba vételének száma összesen	

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

## 2. SZAKASZ

## RÉSZLETES NYOMONKÖVETÉSI ADATOK – EGY JÁRMŰRE VONATKOZÓAN

Utalás az A. rész 1. pontjára	Részletes adatok nyilvántartásba vett járművenként
a)	A gyártó neve – Uniós standard megnevezés
	A gyártó neve – Az eredetiberendezés-gyártó nyilatkozata szerint
	A gyártó neve – A nemzeti nyilvántartásba-vételi megnevezés <sup>(1)</sup>
b)	Típusjóváahagyási szám és kiterjesztése
c)	Típus
	Változat
	Kivitel
d)	A márka és a kereskedelmi név
e)	A típusjóváahagyással rendelkező jármű kategóriája
f)	Az új nyilvántartásba vételek száma összesen
g)	A jármű menetkész tömege
h)	Fajlagos szén-dioxid-kibocsátás (vegyes) NEDC szerinti érték 2020. december 31-ig az 5. cikk hatálya alá tartozó járművek kivételével, amelyek tekintetében az NEDC szerinti érték az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet 5. cikkének megfelelően 2022. december 31-ig kerül meghatározásra
	Fajlagos szén-dioxid-kibocsátás (vegyes) WLTP szerinti érték

Utalás az A. rész 1. pontjára	Részletes adatok nyilvántartásba vett járművenként
i)	Tengelytáv Kormányzott tengely nyomtávja (1. tengely) Egyéb tengely nyomtávja (2. tengely)
j)	Tüzelőanyagtípus A tüzelőanyag-ellátás elve
k)	Motortérfogat (cm <sup>3</sup> )
l)	Villamosenergia-fogyasztás (Wh/km)
m)	Az ökoinnovációs technológia (technológiák) kódja Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, NEDC szerinti széndioxidkibocsátás-csökkentés összesen 2020. december 31-ig Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, WLTP szerinti széndioxidkibocsátás-csökkentés összesen
n)	Legnagyobb hasznos teljesítmény
o)	Jármű-azonosító szám
p)	WLTP-vizsgálati tömeg;
q)	A „De” eltérési tényező (amennyiben rendelkezésre áll) Ellenőrzési tényező (amennyiben rendelkezésre áll)
r)	A nyilvántartásba vett jármű kategóriája
s)	Járműcsalád-azonosító szám
t)	Amennyiben rendelkezésre áll az elektromos hatósugár

## Megjegyzések:

(<sup>1</sup>) A kis sorozatban gyártott járművek nemzeti típusjóváhagyása (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 – Uniós standard megnevezés” oszlopban pedig a következők egyikének kell szerepelnie: „AA-NSS” vagy „AA-IVA”, az adott esettől függően.



## III. MELLÉKLET

## AZ ÚJ KÖNNYŰ HASZONGÉPJÁRMŰVEK KIBOCSÁTÁSÁNAK NYOMON KÖVETÉSE ÉS BEJELENTÉSE

A. Adatgyűjtés az új könnyű haszongépjárművekről és a szén-dioxid-kibocsátás nyomon követése szempontjából lényeges adatok körének meghatározása

1. Részletes adatok

1.1. N<sub>1</sub>-es kategóriájúként nyilvántartásba vett teljes járművek

Az EK típusjóváhagyással rendelkező, N<sub>1</sub>-es kategóriájúként nyilvántartásba vett teljes járművek esetében a tagállamok minden naptári évben nyilvántartják a következő adatokat a területükön először nyilvántartásba vett minden új könnyű haszongépjármű vonatkozásában:

- a) a gyártó;
- b) a típus-jóváhagyási szám és kiterjesztése;
- c) a jármű típusa, változata és kivitele;
- d) gyártmány;
- e) a típusjóváhagyással rendelkező jármű kategóriája;
- f) a nyilvántartásba vett jármű kategóriája;
- g) a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás (NEDC és WLTP);
- h) a jármű menetkész tömege;
- i) műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg;
- j) az alapterület: a tengelytáv, a kormányzott tengelyek nyomtávja és az egyéb tengelyek nyomtávja;
- k) a tüzelőanyag típusa és a tüzelőanyag-ellátás elve;
- l) a motortérfogat;
- m) a villamosenergia-fogyasztás;
- n) az alkalmazott innovatív technológia vagy innovatív technológiacsoport, valamint az ilyen technológiákból eredő széndioxidkibocsátás-csökkentés kódja (NEDC és WLTP);
- o) a jármű-azonosító szám;
- 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;
- s) adott esetben az elektromos hatósugár.

A tagállamok kötelesek a 7. cikknek megfelelően a Bizottság rendelkezésére bocsátani az e pontban felsorolt valamennyi adatot az e melléklet C. részének 2. szakaszában meghatározott formátumban.

## 1.2. N<sub>1</sub>-es kategóriájú járműként nyilvántartásba vett, többlépcsős eljárás keretében jóváhagyott járművek

N<sub>1</sub>-es kategóriájúként nyilvántartásba vett, többlépcsős előállítású járművek esetében a tagállamok minden naptári évben nyilvántartásba veszik a következő 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 első albekezdés 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 előírt formátum alkalmazandó a befejezett N<sub>1</sub>-es kategóriájú járművekre.

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

2. Az 1. pontban említett adatoknak a megfelelőségi nyilatkozatból kell származniuk. Azon kettős üzemű (benzin-/gázüzemű) járművek esetében, amelyek megfelelőségi nyilatkozata mindkét tüzelőanyag-típusra feltünteti a fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értékeket, a tagállamoknak csak a gáz üzemmódban mért értéket kell alkalmazniuk.
3. A tagállamok minden naptári év vonatkozásában kötelesek meghatározni a következőket:
  - a) az EK-típusjóváhagyás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételének száma összesen;
  - b) a többlépcsős típusjóváhagyás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételének száma összesen, amennyiben rendelkezésre áll;
  - c) az egyedileg jóváhagyott új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételének száma összesen;
  - d) a nemzeti típusjóváhagyás hatálya alá tartozó, kis sorozatban gyártott új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételének száma összesen.

- B. Az új könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának nyomon követésére szolgáló adatok meghatározási 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. Nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek száma

A tagállamoknak meg kell határozniuk a vonatkozó nyomonkövetési évben a területükön nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek számát az EK-típusjóváhagyás hatálya alá tartozó járművek, az egyedileg jóváhagyott és a kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváhagyott járművek, valamint adott esetben a többlépcsős típusjóváhagyás hatálya alá tartozó járművek szerinti bontásban.

2. Befejezett járművek

A többlépcsős előállítású járművek esetében a befejezett jármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátását az alapjármű gyártójához kell hozzárendelni.

Annak biztosítása érdekében, hogy a befejezett járművek szén-dioxid-kibocsátási, tüzelőanyag-hatékonysági és tömegre vonatkozó értékei reprezentatívak legyenek, és anélkül, hogy az alapgépjárművek gyártóra túlzott terhet róna, a Bizottság külön nyomonkövetési eljárásra tesz javaslatot és szükség szerint módosítja a típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályokat.

Függetlenül attól, hogy a 2020. évi célértéknek az I. melléklet B. része 2. pontja szerinti kiszámításához az e melléklet C. része szerinti átlagos terhelést kell alapul venni, amennyiben ez a tömegérték nem határozható meg, a befejezett jármű menetkész tömege is felhasználható a 7. cikk (4) bekezdésében említett fajlagos kibocsátási célérték előzetes kiszámításához.

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 a következő formátum szerint kötelesek évente bejelenteni:

## 1. szakasz

## Összesített nyomkövetési adatok

Tagállam <sup>(1)</sup>	
Tárgyév	
Az EK-típusjóváhagyás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételének száma összesen	
Az egyedileg jóváhagyott új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételének száma összesen	
A nemzeti típusjóváhagyás hatálya alá tartozó, kis sorozatban gyártott új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételének száma összesen	
A többlépcsős típusjóváhagyás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételének száma összesen (amennyiben rendelkezésre áll)	

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

## 2. szakasz

## Részletes nyomkövetési adatok – egy járműre vonatkozóan

Utalás az A. rész 1.1. pontjára	Részletes adatok nyilvántartásba vett járművenként <sup>(1)</sup>
a)	A gyártó neve – Uniós standard megnevezés <sup>(2)</sup>
	A gyártó neve – Az eredetiberendezés-gyártó nyilatkozata szerint TELJES JÁRMŰ/ALAPJÁRMŰ <sup>(3)</sup>
	A gyártó neve – Az eredetiberendezés-gyártó nyilatkozata szerint BEFEJEZETT JÁRMŰ <sup>(3)</sup>
	A gyártó neve – A nemzeti nyilvántartásba-vételi megnevezés <sup>(2)</sup>
b)	Típusjóváhagyási szám és kiterjesztése
c)	Típus
	Változat
	Kivitel
d)	Gyártmány
e)	A típusjóváhagyással rendelkező jármű kategóriája
f)	A nyilvántartásba vett jármű kategóriája
g)	Fajlagos szén-dioxid-kibocsátás (vegyes) NEDC szerinti érték 2020. december 31-ig
	Fajlagos szén-dioxid-kibocsátás (vegyes) WLTP szerinti érték

Utalás az A. rész 1.1. pontjára	Részletes adatok nyilvántartásba vett járművenként <sup>(1)</sup>
h)	A jármű menetkész tömege ALAPJÁRMŰ
	A jármű menetkész tömege BEFEJEZETT JÁRMŰ/TELJES JÁRMŰ
i) <sup>(4)</sup>	Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg
j)	Tengelytáv
	Kormányzott tengelynyomtáv (tengely 1)
	Egyéb tengelynyomtáv (tengely 2)
k)	Tüzelőanyag típus
	A tüzelőanyag-ellátás elve
l)	Motortérfogat (cm <sup>3</sup> )
m)	Villamosenergia-fogyasztás (Wh/km)
n)	Az ökoinnovációs technológia (technológiák) kódja
	Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, NEDC szerinti széndioxidkibocsátás-csökkentés összesen 2020. december 31-ig
	Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, WLTP szerinti széndioxidkibocsátás-csökkentés összesen
o)	Jármű-azonosító szám
p)	WLTP-vizsgálati tömeg;
q)	A „De” eltérési tényező (amennyiben rendelkezésre áll)
	Ellenőrzési tényező (amennyiben rendelkezésre áll)
r)	A járműcsalád-azonosító szám;
s)	Adott esetben az elektromos hatósugár
A 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.17.2. pontja <sup>(5)</sup>	Átlagos terhelés (adott esetben a többlépcsős előállítású járművek esetében)

## Megjegyzések:

- <sup>(1)</sup> 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.
- <sup>(2)</sup> A kis sorozatban gyártott járművek nemzeti típusjóváhagyása (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 – Uniós standard megnevezés” oszlopban pedig a következők egyikének kell szerepelnie: „AA-NSS” vagy „AA-IVA”, az adott esettől függően.
- <sup>(3)</sup> 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.
- <sup>(4)</sup> A többlépcsős előállítású járművek esetében az alapjármű műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömegét kell megadni.
- <sup>(5)</sup> 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.

## IV. MELLÉKLET

## A HATÁLYON KÍVÜL HELYEZETT RENDELETEK ÉS AZOK KÉSŐBBI MÓDOSÍTÁSAINAK LISTÁJA

Az Európai Parlament és a Tanács 443/2009/EK rendelete	(HL L 140., 2009.6.5., 1. o.)
A Bizottság 397/2013/EU rendelete	(HL L 120., 2013.5.1., 4. o.)
Az Európai Parlament és a Tanács 333/2014/EU rendelete	(HL L 103., 2014.4.5., 15. o.)
A Bizottság (EU) 2015/6 felhatalmazáson alapuló rendelete	(HL L 3., 2015.1.7., 1. o.)
A Bizottság (EU) 2017/1502 felhatalmazáson alapuló rendelete	(HL L 221., 2017.8.26., 4. o.)
A Bizottság (EU) 2018/649 felhatalmazáson alapuló rendelete	(HL L 108., 2018.4.27., 14. o.)
Az Európai Parlament és a Tanács 510/2011/EU rendelete	(HL L 145., 2011.5.31., 1. o.)
A Bizottság 205/2012/EU felhatalmazáson alapuló rendelete	(HL L 72., 2012.3.10., 2. o.)
Az Európai Parlament és a Tanács 253/2014/EU rendelete	(HL L 84., 2014.3.20., 38. o.)
A Bizottság 404/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete	(HL L 121., 2014.4.24., 1. o.)
A Bizottság (EU) 2017/748 felhatalmazáson alapuló rendelete	(HL L 113., 2017.4.29., 9. o.)
A Bizottság (EU) 2017/1499 felhatalmazáson alapuló rendelete	(HL L 219., 2017.8.25., 1. o.)

---

## V. MELLÉKLET

## MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

443/2009/EK rendelet	510/2011/EU rendelet	Ez a rendelet
1. cikk, első bekezdés	1. cikk, (1) bekezdés	1. cikk, (1) bekezdés
1. cikk, második bekezdés	1. cikk, (2) bekezdés	1. cikk, (2) bekezdés
1. cikk, harmadik bekezdés	—	1. cikk, (3) bekezdés
—	—	1. cikk, (4) bekezdés
—	—	1. cikk, (5) bekezdés
—	—	1. cikk, (6) bekezdés
—	—	1. cikk, (7) bekezdés
2. cikk, (1) bekezdés	2. cikk, (1) bekezdés	2. cikk, (1) bekezdés
2. cikk, (2) bekezdés	2. cikk, (2) bekezdés	2. cikk, (2) bekezdés
2. cikk, (3) bekezdés	2. cikk, (3) bekezdés	2. cikk, (3) bekezdés
2. cikk, (4) bekezdés	2. cikk, (4) bekezdés	2. cikk, (4) bekezdés
3. cikk, (1) bekezdés, bevezető szöveg	3. cikk, (1) bekezdés, bevezető szöveg	3. cikk, (1) bekezdés, bevezető szöveg
3. cikk, (1) bekezdés, a) és b) pont	3. cikk, (1) bekezdés, a) és b) pont	3. cikk, (1) bekezdés, a) és b) pont
—	3. cikk, (1) bekezdés, c), d) és e) pont	3. cikk, (1) bekezdés, c), d) és e) pont
3. cikk, (1) bekezdés, c) és d) pont	3. cikk, (1) bekezdés, f) és g) pont	3. cikk, (1) bekezdés, f) és g) pont
3. cikk, (1) bekezdés, f) pont	3. cikk, (1) bekezdés, h) pont	3. cikk, (1) bekezdés, h) pont
3. cikk, (1) bekezdés, e) pont	3. cikk, (1) bekezdés, j) pont	3. cikk, (1) bekezdés, i) pont
3. cikk, (1) bekezdés, g) pont	3. cikk, (1) bekezdés, i) pont	3. cikk, (1) bekezdés, j) pont
—	—	3. cikk, (1) bekezdés, k), l) és m) pont
—	3. cikk, (1) bekezdés, k) pont	3. cikk, (1) bekezdés, n) pont
3. cikk, (2) bekezdés	3. cikk, (2) bekezdés	3. cikk, (2) bekezdés
4. cikk, első bekezdés	4. cikk, első bekezdés	4. cikk (1) bekezdés, bevezető rész és a) és b) pont
—	—	4. cikk, (1) bekezdés, c) pont
—	4. cikk, második bekezdés	4. cikk, (2) bekezdés
4. cikk, második bekezdés	4. cikk, harmadik bekezdés	4. cikk, (3) bekezdés
5. cikk	5. cikk	—
5a. cikk	—	5. cikk
6. cikk	6. cikk	—
7. cikk, (1) bekezdés	7. cikk, (1) bekezdés	6. cikk, (1) bekezdés
7. cikk, (2) bekezdés, a), b) és c) pont	7. cikk, (2) bekezdés, a), b) és c) pont	6. cikk, (2) bekezdés, a), b) és c) pont
—	—	6. cikk, (2) bekezdés, d) pont
7. cikk, (3) bekezdés	7. cikk, (3) bekezdés	6. cikk, (3) bekezdés
7. cikk, (4) bekezdés	7. cikk, (4) bekezdés	6. cikk, (4) bekezdés
7. cikk, (5) bekezdés	7. cikk, (5) bekezdés	6. cikk, (5) bekezdés
7. cikk, (6) bekezdés	7. cikk, (6) bekezdés	6. cikk, (6) bekezdés

443/2009/EK rendelet	510/2011/EU rendelet	Ez a rendelet
7. cikk, (7) bekezdés	7. cikk, (7) bekezdés	6. cikk, (7) bekezdés
8. cikk, (1) bekezdés	8. cikk, (1) bekezdés	7. cikk, (1) bekezdés
8. cikk, (2) bekezdés	8. cikk, (2) bekezdés	7. cikk, (2) bekezdés
8. cikk, (3) bekezdés	8. cikk, (3) bekezdés	7. cikk, (3) bekezdés
8. cikk, (4) bekezdés, első és második albekezdés	8. cikk, (4) bekezdés, első és második albekezdés	7. cikk, (4) bekezdés, első és második albekezdés
8. cikk, (4) bekezdés, harmadik albekezdés	8. cikk (4) bekezdés, első albekezdés	7. cikk, (4) bekezdés, harmadik albekezdés
8. cikk, (5) bekezdés, első albekezdés	8. cikk, (5) bekezdés	7. cikk, (5) bekezdés, első albekezdés
8. cikk, (5) bekezdés, második albekezdés	8. cikk, (6) bekezdés	7. cikk (5) bekezdés, második albekezdés
8. cikk, (6) bekezdés	8. cikk, (7) bekezdés	—
8. cikk, (7) bekezdés	8. cikk (8) bekezdés	7. cikk, (6) bekezdés, első albekezdés
—	—	7. cikk, (6) bekezdés, második albekezdés
8. cikk, (8) bekezdés	—	—
8. cikk, (9) bekezdés, első albekezdés	8. cikk, (9) bekezdés, első albekezdés	7. cikk, (7) bekezdés
8. cikk, (9) bekezdés, második albekezdés	8. cikk, (9) bekezdés, második albekezdés	7. cikk, (8) bekezdés
—	—	7. cikk, (9) bekezdés
—	—	7. cikk, (10) bekezdés
—	8. cikk, (10) bekezdés	7. cikk, (11) bekezdés
9. cikk, (1) bekezdés	9. cikk, (1) bekezdés	8. cikk, (1) bekezdés
9. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, bevezető szöveg	9. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, bevezető szöveg	8. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés, első rész
9. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, a) pont	9. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, a) pont	—
9. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, b) pont	9. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, b) pont	8. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, második rész
9. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés	9. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés	8. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés
9. cikk, (3) bekezdés	9. cikk, (3) bekezdés	8. cikk, (3) bekezdés
9. cikk, (4) bekezdés	9. cikk, (4) bekezdés	8. cikk, (4) bekezdés
10. cikk, (1) bekezdés, bevezető szöveg	10. cikk, (1) bekezdés, bevezető szöveg	9. cikk, (1) bekezdés, bevezető szöveg
10. cikk, (1) bekezdés, a) -e) pont	10. cikk, (1) bekezdés, a)-e) pont	9. cikk, (1) bekezdés, a)-e) pont
—	—	9. cikk, (1) bekezdés, f) pont
10. cikk, (2) bekezdés	10. cikk, (2) bekezdés	9. cikk, (2) bekezdés
—	—	9. cikk, (3) bekezdés
11. cikk, (1) bekezdés	11. cikk, (1) bekezdés	10. cikk, (1) bekezdés
11. cikk, (2) bekezdés	11. cikk, (2) bekezdés	10. cikk, (2) bekezdés
11. cikk, (3) bekezdés	11. cikk, (3) bekezdés	10. cikk, (3) bekezdés, első albekezdés
—	—	10. cikk, (3) bekezdés, második albekezdés
11. cikk, (4) bekezdés, első albekezdés	—	10. cikk, (4) bekezdés, első albekezdés

443/2009/EK rendelet	510/2011/EU rendelet	Ez a rendelet
11. cikk, (4) bekezdés, második albekezdés, bevezető szöveg	—	10. cikk, (4) bekezdés, második albekezdés, bevezető szöveg
11. cikk, (4) bekezdés, második albekezdés, a) pont	—	10. cikk, (4) bekezdés, második albekezdés, a) pont
11. cikk, (4) bekezdés, második albekezdés, b) pont	—	—
11. cikk, (4) bekezdés, második albekezdés, c) pont	—	10. cikk, (4) bekezdés, második albekezdés, b) pont
—	—	10. cikk, (4) bekezdés, második albekezdés, c) pont
11. cikk, (4) bekezdés, harmadik és negyedik albekezdés	—	10. cikk, (4) bekezdés, harmadik és negyedik albekezdés
11. cikk, (5) bekezdés	11. cikk, (4) bekezdés	10. cikk, (5) bekezdés
11. cikk, (6) bekezdés	11. cikk, (5) bekezdés	10. cikk, (6) bekezdés
11. cikk, (7) bekezdés	11. cikk, (6) bekezdés	10. cikk, (7) bekezdés
11. cikk, (8) bekezdés	11. cikk, (7) bekezdés	10. cikk, (8) bekezdés
11. cikk, (9) bekezdés	11. cikk, (8) bekezdés	10. cikk, (9) bekezdés
12. cikk, (1) bekezdés, első albekezdés	12. cikk, (1) bekezdés, első albekezdés	11. cikk, (1) bekezdés, első albekezdés
12. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés	—	11. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés
12. cikk, (1) bekezdés, harmadik albekezdés	12. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés	11. cikk, (1) bekezdés, harmadik albekezdés
—	—	11. cikk, (1) bekezdés, negyedik albekezdés
12. cikk, (2) bekezdés	12. cikk, (2) bekezdés	11. cikk, (2) bekezdés, bevezető rész, a), b) és c) és d) pont, első rész
—	—	11. cikk, (2) bekezdés, d) pont, utolsó rész
12. cikk, (3) bekezdés	12. cikk, (3) bekezdés	11. cikk, (3) bekezdés
12. cikk, (4) bekezdés	12. cikk, (4) bekezdés	11. cikk, (4) bekezdés
—	—	12. cikk
—	—	13. cikk
13. cikk, (1) bekezdés	—	—
—	13. cikk (1) bekezdés	—
—	—	14. cikk, cím
—	—	14. cikk, (1) bekezdés, első albekezdés, bevezető szöveg
13. cikk, (2) bekezdés, első és második albekezdés	—	14. cikk, (1) bekezdés, a) pont
—	13. cikk, (5) bekezdés	14. cikk, (1) bekezdés, b) pont
—	—	14. cikk, (1) bekezdés, c) és d) pont



443/2009/EK rendelet	510/2011/EU rendelet	Ez a rendelet
13. cikk, (2) bekezdés, harmadik albekezdés	13. cikk, (5) bekezdés	14. cikk, (2) bekezdés
—	—	15. cikk, (1) bekezdés
—	—	15. cikk, (2) bekezdés
—	—	15. cikk, (3) bekezdés
—	13. cikk, (2) bekezdés	—
—	—	15. cikk, (4) bekezdés, első rész
13. cikk, (3) bekezdés	13. cikk, (6) bekezdés, első albekezdés	15. cikk, (4) bekezdés, második rész
—	13. cikk, (4) bekezdés	—
13. cikk, (4) bekezdés	13. cikk, (6) bekezdés, második albekezdés	—
13. cikk, (5) bekezdés	—	—
13. cikk, (6) bekezdés	13. cikk, (3) bekezdés	—
—	—	15. cikk, (5) bekezdés
—	—	15. cikk, (6) bekezdés
13. cikk, (7) bekezdés, első albekezdés	13. cikk, (6) bekezdés, harmadik albekezdés	15. cikk, (7) bekezdés
13. cikk, (7) bekezdés, második albekezdés	13. cikk, (6) bekezdés, negyedik albekezdés	15. cikk, (8) bekezdés
14. cikk, (1) bekezdés	14. cikk, (1) bekezdés	16. cikk, (1) bekezdés
14. cikk, (2) bekezdés	14. cikk, (2) bekezdés	16. cikk, (2) bekezdés
14. cikk, (3) bekezdés	14. cikk, (2a) bekezdés	16. cikk, (3) bekezdés
14a. cikk, (1) bekezdés	15. cikk, (3) bekezdés	17. cikk, (1) bekezdés
14a. cikk, (2) bekezdés	15. cikk, (1) bekezdés	17. cikk, (2) bekezdés
14a. cikk, (3) bekezdés	16. cikk	17. cikk, (3) bekezdés
14a. cikk, (4) bekezdés	15. cikk, (2) bekezdés	17. cikk, (4) bekezdés
14a. cikk, (5) bekezdés	17. cikk	17. cikk, (5) bekezdés
15. cikk	—	—
—	—	18. cikk,
16. cikk	18. cikk	19. cikk
I. melléklet	—	<i>I. melléklet</i> , A. rész, 1—5. pont
—	—	<i>I. melléklet</i> , A. rész, 6. pont
—	I. melléklet	<i>I. melléklet</i> , B. rész, 1—5. pont
—	—	<i>I. melléklet</i> , B. rész, 6. pont
<i>II. melléklet</i> , A. rész	—	<i>II. melléklet</i> , A. rész
<i>II. melléklet</i> , B. rész	—	—
<i>II. melléklet</i> , C. rész	—	<i>II. melléklet</i> , B. rész
—	II. melléklet	III. melléklet
—	—	IV. melléklet
—	—	V. melléklet