

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2023/851 RENDELETE

(2023. április 19.)

az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban való megerősítése tekintetében történő módosításáról

(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>,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,rendes jogalkotási eljárás keretében <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) keretében 2015. december 12-én elfogadott Párizsi Megállapodás <sup>(4)</sup> (a továbbiakban: a Párizsi Megállapodás) 2016. november 4-én lépett hatályba. A Párizsi Megállapodás részes felei megállapodtak abban, hogy a globális átlaghőmérséklet emelkedését jóval 2 °C alatt tartják az iparosodás előtti szinthez képest, és folytatják az arra irányuló erőfeszítéseket, hogy a hőmérséklet-emelkedés mértéke az iparosodás előtti szint feletti 1,5 °C-ra korlátozódjon. Az említett kötelezettségvállalást megerősítette a Glasgow-i éghajlati paktumnak a UNFCCC keretében történő, 2021. november 13-i elfogadása, amelyben a Párizsi Megállapodás részes feleinek találkozójaként szolgáló UNFCCC Felelős Konferenciája elismeri, hogy az éghajlatváltozás hatásai jóval enyhébbek lesznek, ha a hőmérséklet 2 °C helyett 1,5 °C-t emelkedik, és határozott vállalást tesz arra, hogy folytatja a hőmérséklet-emelkedés 1,5 °C-ra való korlátozására irányuló erőfeszítéseket.
- (2) Az éghajlattal és a környezettel kapcsolatos kihívások kezelése, valamint a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése a Bizottság 2019. december 11-i, „Az európai zöld megállapodás” című közleményének (a továbbiakban: az európai zöld megállapodás) középpontjában áll. Az Európai Parlament az európai zöld megállapodásról szóló, 2020. január 15-i állásfoglalásában <sup>(5)</sup> szorgalmazta a klímasemleges társadalomra való áttérés legkésőbb 2050-ig történő szükségszerű megvalósítását, az éghajlati és környezeti vészhelyzetről szóló, 2019. november 28-i állásfoglalásában <sup>(6)</sup> pedig megállapította, hogy éghajlati és környezeti vészhelyzet áll fenn. A Covid19-világjárvány által az Unió polgárainak egészségére és gazdasági jólétére gyakorolt rendkívül súlyos hatások fényében az európai zöld megállapodás csak még szükségesebbé és értékesebbé vált.
- (3) Az európai zöld megállapodás egy átfogó csomagban ötvözi az Unión belüli klímasemlegesség 2050-ig történő elérését célzó, egymást kölcsönösen erősítő intézkedéseket és kezdeményezéseket, és új növekedési stratégiát határoz meg, amely arra összpontosít, hogy az Uniót modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkező, igazságos és virágzó társadalommá alakítsa, amely olyan élénk iparágakkal rendelkezik, amelyek saját

<sup>(1)</sup> HL C 194., 2022.5.12., 81. o.

<sup>(2)</sup> HL C 270., 2022.7.13., 38. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2023. február 14-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2023. március 28-i határozata.

<sup>(4)</sup> HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

<sup>(5)</sup> HL C 270., 2021.7.7., 2. o.

<sup>(6)</sup> HL C 232., 2021.6.16., 28. o.

szegmensükben világszerte, és a globális innováció motorjai maradnak, miközben jól fizetett, minőségi munkahelyeket biztosítanak az Unióban. Célja továbbá az Unió természeti tőkéjének védelme, megőrzése és fejlesztése, valamint a polgárok egészségének és jóllétének védelme a környezettel kapcsolatos kockázatokkal és hatásokkal szemben. Ezzel összefüggésben az (EU) 2022/591 európai parlamenti és tanácsi határozatban <sup>(7)</sup> meghatározott, 2030-ig tartó 8. környezetvédelmi cselekvési program megerősíti azt a célkitűzést, hogy fel kell gyorsítani a zöld átmenetet egy klímasemleges, fenntartható, toxikus anyagoktól mentes, erőforrás-hatékony, megújuló energián alapuló, ellenálló és versenyképes körforgásos gazdaság felé, igazságos, méltányos és inkluzív módon, valamint hogy a környezet állapotát meg kell védeni, helyre kell állítani és javítani kell, mindeközben támogatva az európai zöld megállapodás keretében bejelentett intézkedéseket és kezdeményezéseket, és azokra építve. Ugyanakkor az átmenet a nőket és a férfiakat eltérően érinti, és különösen kihat bizonyos hátrányos helyzetű csoportokra, például az idősekre, a fogyatékkal élő személyekre, valamint a kisebbségi faji vagy etnikai háttérrel rendelkező személyekre. Emellett az átállás eltérően fogja érinteni az Unió különböző régióit, különösen a strukturálisan hátrányos helyzetű régiókat, a peremterületeket és a legkülső régiókat. Ezért biztosítani kell, hogy az átmenet igazságos és inkluzív legyen, senkit nem hagyva hátra.

- (4) Az Unió az UNFCCC Titkárságához 2020. december 17-én benyújtott aktualizált, nemzetileg meghatározott hozzájárulásban kötelezettséget vállalt arra, hogy az 1990-es szinthez képest 2030-ig legalább 55 %-kal csökkenti az Unió gazdasága egészének nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátását.
- (5) Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(8)</sup> elfogadásával az Unió jogszabályban rögzítette azt a célkitűzést, hogy legkésőbb 2050-ig nulla nettó szintre kell csökkenteni a kibocsátásokat, és azt a törekvést, hogy ezt követően negatív kibocsátást érjen el. Az említett rendelet megállapítja továbbá egy kötelező, az Unión belüli nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra (az elnyelések levonása utáni kibocsátásra) vonatkozó célértéket is, amely szerint a kibocsátást az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal kell csökkenteni 2030-ig.
- (6) Az elvárás az, hogy valamennyi gazdasági ágazat – beleértve a közúti közlekedési ágazatot is – hozzájáruljon az említett kibocsátáscsökkentések eléréséhez. A közlekedési ágazat az egyetlen olyan ágazat, ahol 1990 óta nő a kibocsátás. Ebbe beletartozik a könnyű- és nehézgépjárművekkel folytatott közúti közlekedés is, amelyek együttesen a közlekedés összkibocsátásának több mint 70 %-át teszik ki. A klímasemlegesség eléréséhez 2050-ig a közlekedésből származó kibocsátások 90 %-os csökkentésére van szükség.
- (7) A digitális és a zöld átállás során figyelembe kell venni a szociális dimenzió fontosságát is a megfizethető és mindenki számára hozzáférhető mobilitás biztosítása érdekében, különös tekintettel azon ingázókra, akik nem tudnak igénybe venni minőségi tömegközlekedést vagy más mobilitási megoldásokat. A személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó ambiciózusabb szén-dioxid-kibocsátási előírások várhatóan felgyorsítják a kibocsátásmentes járművek elterjedését, javítják megfizethetőségüket, valamint felgyorsítják a használt autók piacának dekarbonizációját is valamennyi piaci szegmensben, ami az alacsony és közepes jövedelmű fogyasztók számára nagyobb előnyökkel jár. Az említett előírások elfogadásakor fontos figyelembe venni a digitális és a zöld átállás jelentős gazdasági és társadalmi következményeit is, valamint azt, hogy meg kell őrizni a foglalkoztatást és az uniós ipar versenyképességét.
- (8) Az e rendeletben meghatározott intézkedésekre egy átfogó és következetes keretrendszer részeként van szükség, amely elengedhetetlen a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére, valamint az importált fosszilis tüzelőanyagoktól való uniós függőség csökkentésére irányuló átfogó uniós célkitűzés eléréséhez. Elengedhetetlen, hogy a Bizottság együttműködjön a tagállamokkal és az ipari érdekelt felekkel a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekhez szükséges kritikus fontosságú nyersanyagok ellátási láncának biztosítása érdekében. Ez az uniós ipar versenyképességét és az Unió stratégiai autonómiáját is erősíteni fogja.

<sup>(7)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/591 határozata (2022. április 6.) a 2030-ig tartó időszakra szóló általános uniós környezetvédelmi cselekvési programról (HL L 114., 2022.4.12., 22. o.).

<sup>(8)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

- (9) Ahhoz, hogy 2030-ig megvalósuljon a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal történő csökkentése, mind a személygépkocsik, mind a könnyű haszongépjárművek esetében szükséges az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendeletben <sup>(9)</sup> meghatározott kibocsátáscsökkentési követelmények megerősítése. A 2050-ig elérendő klímasemlegeségi célkitűzés eléréséhez a 2030 utáni további csökkentések tekintetében egy egyértelmű pályát is meg kell határozni. A közúti közlekedésben az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló ambiciózus fellépés nélkül más ágazatokban nagyobb kibocsátáscsökkentésekre lenne szükség, olyan ágazatokat is beleértve, amelyekben a dekarbonizáció nagyobb kihívást jelent.
- (10) A szigorúbb szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési követelményeknek ösztönözniük kell, hogy nagyobb arányban terjedjenek el a kibocsátásmentes járművek az uniós piacon, ami a levegőtisztaság szempontjából egyúttal előnyös a fogyasztók és a polgárok számára, fokozza az energiabiztonságot és az energiahatékonyságot, valamint a kapcsolódó energiamegtakarítást, továbbá biztosítja, hogy a gépjárműipari értékláncban továbbra is folytatódjon az innováció. Globális kontextusban az uniós gépjárműipari értékláncnak vezető szerepet kell betöltenie a kibocsátásmentes mobilitásra történő, jelenleg zajló átállásban. A szigorúbb szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési előírások technológiasemleges módon biztosítják az általuk meghatározott, a teljes járműállományra vonatkozó célértékek elérését. A teljes járműállomány kibocsátásmentességére vonatkozó célérték eléréséhez különféle technológiák állnak rendelkezésre, most és a jövőben is. A kibocsátásmentes járművek közé tartoznak jelenleg az akkumulátoros elektromos járművek, az üzemanyagcellás és egyéb hidrogénüzemű járművek, és a technológiai innováció folytatódik. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek – az utóbbiak közé tartoznak a jó teljesítményű, hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek is – továbbra is szerepet játszhatnak az átállási pályában. Ezzel összefüggésben fontos pontos és hiánytalan adatokat biztosítani az említett, hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek kibocsátási teljesítményére vonatkozóan.
- (11) Az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően a Bizottság javaslatot fog tenni a kizárólag szén-dioxid-mentes tüzelőanyaggal üzemelő járművek 2035 utáni nyilvántartásba vételére az uniós joggal összhangban, a járműállományra vonatkozó normák hatályán kívül és az Unió klímasemlegeségi célkitűzésének megfelelően.
- (12) Mindezekre tekintettel 2030-tól új, szigorúbb szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célértékeket kell megállapítani az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre egyaránt. Az említett célértékeket olyan szinten kell meghatározni, amely egyértelműen jelzi, hogy fel kell gyorsítani a kibocsátásmentes járműveknek az uniós piacon történő elterjedését, és hogy költséghatékony módon kell ösztönözni a kibocsátásmentes technológiákkal összefüggő innovációt.
- (13) A technológiai innováció a mobilitás dekarbonizációjának előfeltétele az Unióban, ezért azt támogatni kell. A mobilitási ökoszisztémán belüli innovációra már ma is jelentős források állnak rendelkezésre a különböző uniós finanszírozási eszközök, különösen az (EU) 2021/695 európai parlamenti és tanácsi rendelettel <sup>(10)</sup> létrehozott Horizont Európa kutatási és innovációs keretprogram, az (EU) 2021/523 európai parlamenti és tanácsi rendelettel <sup>(11)</sup> létrehozott InvestEU, az Európai Regionális Fejlesztési Alap, a Kohéziós Alap, a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvvel <sup>(12)</sup> létrehozott Innovációs Alap és az (EU) 2021/241 európai parlamenti és tanácsi rendelettel <sup>(13)</sup> létrehozott Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz keretében. Az Uniónak és a tagállamoknak folytatniuk kell az európai gépjárműipari kutatásba és innovációba történő köz- és magánberuházások támogatására irányuló erőfeszítéseiket, többek között a gépjárműipari ágazaton belüli szinergiákat előmozdító kezdeményezések, például az Európai Akkumulátorszövetség révén. Az említett erőfeszítések – egyértelmű szabályozási jelzésekkel együtt – támogatni és ösztönözni fogják a gyártók beruházási döntéseit, meg fogják őrizni Európa technológiai vezető szerepét ebben az ágazatban, hozzá fognak járulni a jövő technológiai terén elérendő ipari kiválóság fejlesztéséhez az Unióban, és biztosítani fogják az uniós ipari bázis hosszú távú fenntarthatóságát és versenyképességét.

<sup>(9)</sup> 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 (HL L 111., 2019.4.25., 13. o.).

<sup>(10)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/695 rendelete (2021. április 28.) a Horizont Európa kutatási és innovációs keretprogram létrehozásáról, valamint részvételi és terjesztési szabályainak megállapításáról, továbbá az 1290/2013/EU és az 1291/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 170., 2021.5.12., 1. o.).

<sup>(11)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/523 rendelete (2021. március 24.) az InvestEU program létrehozásáról és az (EU) 2015/1017 rendelet módosításáról (HL L 107., 2021.3.26., 30. o.).

<sup>(12)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

<sup>(13)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/241 rendelete (2021. február 12.) a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz létrehozásáról (HL L 57., 2021.2.18., 17. o.).

- (14) A felülvizsgált szén-dioxid-kibocsátási előírások keretében meghatározott célértékeket egy uniós stratégiának kell kiegészítenie, amely választ ad – az egyes tagállamok sajátos jellemzőire figyelemmel – a kibocsátásmentes járművek és a kapcsolódó technológiák gyártásának bővítésével, valamint az ágazatban dolgozók tovább- és átképzésének szükségességével, továbbá a gazdaság diverzifikációjával és a tevékenységek átalakulásával összefüggő kihívásokra, az uniós gépjárműipari foglalkoztatottsági szintek fenntartása mellett. Különös figyelmet kell fordítani arra, hogy ez az átállás milyen hatást gyakorol majd a mikro-, kis- és középvállalkozásokra (a továbbiakban: kkv-k) a gépjárműipari ellátási lánc mentén, valamint azon érintett régiókra és közösségekre, amelyek az intenzív gépjárműipar jelenléte miatt kiszolgáltatottabbak lehetnek. Adott esetben uniós és tagállami szinten pénzügyi támogatást is fontolóra kell venni a magánberuházások bevonása érdekében – többek között az (EU) 2021/1057 európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>(14)</sup> létrehozott Európai Szociális Alap Plusz, az (EU) 2021/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>(15)</sup> létrehozott Igazságos Átmenet Alap, az Innovációs Alap, az Európai Regionális Fejlesztési Alap, a Kohéziós Alap, a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz és az (EU, Euratom) 2020/2093 tanácsi rendeletben<sup>(16)</sup> meghatározott többéves pénzügyi keret egyéb eszközei, valamint az (EU) 2020/2094 tanácsi rendelettel<sup>(17)</sup> létrehozott Európai Unió Helyreállítási Eszköz révén – az állami támogatási szabályokkal, valamint más rendelkezésre álló – például az Európai Beruházási Banktól származó – pénzügyi eszközökkel összhangban.

A „2022. évi iránymutatás az éghajlatvédelmi, a környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról” című, 2022. február 18-i bizottsági közlemény lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy támogassák a vállalkozásokat a termelési folyamataik dekarbonizációjában és abban, hogy zöldebb technológiákat alkalmazzanak „A 2020. évi új iparstratégia frissítése: Erősebb egységes piac kiépítése Európa fellendülése érdekében” című, 2021. május 5-i bizottsági közlemény (a továbbiakban: a frissített új iparstratégia) összefüggésében. A 2022. június 16-i tanácsi ajánlás<sup>(18)</sup> fontos eszköz a tagállamok számára a klímasemleges gazdaságra való igazságos átmenet foglalkoztatási és társadalmi vonatkozásainak kezeléséhez. A Bizottságnak további lehetőségeket kell megvizsgálnia az említett átmenet támogatására, és különösen a gépjárműiparban az említett átmenet foglalkoztatásra gyakorolt negatív hatásainak enyhítésére.

- (15) A gépjárműipari ellátási láncban megvalósítandó igazságos átmenet biztosítását érintő finanszírozási hiányosságok azonosítása érdekében, különleges figyelmet fordítva a kkv-kre és a klímasemleges gazdaságra való igazságos átállás által leginkább érintett régiókra, a Bizottságnak 2025. december 31-ig, az első előrehaladási jelentés benyújtásának időpontjában a folyamatban lévő kezdeményezésekre – például a mobilitási ökoszisztéma számára kijelölt átállási pályára és a Régiók Bizottsága által életre hívott Gépjárműipari Régiók Szövetségére – építve, a tagállamokkal, a régiókkal és a helyi hatóságokkal, valamint valamennyi érintett érdekelt féllel együttműködve jelentést kell bemutatnia, amelyben azonosítja az ilyen finanszírozási hiányosságokat. Az említett jelentést adott esetben az azonosított szükségletek kezelését célzó megfelelő pénzügyi intézkedésekre irányuló javaslatoknak kell kíséreniük.
- (16) A frissített új iparstratégia a zöld és digitális átállási pályáknak az iparral, a hatóságokkal, a szociális partnerekkel és az egyéb érdekelt felekkel partnerségben történő közös kialakítását irányozza elő. Ezzel összefüggésben a gépjárműipari értéklánc átállását kísérő átállási pályát kell kialakítani a mobilitási ökoszisztéma számára, többek között az ágazat és az érdekelt felek bevonásával zajló szociális párbeszéd folytonosságának biztosításával, teljes átláthatóság mellett. A pályának külön figyelmet kell fordítania a gépjárműipari ellátási láncban működő kkv-kre és a szociális partnerekkel – többek között a tagállamok által – folytatott konzultációra. A pályának építenie kell „A fenntartható versenyképességre, a társadalmi méltányosságra és a rezilienciára vonatkozó európai készségfejlesztési program” című, 2020. július 1-i bizottsági közleményre is – amely olyan kezdeményezéseket tartalmaz, mint például a készségfejlesztési paktum – annak érdekében, hogy mozgósítsa a magánszektorbeli és egyéb érdekelt feleket az európai munkaerőnek a zöld és digitális átállást támogató át- és továbbképzése terén. A pálya keretében foglalkozni kell a kibocsátásmentes járművek megfizethetőségét elősegítő, megfelelő uniós és tagállami szintű intézkedésekkel és ösztönzőkkel is. A mobilitási ökoszisztémára vonatkozó ezen átfogó átállási pályán elért előrehaladást két évente nyomon kell követni egy, a Bizottság által benyújtandó előrehaladási jelentés részeként.

<sup>(14)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1057 rendelete (2021. június 24.) az Európai Szociális Alap Plusz (ESZA+) létrehozásáról és az 1296/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 231., 2021.6.30., 21. o.).

<sup>(15)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1056 rendelete (2021. június 24.) az Igazságos Átmenet Alap létrehozásáról (HL L 231., 2021.6.30., 1. o.).

<sup>(16)</sup> A Tanács (EU, Euratom) 2020/2093 rendelete (2020. december 17.) a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretről (HL L 433. I, 2020.12.22., 11. o.).

<sup>(17)</sup> A Tanács (EU) 2020/2094 rendelete (2020. december 14.) a Covid19-válság utáni helyreállítás támogatására szolgáló Európai Unió Helyreállítási Eszköz létrehozásáról (HL L 433. I, 2020.12.22., 23. o.).

<sup>(18)</sup> A Tanács 2022/C 243/04 ajánlása (2022. június 16.) a klímasemleges gazdaságra való méltányos átállás biztosításáról (HL C 243., 2022.6.27., 35. o.).

Az említett előrehaladási jelentés többek között figyelembe veszi a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedése terén elért előrehaladást, különösen a könnyű haszongépjárművek szegmensében, valamint az uniós, tagállami és helyi szintű, a tagállamok kibocsátásmentes könnyűgépjárművekre való átállásának megkönnyítésére irányuló intézkedéseket, az említett járművek árának és energiahatékonyságának fejlődését, az alternatív üzemanyagok alkalmazásának alakulását és a köz- és magántulajdonban lévő elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra – az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályaon kívül helyezéséről szóló rendeletben (a továbbiakban: az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet), valamint a 2010/31/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(19)</sup> átdolgozásában meghatározandó – kiépítésének előrehaladását, az innovatív technológiáknak a klímasegletes mobilitás elérésével kapcsolatos potenciálját, a nemzetközi versenyképességet, a gépjárműipari értékláncba való beruházásokat, valamint – különösen a kkv-kon belül – a munkavállalók továbbképzését és átképzését és a tevékenységek átalakulását. Az előrehaladási jelentésnek azokra a kétéves előrehaladási jelentésekre is támaszkodnia kell, amelyeket a tagállamok az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet alapján nyújtanak be. A Bizottságnak konzultálnia kell a szociális partnerekkel az előrehaladási jelentés elkészítése során, többek között a szociális párbeszéd eredményeiről. A gépjárműipari ellátási láncban folyamatos az innováció. Az olyan innovatív technológiák, mint például az e-üzemanyagoknak a levegőből közvetlen leválasztással történő előállítása, továbbfejlesztés esetén lehetőséget nyújthatnak a megfizethető klímasegletes mobilitásra. A Bizottságnak ezért előrehaladási jelentése részeként figyelemmel kell kísérnie az ágazatban zajló innováció előrehaladásának állását.

- (17) A környezet és a polgárok egészségének valamennyi tagállamban való védelme érdekében fontos a meglévő járműállomány dekarbonizációja is. A használt járművek piaca felveti azt a kockázatot, hogy a szén-dioxid-kibocsátás, valamint a légszennyezés az Unió gazdaságilag kevésbé fejlett régiói felé tolódik el. A meglévő járműállományból származó kibocsátások csökkentésének és a kibocsátásmentes közlekedésre való átállásnak a felgyorsítása érdekében rendkívül fontos a belső égésű motorral felszerelt járművek akkumulátoros vagy üzemanyagcellás elektromos meghajtású járművekké való átalakításának ösztönzése, ideértve annak értékelését is, miként könnyíthető meg az ilyen megoldások alkalmazása a tagállamokban.
- (18) A „REPowerEU terv” című, 2022. május 18-i bizottsági közlemény megállapítása szerint a közlekedési ágazat energiamegtakarításának és energiahatékonyságának fokozása, valamint a kibocsátásmentes járművekre való átállás felgyorsítása érdekében fontos növelni a kibocsátásmentes járművek arányát a bizonyos méretet meghaladó állami és vállalati gépjárműállományokban. E célból „A Bizottság 2023. évi munkaprogramja” című, 2022. október 18-i bizottsági közlemény tartalmaz egy kezdeményezést a vállalati járműállományok környezetbarátabbá tételére. Az említett kezdeményezés előterjesztésekor a Bizottságnak abban egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítania, és el kell kerülnie a belső piac széttagoltságát.
- (19) A kevesebb energiát fogyasztó járművek elterjedésének előmozdítása érdekében a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, milyen hatással járna energiahatékonysági minimum-küszöbértékek megállapítása az uniós piacon forgalomba hozott új kibocsátásmentes személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan.
- (20) A teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeket ki kell egészíteni az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra szükséges kiépítésével, amelyet az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletben és a 2010/31/EU irányelv átdolgozásában kell meghatározni. E tekintetben létfontosságú a szükséges infrastruktúra telepítésére irányuló beruházások folytatása és fokozása. Ezzel párhuzamosan – az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>(20)</sup> megállapítottak szerint – rendkívül fontos a megújuló energia alkalmazása gyors elterjedésének biztosítása.
- (21) A gyártók számára kellő rugalmasságot kell biztosítani ahhoz, hogy járműállományukat idővel átalakítsák annak érdekében, hogy költséghatékony, a versenyképességüket támogató és a további innováció alapjául szolgáló módon valósíthassák meg a kibocsátásmentes járművekre történő átállást. Ezért helyénvaló fenntartani azt a megközelítést, amely szerint az egymást követő öt éves időszakokra fokozatosan alacsonyabb célértékek vonatkoznak.

<sup>(19)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2010/31/EU irányelve (2010. május 19.) az épületek energiahatékonyságáról (HL L 153., 2010.6.18., 13. o.).

<sup>(20)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

- (22) A teljes uniós járműállományra vonatkozó, 2030-tól alkalmazandó szigorúbb célértékek miatt a gyártóknak lényegesen több kibocsátásmentes járművet kell előállítaniuk az uniós piacon való forgalomba hozatal céljából. Ezzel összefüggésben a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmus többé nem szolgálná eredeti célját, és veszélyeztetné az (EU) 2019/631 rendelet eredményességét. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmust ezért 2030. január 1-jétől meg kell szüntetni. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmus az említett időpont előtt, tehát még ebben az évtizedben továbbra is támogatni fogja a 0–50 CO<sub>2</sub>/km közötti kibocsátású járművek – így az akkumulátoros elektromos járművek, a hidrogént használó üzemanyagcellás elektromos járművek és a jó teljesítményű, hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek – elterjedését. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó referenciaértékeket azonban a kibocsátásmentes járművek uniós piacon való gyorsabb elterjedésére figyelemmel felül kell vizsgálni. 2030. január 1-jét követően a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek a továbbiakban is beszámítandók a gyártók által teljesítendő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek tekintetében.
- (23) A gyártók által igényelhető ökoinnovációs kreditek felső határértéke jelenleg 7 g CO<sub>2</sub>/km. Ezt a felső határértéket a célértékeknek megfelelően lefelé kell kiigazítani annak érdekében, hogy biztosított legyen az említett felső határérték szintjének a gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásához viszonyított kiegyensúlyozott aránya.
- (24) A szén-dioxid-kibocsátási előírások végrehajtása szorosan összefügg a típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályok végrehajtásával. Miután 2020. szeptember 1-jén az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(21)</sup> hatályon kívül helyezte a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet<sup>(22)</sup> és annak helyébe lépett, a két eszköz közötti folyamatos összhang biztosítása érdekében helyénvaló a fogalommeghatározások további összehangolása és az (EU) 2019/631 rendeletben a típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályi keretre történő hivatkozások aktualizálása.
- (25) A teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek eléréséhez szükséges kibocsátáscsökkentési erőfeszítéseket a gyártók között az új járművek uniós állományának és a gyártó új járműállományának átlagos tömegén alapuló határértékgörbe alkalmazásával osztják meg. Bár helyénvaló az említett mechanizmus fenntartása, meg kell akadályozni azt a helyzetet, hogy a teljes uniós járműállományra vonatkozó szigorúbb célértékek miatt valamely gyártó fajlagos kibocsátási célértéke negatív legyen. Ezért pontosítani kell, hogy ilyen helyzet esetén a fajlagos kibocsátási célértéket 0 g CO<sub>2</sub>/km-ben kell meghatározni.
- (26) A valamely gyártó fajlagos kibocsátási célértékeinek és átlagos fajlagos szén-dioxid -kibocsátásának kiszámítására használt értékek az érintett járművek típusjóváhagyási dokumentációjában és megfeleléségi nyilatkozatában rögzített adatokon alapulnak. A szén-dioxid-kibocsátási előírások hatékonyságának biztosításához elengedhetetlen, hogy az e célokból felhasznált adatok pontosak legyenek. Ha az adatok mégis hibásak, előfordulhat, hogy a típusjóváhagyási jogszabályok alapján nincs mód a már kiadott típusjóváhagyási dokumentáció vagy megfeleléségi nyilatkozat helyesbítésére, amennyiben az adatok olyan típusjóváhagyásokra vonatkoznak, amelyek már nem érvényesek. Ilyen helyzetekben a Bizottságnak hatáskörrel kell rendelkeznie arra, hogy felkérje az érintett típusjóváhagyó hatóságokat vagy adott esetben a gyártókat helyesbítő nyilatkozatok kiadására, amelynek alapján helyesbítenni lehet a célértékek teljesítése során mutatott gyártói teljesítmény meghatározásához használt értékeket.
- (27) Az M<sub>2</sub> (buszok) és az N<sub>2</sub> (közepes méretű teherautók) kategóriájú járművek adatainak bejelentése az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(23)</sup> hatálya alá tartozik, ezért az (EU) 2019/631 rendeletből indokolt törölni az említett bejelentési követelményt.

<sup>(21)</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 jóváhagyásáról 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.).

<sup>(22)</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.).

<sup>(23)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/956 rendelete (2018. június 28.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről (HL L 173., 2018.7.9., 1. o.).

- (28) A megnövelt általános üvegházhatásúgáz-kibocsátáscsökkentési célkitűzésre tekintettel és az esetleges piactorzító hatások elkerülése érdekében a kibocsátáscsökkentési követelményeket össze kell hangolni az uniós piacon jelen lévő valamennyi gyártóra vonatkozóan, azon gyártók kivételével, amelyek egy naptári évben 1 000-nél kevesebb újonnan nyilvántartásba vett járművet állítanak elő. Következésképpen az egy naptári évben újonnan nyilvántartásba vett, 1 000 és 10 000 közötti személygépkocsit vagy 1 000 és 22 000 közötti új könnyű haszongépjárművet előállító gyártók 2036. január 1-jétől nem kérelmezhetik a fajlagos kibocsátási célértéktől való eltérést.
- (29) A jogi egyértelműség és a jelenlegi gyakorlattal való összhang biztosítása érdekében helyénvaló pontosítani, hogy az  $M_0$  és  $TM_0$  értékek kiigazítását az (EU) 2019/631 rendeletet kiegészítő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok helyett az említett rendelet I. mellékletét módosító felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján kell biztosítani.
- (30) Az (EU) 2019/631 rendelet alapján a 2030-ra és az azt követő időszakra meghatározott csökkentési célértékek elérése irányába tett előrehaladást 2026-ban felül kell vizsgálni. Az említett felülvizsgálathoz figyelembe kell venni a kétéves jelentésekben szereplő összes szempontot.
- (31) Több tagállam bejelentette a kibocsátásmentes járművek bevezetésének felgyorsítására irányuló terveit, 2035 előtti határidő kitűzésével a szén-dioxid-kibocsátást okozó új személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek fokozatos kivezetésére. A Bizottságnak azonosítania kell az említett átállás megkönnyítését szolgáló lehetőségeket, és mérlegelni kell, hogy az ilyen tervekkel összhangban szükség van-e további intézkedésekre.
- (32) A többletkibocsátási díjból származó bevételnek egy meghatározott alaphoz vagy egy megfelelő programhoz való lehetséges rendeléséről végzett, az (EU) 2019/631 rendelet 15. cikkének (5) bekezdése szerinti értékelés megállapította, hogy ez jelentősen növelné az adminisztratív terhet, ugyanakkor nem jelentene közvetlen előnyt a gépjárműiparnak az átállás során. A többletkibocsátási díjból származó bevételt ezért az (EU) 2019/631 rendelet 8. cikke (4) bekezdésének megfelelően továbbra is az Unió általános költségvetési bevételének kell tekinteni.
- (33) Fontos a könnyűgépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásainak uniós szintű értékelése. A Bizottságnak e célból ki kell dolgoznia az uniós piacon forgalomba hozott könnyűgépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának értékelésére, valamint az e kibocsátásokra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló módszertant.
- (34) A személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának értékelésére, valamint az e kibocsátásokra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló közös uniós módszertan meghatározása, valamint annak biztosítása érdekében, hogy a többlépcsős előállítású könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásáért felelős gyártók fajlagos kibocsátási célértékeinek kiszámítása kiigazítható legyen az ilyen járművek szén-dioxid-kibocsátásának és tömegének meghatározására irányuló eljárás változásaira figyelemmel, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el egy ilyen közös uniós módszertan meghatározásával az (EU) 2019/631 rendelet kiegészítésére, és az említett rendelet I. mellékletének B. részében meghatározott számítási képletek szükség szerinti módosítására vonatkozóan. 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 megállapodásban<sup>(24)</sup> megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen 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.
- (35) Mivel e rendelet célját, nevezetesen az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési követelmények megerősítését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme és hatásai miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (36) Az (EU) 2019/631 rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

(24) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### 1. cikk

Az (EU) 2019/631 rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következőképpen módosul:

a) az (5) bekezdés a következőképpen módosul:

- i. az a) pontban a „37,5 %-os” kifejezés helyébe az „55 %-os” kifejezés lép;
- ii. a b) pontban a „31 %-os” kifejezés helyébe az „50 %-os” kifejezés lép;

b) a cikk következő bekezdéssel egészül ki:

„(5a) 2035. január 1-jétől a következő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeket kell alkalmazni:

- a) az új személygépkocsik állományának átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet A. részének 6.1.3. pontjával összhangban meghatározott 2021. évi célérték 100 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték;
- b) az új könnyű haszongépjárművek állományának átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet B. részének 6.1.3. pontjával összhangban meghatározott 2021. évi célérték 100 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték.”;

c) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) 2025. január 1-jétől 2029. december 31-ig a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek tekintetében az új személygépkocsik állománya 25 %-os arányának megfelelő és az új könnyű haszongépjárművek állománya 17 %-os arányának megfelelő referenciaértéket kell alkalmazni az I. melléklet A. és B. részének 6.3. pontjával összhangban.”;

d) a (7) bekezdést el kell hagyni.

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

- i. az a) pontban az „a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének” hivatkozás helyébe az „az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontja i. alpontjának” hivatkozás lép;
- ii. a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pontja i. alpontjának meghatározása szerinti, és a 715/2007/EK rendelet hatálya alá tartozó N<sub>1</sub> kategóriájú járművek (a továbbiakban: könnyű haszongépjárművek), amelyeket az Unióban első alkalommal vesznek nyilvántartásba, és amelyeket korábban az Unión kívül nem vettek nyilvántartásba (a továbbiakban: új könnyű haszongépjárművek); az N kategóriájú, 2 610 kg vagy adott esetben 2 840 kg referenciatömeget meghaladó, kibocsátásmentes járműveket 2025. január 1-jétől e rendelet alkalmazásában, valamint az (EU) 2018/858 rendelet és a 715/2007/EK rendelet sérelme nélkül az e rendelet hatálya alá tartozó könnyű haszongépjárműveknek kell tekinteni, amennyiben a referenciatömeg túllépése csak az energiatároló rendszer tömegének tudható be.”;

b) a (3) bekezdésben az „a 2007/46/EK irányelv II. melléklete A. részének 5. pontjában” hivatkozás helyébe az „az (EU) 2018/858 rendelet I. melléklete A. részének 5. pontjában” hivatkozás lép.

3. A 3. cikkben az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

a) a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„(1) E rendelet alkalmazásában az (EU) 2018/858 rendeletben szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni. A következő fogalommeghatározásokat is alkalmazni kell.”;

b) a b)–g), valamint az i) és n) pontokat el kell hagyni.

4. A 4. cikk (1) bekezdése a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az első albekezdés c) pontjának alkalmazásában, amennyiben az I. melléklet A. vagy B. része 6.3. pontjának megfelelően meghatározott fajlagos kibocsátási célérték negatív, a fajlagos kibocsátási célérték 0 g/km.”



5. A 7. cikk a következőképpen módosul:
- a) a cikk következő bekezdéssel egészül ki:

„(6a) Amennyiben a Bizottság megállapítja, hogy a tagállamok által a (2) bekezdéssel összhangban benyújtott előzetes adatok vagy a gyártók által az (5) bekezdéssel összhangban bejelentett adatok a típusjóváahagyási dokumentációban vagy a megfelelési nyilatkozatokban megadott pontatlan adatokon alapulnak, a Bizottság értesíti a típusjóváahagyó hatóságot vagy adott esetben a gyártót, és felkéri a típusjóváahagyó hatóságot vagy adott esetben a gyártót, hogy adjon ki helyesbítő nyilatkozatot a helyesbített adatokkal. A helyesbítő nyilatkozatot továbbítani kell a Bizottságnak, és a helyesbített adatokat a (4) bekezdés szerinti előzetes számítások módosítására kell felhasználni.”;

- b) a (10) és a (11) bekezdést el kell hagyni.

6. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„7a. cikk

#### **A teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátások**

(1) A Bizottság 2025. december 31-ig jelentést tesz közzé, amelyben meghatározza az uniós piacon forgalomba hozott személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának értékelésére, valamint az e kibocsátásokra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló módszertant. A Bizottság az említett jelentést benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

(2) A Bizottság a 17. cikknek megfelelően 2025. december 31-ig felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el annak érdekében, hogy a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának értékelésére, valamint az e kibocsátásokra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló közös uniós módszertan megállapításával kiegészítse ezt a rendeletet.

(3) A gyártók 2026. június 1-jétől önkéntes alapon benyújthatják a Bizottságnak az új személygépkocsik és az új könnyű haszongépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátására a (2) bekezdésben említett módszertan használatával meghatározott adatokat.”

7. A 10. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (2) bekezdés első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„Az (1) bekezdés alapján kérelmezett eltérés a 2035-ös és az azt megelőző naptári években alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékektől engedélyezhető.”;

- b) a (4) bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az I. melléklet A. részének 1–4. és 6.3. pontja szerint számított fajlagos kibocsátási célértéktől való eltérésre irányuló kérelmet a 2028-as és az azt megelőző naptári évek tekintetében nyújthat be az a gyártó, amely az összes kapcsolt vállalkozásával együtt naptári évenként 10 000 és 300 000 közötti, az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsit állít elő.”

8. A 11. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

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

Az ilyen technológiákat csak akkor kell figyelembe venni, ha az értékelésük során alkalmazott módszertan ellenőrizhető, megismételhető és összehasonlítható eredményekkel szolgál.

Az említett technológiák teljes hozzájárulása a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséhez legfeljebb az alábbi lehet:

- 7 g CO<sub>2</sub>/km 2024 végéig,
- 6 g CO<sub>2</sub>/km 2025-től 2029 végéig,
- 4 g CO<sub>2</sub>/km 2030-tól 2034-ig bezárólag.

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

9. A 12. cikk (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A valós vezetési feltételek mellett mért kibocsátási értékek közötti különbség növekedésének megelőzése érdekében a Bizottság legkésőbb 2023. június 1-jéig értékeli, hogy az (EU) 2021/392 bizottsági végrehajtási rendelet (\*) értelmében gyűjtött, valós vezetési feltételek melletti tüzelőanyag- és energiafogyasztási adatokat hogyan lehet annak biztosítására felhasználni, hogy a járműveknek a 715/2007/EK rendelet értelmében meghatározott szén-dioxid-kibocsátási és üzemanyag- vagy energiafogyasztási értékei az egyes gyártók esetében továbbra is reprezentatívak maradjanak a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás tekintetében.

A Bizottság évente nyomon követi, hogy 2021-től hogyan alakul az első albekezdésben említett különbség és erről jelentést készít, valamint – amint elegendő adat áll rendelkezésre, de legkésőbb 2026. december 31-ig – jelentést tesz közzé, amelyben meghatározza a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásainak 2030-tól kezdődő kiigazítására alkalmazandó mechanizmusnak az (EU) 2021/392 végrehajtási rendelet értelmében gyűjtött, valós vezetési feltételek melletti adatokat használó módszertanát, valamint értékeli egy ilyen mechanizmus megvalósíthatóságát.

A Bizottság az említett jelentést benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, beleértve adott esetben a nyomkövetési intézkedésekre, például az ilyen mechanizmus bevezetését célzó jogalkotási javaslatokra vonatkozó javaslatokat is.

(\*) A Bizottság (EU) 2021/392 végrehajtási rendelete (2021. március 4.) a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatos adatok (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti nyomon követéséről és bejelentéséről, valamint az 1014/2010/EU, a 293/2012/EU, az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 77., 2021.3.5., 8. o.).”

10. A 13. cikk (3) bekezdése a következő mondattal egészül ki:

„Amennyiben a típusjóváahagyási dokumentációban szereplő adatok az (EU) 2018/858 rendelet alapján nem helyesbíthetők, a felelős típusjóváahagyó hatóság helyesbítő nyilatkozatot ad ki a helyesbített adatokkal, és ezt a nyilatkozatot továbbítja a Bizottságnak és az érintett feleknek.”

11. A 14. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. mellékletnek az e cikk (1) bekezdésében előírt módosítása érdekében.”

12. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„14a. cikk

### **Előrehaladási jelentés**

(1) A Bizottság 2025. december 31-ig és azt követően két évente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a kibocsátásmentes közúti mobilitás elérése felé tett előrehaladásról. A jelentés elsősorban nyomon követi és értékeli az igazságos átmenetet elősegítő további intézkedések szükségességét, beleértve a pénzügyi eszközöket is.

(2) A jelentésben a Bizottság figyelembe vesz minden olyan tényezőt, amely hozzájárul a költséghatékony előrehaladáshoz a klímasemlegesség 2050-ig történő elérése felé, beleértve a következőket:

- a) előrehaladás a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedése terén, különösen a könnyű haszongépjárművek szegmensében, valamint a tagállamokban a kibocsátásmentes könnyűgépjárművekre történő átállás elősegítését célzó uniós, tagállami és helyi szintű intézkedések;
- b) előrehaladás a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek energiahatékonyasága és megfizethetősége terén;
- c) a fogyasztókra – különösen az alacsony és közepes jövedelmű háztartásokra – és többek között a villamos energia árára gyakorolt hatás;
- d) a használt járművek piacának elemzése;
- e) a könnyűgépjármű-állomány átlagéletkorának és ezáltal a kibocsátásának csökkentését célzó további intézkedések – például a régebbi járművek társadalmilag igazságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő módon történő fokozatos kivonását támogató intézkedések – lehetséges hozzájárulása a szén-dioxid-csökkentéshez;

- f) a gépjárműiparban a foglalkoztatásra, különösen a mikro-, kis- és középvállalkozásokra (a továbbiakban: kkv-kre) gyakorolt hatások, valamint a munkaerő átképzését és továbbképzését támogató intézkedések hatékonysága;
- g) a meglévő pénzügyi intézkedések hatékonysága és az, hogy szükség van-e további intézkedésekre – többek között megfelelő pénzügyi intézkedésekre – uniós, tagállami vagy helyi szinten az igazságos átmenet biztosítása, valamint bármilyen negatív társadalmi-gazdasági hatás enyhítése érdekében, különösen a leginkább érintett régiókban és közösségekben;
- h) előrehaladás a szociális párbeszédben, valamint azokban a szempontokban, amelyek célja még inkább elősegíteni a kibocsátásmentes közúti mobilitás megvalósítását célzó, gazdaságilag életképes és társadalmilag igazságos átmenetet;
- i) előrehaladás a köz- és magántulajdonban lévő elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítésében, beleértve az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló rendelet, valamint a 2010/31/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv átdolgozása (\*) alapján tett előrehaladást;
- j) az innovációs technológiák és a fenntartható alternatív üzemanyagok – többek között a szintetikus üzemanyagok – potenciális hozzájárulása a klímasemleges mobilitás eléréséhez;
- k) a forgalomba hozott új személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek teljes életciklusra számított kibocsátásai a 7a. cikkkel összhangban elkészített jelentés szerint;
- l) e rendelet hatása a tagállamoknak az (EU) 2018/842 rendelet és a 2008/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (\*\*) átdolgozása szerinti céljai megvalósítására.

(3) A Bizottság az (1) bekezdésben említett első előrehaladási jelentés benyújtásának időpontjában – a tagállamokkal és minden érdekelt féllel együttműködve – egy olyan jelentést is benyújt az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amely a gépjárműipari ellátási láncban megvalósítandó igazságos átmenet biztosítását érintő bármely finanszírozási hiányosság azonosítására irányuló elemzést tartalmaz, különös tekintettel a kkv-kra és az átmenet által leginkább érintett régiókra. A Bizottság a jelentéshez adott esetben az azonosított szükségletek kezelését célzó megfelelő pénzügyi intézkedésekre irányuló javaslatokat csatol.

(\*) Az Európai Parlament és a Tanács 2010/31/EU irányelve (2010. május 19.) az épületek energiahatékonyságáról (HL L 153., 2010.6.18., 13. o.).

(\*\*) Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról (HL L 152., 2008.6.11., 1. o.).

### 13. A 15. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság – a kétéves jelentéstétel alapján – 2026-ban felülvizsgálja e rendelet hatékonyságát és hatását, és jelentést nyújt be a felülvizsgálat eredményéről az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A Bizottság különösen értékeli az e rendelet alapján az 1. cikk (5a) bekezdésében meghatározott kibocsátáscsökkentési célértékek elérése terén történt előrehaladást, figyelembe véve a – többek között a hálózatról tölthető hibrid járművek technológiáját érintő – technológiai fejlődést, valamint a kibocsátásmentes mobilitásra való, gazdaságilag életképes és társadalmilag igazságos átmenet fontosságát. Az említett értékelés alapján a Bizottság értékeli, hogy szükség van-e az 1. cikk (5a) bekezdésében meghatározott célértékek felülvizsgálatára. A Bizottság értékeli továbbá az uniós piacon forgalomba hozott új kibocsátásmentes személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó energiahatékonysági minimum-küszöbértékek megállapításának hatásait is.

A Bizottság a jelentéshez adott esetben az e rendelet módosítására vonatkozó javaslatot csatol.”;

- b) a (2)–(5) bekezdést el kell hagyni;

- c) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) A Bizottság 2024. december 31-ig felülvizsgálja az 1999/94/EK irányelvet annak a szükségességére tekintettel, hogy a fogyasztók számára pontos, megbízható és összehasonlítható információk álljanak rendelkezésre a forgalomba hozott új személygépkocsik – többek között valós vezetési feltételek melletti – tüzelőanyag- és energiafogyasztásáról, szén-dioxid-kibocsátásáról és légszennyezőanyag-kibocsátásáról, valamint értékeli az új könnyű haszongépjárművek tüzelőanyag-gazdaságossági és szén-dioxid-kibocsátási címkéjének bevezetése lehetőségeit.

A Bizottság a felülvizsgálathoz adott esetben jogalkotási javaslatot csatol.”;

d) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet B. részében meghatározott képletek módosítása céljából, amennyiben az ilyen módosítások a III. melléklet A. részében meghatározott, többlépcsős típusjövahagyás hatálya alá tartozó N<sub>1</sub> járművekre vonatkozó eljárás figyelembevételéhez szükségesek.”

14. A 17. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (2) bekezdésben 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” hivatkozás helyébe a „7. cikk (8) bekezdésében, a 7a. cikk (2) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésében, a 14. cikk (2) bekezdésében, valamint a 15. cikk (8) és (9) bekezdésében” hivatkozás lép;
- b) a (3) bekezdésben 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” hivatkozás helyébe a „7. cikk (8) bekezdésében, a 7a. cikk (2) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésében, a 14. cikk (2) bekezdésében, valamint a 15. cikk (8) és (9) bekezdésében” hivatkozás lép;
- c) a (6) bekezdésben 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” hivatkozás helyébe a „7. cikk (8) bekezdése, a 7a. cikk (2) bekezdése, a 10. cikk (8) bekezdése, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdése, a 13. cikk (4) bekezdése, a 14. cikk (2) bekezdése, valamint a 15. cikk (8) és (9) bekezdése” hivatkozás lép.

15. Az I. melléklet az e rendelet mellékletében foglaltaknak megfelelően módosul.

## 2. cikk

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

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

Kelt Strasbourgban, 2023. április 19-én.

az Európai Parlament részéről  
az elnök  
R. METSOLA

a Tanács részéről  
az elnök  
J. ROSWALL

## MELLÉKLET

Az (EU) 2019/631 rendelet I. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az A. rész a következőképpen módosul:

a) a 6.1. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A 2025-től a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek”;

b) a 6.1.2. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A 2030 és 2034 közötti időszakban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték”;

c) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„6.1.3. A 2035-től a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2035</sub> = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub> · (1 – csökkentési tényező<sub>2035</sub>)

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2021</sub>

csökkentési tényező<sub>2035</sub> az 1. cikk (5a) bekezdésének a) pontja szerinti érték.”;

d) a 6.2. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„Fajlagos kibocsátási referencia-célértékek”;

e) a 6.2.2. pontot el kell hagyni;

f) a 6.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„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 · ZLEV-tényező

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték a 6.2.1. 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, amelynek kiszámításához az új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes számát – amelyek mindegyikét a következő képlet szerint  $ZLEV_{\text{fajlagos}}$  értéként 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 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  $ZLEV_{\text{fajlagos}}$  értékeket 2029 végéig 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 az egy adott tagállamban a 2025 és 2028 közötti időszakban egy év során 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 25 % a 2025 és 2029 közötti években.

6.3.2. A 2030 és 2034 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek  
 fajlagos kibocsátási célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM–TM<sub>0</sub>)  
 ahol:

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

a<sub>2030</sub> 
$$\frac{a_{2021} \cdot \text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2030}}{\text{átlagos kibocsátás}_{2021}}$$

ahol:

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

átlagos kibocsátás<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

6.3.3. A 2035-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek  
 fajlagos kibocsátási célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2035</sub> + a<sub>2035</sub> · (TM–TM<sub>0</sub>)  
 ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó a 6.1.3. ponttal összhangban meghatározott célérték  
 célérték<sub>2035</sub>:

a<sub>2035</sub> 
$$\frac{a_{2021} \cdot \text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2035}}{\text{átlagos kibocsátás}_{2021}}$$

ahol:

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

átlagos kibocsátás<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.

(\*) Egy tagállam új személygépkocsikból álló állományában a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek 2017-es arányát a következőképpen kell kiszámítani: a 2017-ben nyilvántartásba vett új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes száma osztva az ugyanabban az évben nyilvántartásba vett új személygépkocsik teljes számával.”

2. A B. rész a következőképpen módosul:

a) a 6.1. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A 2025-től a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek”;

b) a 6.1.2. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A 2030 és 2034 közötti időszakban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek”;

c) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„6.1.3. A 2035-től a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2035</sub> = a teljes uniós járműállományra vonatkozó  
 célérték<sub>2021</sub> · (1 – csökkentési tényező<sub>2035</sub>)

ahol:

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

csökkentési tényező<sub>2035</sub>

az 1. cikk (5a) bekezdésének b) pontja szerinti érték.”;

d) a 6.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.2. A 2030 és 2034 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célértékek

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

ahol:

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

$\alpha$   $a_{2030}$ , amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege legfeljebb  $TM_0$ , és  $a_{2021}$ , amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege több mint  $TM_0$ ;

ahol:

$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \text{a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2030}}{\text{átlagos kibocsátás}_{2021}}$

$a_{2021}$ : a 6.2.1. pont szerinti érték

az átlagos kibocsátás<sub>2021</sub> a 6.2.1. pont szerinti érték

$TM$  a 6.2.1. pont szerinti érték

$TM_0$  a 6.2.1. pont szerinti érték”;

e) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„6.2.3. A 2035-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célértékek

fajlagos kibocsátási referencia-célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2035</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó a 6.1.3. ponttal összhangban meghatározott érték;  
célérték<sub>2035</sub>

$\alpha$   $a_{2035,L}$ , amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege legfeljebb  $TM_0$ , és  $a_{2035,H}$ , amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege több mint  $TM_0$ ;

ahol:

$a_{2035,L} = \frac{a_{2021} \cdot \text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2035}}{\text{átlagos kibocsátás}_{2021}}$

$a_{2035,H} = \frac{a_{2021} \cdot \text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2035}}{\text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2025}}$

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

$TM$  a 6.2.1. pont szerinti érték

$TM_0$  a 6.2.1. pont szerinti érték”;

f) a 6.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„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 – ( $\emptyset_{\text{célértékek}}$  – a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2025</sub>)) · ZLEV-tényező

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték	a 6.2.1. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátási referencia-célérték;
$\emptyset_{\text{célértékek}}$	a 6.2.1. ponttal összhangban meghatározott valamennyi fajlagos kibocsátási referencia-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 az új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes számát – amelyek mindegyikét a következő képlet szerint  $ZLEV_{\text{fajlagos}}$  értéként kell számításba venni – el kell osztani a megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek teljes számával:

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

x 17 % a 2025 és 2029 közötti időszakban.

### 6.3.2. A 2030 és 2034 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

fajlagos kibocsátási célérték = fajlagos kibocsátási referencia-célérték – ( $\emptyset_{\text{célértékek}}$  – a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2030</sub>)

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték	a 6.2.2. pont szerint meghatározott, az adott gyártóra alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célérték;
$\emptyset_{\text{célértékek}}$	a 6.2.2. ponttal összhangban meghatározott valamennyi fajlagos kibocsátási referencia-célértéknek az egyes gyártók új könnyű haszongépjárműveinek számával súlyozott átlaga;
a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték <sub>2030</sub>	6.1.2. pont szerinti érték.

### 6.3.3. A 2035-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

fajlagos kibocsátási célérték = fajlagos kibocsátási referencia-célérték – ( $\emptyset_{\text{célértékek}}$  – a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték<sub>2035</sub>)

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték	a 6.2.3. pont szerint meghatározott, az adott gyártóra alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célérték;
$\emptyset_{\text{célértékek}}$	a 6.2.3. ponttal összhangban meghatározott valamennyi fajlagos kibocsátási referencia-célértéknek az egyes gyártók új könnyű haszongépjárműveinek számával súlyozott átlaga;
a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték <sub>2035</sub>	a 6.1.3. pont szerinti érték.”