

## I

(Jogalkotási aktusok)

## RENDELETEK

## 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**

(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,

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

a Régiók Bizottságával való konzultációt követően,

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

mivel:

- (1) Az Egyesült Nemzetek éghajlat-változási keretegyezménye értelmében – amelyet az Európai Közösség nevében a 94/69/EK tanácsi határozat <sup>(3)</sup> hagyott jóvá – az üvegházhatású gázok légköri koncentrációját olyan szinten kívánja stabilizálni, amely meggátolná az éghajlati rendszerre gyakorolt, káros, emberi eredetű hatást. E célkitűzés elérése érdekében az általános globális éves felszíni középhőmérséklet legfeljebb 2 °C-kal haladhatja meg az iparosodás előtti szintet. Az éghajlatváltozással foglalkozó kormányközi munkacsoport (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) negyedik értékelő jelentéséből kitűnik, hogy e célkitűzés elérése érdekében az üvegházhatású gázok globális kibocsátásának 2020-ig tetőznie kell. 2007. március 8–9-i ülésén az Európai Tanács határozottan elkötelezte magát amellyel, hogy a Közösségben az üvegházhatású gázok teljes kibocsátását az 1990. évi szinthez képest legalább 20 %-kal, illetve – amennyiben más fejlett országok is vállalják a kibocsátások hasonló csökkentését, valamint a gazdaságilag

fejlettebb fejlődő országok lehetőségeikhez mérten szintén hozzájárulnak a folyamathoz – 30 %-kal csökkenti 2020-ig.

- (2) 2009-ben a Bizottság elvégezte az Unió fenntartható fejlődési stratégiájának felülvizsgálatát, középpontba helyezve a fenntartható fejlődés szempontjából leginkább sürgető problémákat, így például a közlekedést, az éghajlatváltozást, a közegészségügyet és az energiatakarékosságot.
- (3) A kibocsátások szükséges csökkentésének elérése érdekében szakpolitikai célokat és intézkedéseket kell végrehajtani tagállami és uniós szinten, nemcsak az ipari és energiaágazatban, hanem az Unió gazdaságának valamennyi ágazatában. Az üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2020-ig terjedő időszakra szóló közösségi kötelezettségvállalásoknak megfelelő szintre történő csökkentésére irányuló tagállami törekvésekről szóló, 2009. április 23-i 406/2009/EK európai parlamenti és tanácsi határozat <sup>(4)</sup> a 2005. évi szinthez képest átlagosan 10 %-os csökkentésről rendelkezik az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(5)</sup> által létrehozott uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá nem tartozó ágazatokban, így például a közúti közlekedésben is. A közúti közlekedés a második legnagyobb üvegházhatásúgáz-kibocsátó ágazat az Unióban, amelynek kibocsátása – a könnyű haszongépjárművek kibocsátását is ideértve – folyamatosan emelkedik. Ha a közúti közlekedés kibocsátása továbbra is nő, az jelentős mértékben aláássa az éghajlatváltozás megfékezése érdekében más ágazatokban tett erőfeszítéseket.
- (4) A gyártók számára az új közúti gépjárművekkel kapcsolatos uniós célok nagyobb biztonságot jelentenek a

<sup>(1)</sup> HL C 44., 2011.2.11., 157. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2011. február 15-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2011. március 31-i határozata.

<sup>(3)</sup> HL L 33., 1994.2.7., 11. o.

<sup>(4)</sup> HL L 140., 2009.6.5., 136. o.

<sup>(5)</sup> HL L 275., 2003.10.25., 32. o.

tervezésben és nagyobb rugalmasságot a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos követelmények teljesítésében, mint ha csak egymástól független nemzeti csökkentési célok léteznének. A kibocsátási követelmények meghatározása során fontos figyelembe venni a piacokra és a gyártók versenyképességére gyakorolt hatást, a felmerülő közvetlen és közvetett üzleti költségeket, valamint az innováció ösztönzése, az energiafogyasztás és az üzemanyagköltségek csökkenése terén jelentkező előnyöket.

- (5) Az európai gépjárműipar versenyképességének fokozása érdekében az ökoinnovációs beruházások beszámításához és az extra kibocsátási egységek jóváírásához hasonló ösztönző rendszereket kell bevezetni.
- (6) A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről, illetve a 21. századi versenyképes autóipari szabályozási keretről („CARS 21”) szóló, 2007. február 7-i közleményeiben a Bizottság hangsúlyozta, hogy további intézkedések bevezetése nélkül 2012-re nem érhető el az új személygépkocsik kibocsátására átlagosan 120 g CO<sub>2</sub>/km-ben meghatározott közösségi cél.
- (7) Ezekben a közleményekben a Bizottság a Közösségben nyilvántartásba vett új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek kibocsátására átlagosan 120 g CO<sub>2</sub>/km-ben meghatározott közösségi célérték 2012-ig történő elérése érdekében integrált megközelítés alkalmazását javasolta, fő célkitűzésként a járművek motorteknológiáinak fejlesztése révén az új gépkocsik átlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának 130 g CO<sub>2</sub>/km-re való kötelező leszorításával, illetve 10 g CO<sub>2</sub>/km – vagy ha műszaki szempontból szükséges, ezzel egyenértékű – további olyan csökkentéssel, amelyet más műszaki fejlesztések, többek között a könnyű haszongépjárművek üzemanyag-hatékonyságának fejlesztése révén kell elérni.
- (8) A könnyű haszongépjárművek kibocsátására vonatkozó célkitűzést megvalósító rendelkezéseknek összhangban kell lenniük a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló, 2009. április 23-i 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben <sup>(1)</sup> az új személygépkocsik kibocsátására vonatkozóan meghatározott célkitűzéseket megvalósító jogszabályi kerettel.
- (9) Az új könnyű haszongépjárművek átlagos célértékének elérését célzó jogszabályi keretnek a verseny szempontjából semleges, társadalmilag méltányos és fenntartható csökkentési célértékeket kell kitűznie, figyelembe véve az európai gépjárműgyártók sokféleségét, és elkerülve a

közöttük lévő verseny indokolatlan torzulását. A jogi keretszabályozásnak igazodnia kell az uniós kibocsátáscsökkentési célértékek elérésére vonatkozó átfogó célhoz, illetve ki kell egészülnie olyan egyéb, elsősorban a felhasználással kapcsolatos eszközökkel, mint a differenciált gépjármű- és energiaadók vagy a könnyű haszongépjárművek sebességét korlátozó intézkedések bevezetése.

- (10) Annak érdekében, hogy a könnyű haszongépjárművek piacának sokszínűsége megmaradjon, és hogy e piac képes legyen kielégíteni az eltérő fogyasztói igényeket, a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátására vonatkozó célértékeket a járművek rendeltetésével összhangban, lineáris alapon kell meghatározni. A rendeltetés meghatározására alkalmas egyik paraméter a tömeg, mivel kapcsolatban áll a jelenlegi kibocsátással, és ezáltal realisabb és a verseny szempontjából inkább semleges célértékeket eredményez. Ezenkívül a tömegre vonatkozó adatok könnyen hozzáférhetők. A rendeltetésen alapuló megközelítés hosszú távú értékeléseinek megkönnyítése érdekében a rendeltetés leírására szolgáló más paraméterre, például az alapterületre (az átlagos nyomtáv és a tengelytávolság szorzata) és a hasznos teherre vonatkozóan is szükséges adatokat gyűjteni.
- (11) E rendelet aktívan ösztönzi az ökoinnovációt és figyelembe veszi a jövőbeni technológiai fejlődést, amely javíthatja az európai gépjárműipar hosszú távú versenyképességét, és több minőségi munkahelyet teremthet. Az ökoinnováció hatására javuló kibocsátás rendszeres értékelési eszközeként a Bizottságnak – figyelembe véve a beépítés technikai és környezeti hatásait – mérlegelnie kell annak lehetőségét, hogy beépítse az ökoinnovációs intézkedéseket a teszteljárásoknak a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> 14. cikke <sup>(3)</sup> bekezdése szerinti felülvizsgálatába.
- (12) Az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO<sub>2</sub>-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról szóló, 1999. december 13-i 1999/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(3)</sup> már előírta a személygépkocsikra vonatkozóan, hogy a végfelhasználóknak szánt írott reklámanyagok tartalmazzák a jármű hivatalos CO<sub>2</sub>-kibocsátási és hivatalos üzemanyag-fogyasztási adatait. A Bizottság e rendelkezést a reklámanyagokról szóló 1999/94/EK irányelv rendelkezéseinek egyéb médiumokra való alkalmazásáról szóló, 2003. március 26-i 2003/217/EK ajánlásában <sup>(4)</sup> úgy értelmezte, hogy az magában foglalja a hirdetéseket is. Az 1999/94/EK irányelv hatályát tehát ki kell terjeszteni a könnyű haszongépjárművekre is,

<sup>(1)</sup> HL L 140., 2009.6.5., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 12., 2000.1.18., 16. o.

<sup>(4)</sup> HL L 82., 2003.3.29., 33. o.

- hogy az azokra vonatkozó hirdetésekben legkésőbb 2014-ig a végfelhasználók rendelkezésére kelljen bocsátani a jármű hivatalos CO<sub>2</sub>-kibocsátási és hivatalos üzemanyag-fogyasztási adatait, amennyiben energiával vagy árral kapcsolatos információkat tesznek közzé.
- (13) Elismerve az e rendelet hatálybalépését követően forgalomba kerülő rendkívül alacsony CO<sub>2</sub>-kibocsátású járműtechnológiák korai generációinak igen magas kutatási és fejlesztési költségeit, valamint gyártási egységköltségeit, e rendelet ideiglenes alapon fel kívánja gyorsítani és elő kívánja segíteni a rendkívül alacsony CO<sub>2</sub>-kibocsátású járművek uniós piacra való bevezetését a forgalomba hozatal kezdeti szakaszában.
- (14) Egyes alternatív üzemanyagok teljes életciklusuk alapján a CO<sub>2</sub>-kibocsátás jelentős csökkentését kínálják. E rendelet ezért egyes alternatív üzemanyaggal működő járműveknek az uniós piacokon történő további terjesztését célzó egyedi rendelkezéseket tartalmaz.
- (15) Az üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatgyűjtés és az üzemanyag-fogyasztás mérésének javítása érdekében a Bizottságnak legkésőbb 2012. január 1-jéig fontolóra kell vennie, hogy módosítani kell-e a vonatkozó jogszabályokat a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> II. mellékletében meghatározott, N<sub>1</sub> kategóriájú járművekre típusjóváagyást kérő gyártók azon kötelezettségének előírása érdekében, hogy minden járművet üzemanyag-fogyasztást mérő műszerrel lássanak el.
- (16) A 443/2009/EK rendelettel való összhang biztosítása és a visszaélések elkerülése érdekében a célértéket azokra az új könnyű haszongépjárművekre kell alkalmazni, amelyeket az Unióban vesznek először nyilvántartásba, és amelyeket előzőleg – rövid időtartamtól eltekintve – az Unión kívül még nem vettek nyilvántartásba.
- (17) A 2007/46/EK irányelv harmonizált keretet hoz létre, amely tartalmazza a hatálya alá tartozó valamennyi új jármű jóváhagyásához szükséges igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket. Az e rendelet előírásainak betartásáért felelős szervnek azonosnak kell lennie azzal a szervvel, amely a 2007/46/EK irányelv értelmében felelős a típusjóváagyási eljárás valamennyi vonatkozásáért és a gyártás megfeleléséért biztosításáért.
- (18) A gyártók számára rugalmasságot kell biztosítani tekintetben, hogy miként teljesítik az e rendeletben meghatározott célértékeket, illetve lehetővé kell tenni számukra, hogy ne az egyes járművekre vonatkozóan, hanem az új járművek átlagára vonatkozóan érvényesítsék a CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékeket. Ezért a gyártókra háruló kötelezettség annak biztosítására vonatkozik, hogy az általuk gyártott és az Unió területén nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek átlagos fajlagos kibocsátása ne haladja meg az ezekre a járművekre meghatározott átlagos kibocsátási célértékeket. Ezt a követelményt a végrehajtás megkönnyítése érdekében 2014 és 2017 között fokozatosan kell bevezetni. Ez összhangban áll a megadott átfutási idővel és az átmeneti bevezetési időszaknak a 443/2009/EK rendeletben meghatározott hosszával.
- (19) Annak biztosítása érdekében, hogy a célértékek tükrözzék a járműveket kis mennyiségben előállító gyártók és a piaci rés betöltésére hivatott járműveket előállító gyártók sajátosságait és összhangban legyenek a gyártók csökkentési lehetőségeivel, e gyártók számára – az adott gyártó járműveinek a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátást csökkentő technológiai lehetőségeit figyelembe véve és az érintett piaci szegmensek jellemzőivel összhangban – alternatív kibocsátáscsökkentési célértékeket kell meghatározni. Ezen eltérést az I. mellékletben meghatározott fajlagos kibocsátási célok legkésőbb 2013 elejéig elvégzendő felülvizsgálatának körébe kell vonni.
- (20) A személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós stratégia integrált szemléletet teremtett a 120 g CO<sub>2</sub>/km-ben meghatározott uniós célérték 2012-ig történő elérése érdekében, és egyúttal hosszabb távon előrevetítette a kibocsátás további csökkentését. A 443/2009/EK rendelet e hosszabb távú szemléletet az új gépkocsik kibocsátására 95 g CO<sub>2</sub>/km átlagos célérték meghatározásával támasztja alá. Az e szemlélettel való összhang és az iparág tervezési biztonságának megteremtése érdekében meg kell határozni a könnyű haszongépjárművek fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának hosszú távú, 2020-ig teljesítendő célértékét.
- (21) Annak érdekében, hogy a gyártók számára az e rendeletben előírt kibocsátási célértékek elérése érdekében kellő rugalmasságot lehessen biztosítani, a gyártók – nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes eljárások keretében – csoportosulásokat hozhatnak létre. Csoportosulás létrehozása esetén az egyes gyártók célértékeit a csoportra vonatkozó közös célérték váltja fel, amelyet a csoport tagjainak együtt kell teljesíteniük.
- (22) A befejezett jármű fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását az alapgépjármű gyártójának kell biztosítani.
- (23) A befejezett járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátási és üzemanyag-hatékonysági értékei reprezentativitásának biztosítása érdekében a Bizottságnak külön eljárást kell kidolgoznia, és adott esetben fontolóra kell vennie a típusjóváagyásra vonatkozó jogszabályok felülvizsgálatát.

(<sup>1</sup>) HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

- (24) Az e rendelet szerint meghatározott célértékek teljesülésének biztosítása érdekében megbízható előírás-teljesítési mechanizmusra van szükség.
- (25) A könnyű haszongépjárművek fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását az Unióban összehangolt alapelvek alapján, a 715/2007/EK rendeletben meghatározott módszer szerint mérik. A rendszer adminisztrációs terheinek minimális szintre való csökkentése érdekében a rendszer előírásainak teljesítését az Unióban nyilvántartásba vett új járművekre vonatkozó, a tagállamok által összegyűjtött és a Bizottsághoz eljuttatott adatok alapján kell mérni. A teljesítés értékeléséhez használt adatok egységességének biztosítása érdekében ezen adatok összegyűjtésének és bejelentésének folyamatát a lehető legnagyobb mértékben össze kell hangolni.
- (26) A 2007/46/EK irányelv előírja, hogy a gyártóknak minden új könnyű haszongépjárműhöz megfelelőségi nyilatkozatot kell kiadniuk, és hogy a tagállamok csak akkor engedélyezhetik egy új könnyű haszongépjármű nyilvántartásba vételét, illetve forgalomba helyezését, ha az rendelkezik érvényes megfelelőségi nyilatkozattal. A tagállamok által összegyűjtött adatoknak összhangban kell lenniük a gyártó által a könnyű haszongépjárműhöz kiadott megfelelőségi nyilatkozattal, és csak ezen a dokumentumon alapulhatnak. Létre kell hozni egy uniós adatbázist, amely a megfelelőségi nyilatkozat adatait tartalmazza. Ezt kizárólagos hivatkozásként használják annak érdekében, hogy a járművek első ízben történő nyilvántartásba vételkor a tagállamok könnyebben megőrizhessék nyilvántartási adataikat.
- (27) Az e rendelet szerinti célértékek gyártók általi teljesítését uniós szinten kell értékelni. Az e rendelet alapján meghatározott átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási értéket túllépő gyártóknak 2014. január 1-jétől kezdve minden naptári évre vonatkozóan többletkibocsátási díjat kell fizetniük. A díj összege annak arányában változik, hogy az adott gyártó milyen mértékben lépte túl a célértékét. Az összhang biztosítása érdekében a díjrendszernek a 443/2009/EK rendeletben meghatározotthoz hasonlóan kell lennie. A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az Európai Unió általános költségvetése bevételeinek kell tekinteni.
- (28) A tagállamok által az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 193. cikke értelmében fenntartott vagy bevezetett nemzeti intézkedések – e rendelet célját és az abban meghatározott eljárásokat figyelembe véve – nem állapíthatnak meg további vagy szigorúbb szankciókat azokra a gyártókra, amelyek nem teljesítik az e rendelet szerinti célértékeiket.
- (29) E rendelet nem érinti az uniós versenyszabályok teljes körű alkalmazását.
- (30) A hosszú távú célérték elérése érdekében meg kell vizsgálni az erre szolgáló új lehetőségeket, különös tekintettel a küszöbértékgörbe meredekségére, a rendeletés leírására szolgáló paraméterre és a többletkibocsátási díj rendszerére.
- (31) A közúti járművek sebessége nagyban befolyásolja az üzemanyag-fogyasztásukat és a CO<sub>2</sub>-kibocsátásukat. Emellett a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó sebességkorlátozás hiányában a végsebesség versenytényezővé válhat, ami túlméretezett hajtóművekhez és ebből következően lassúbb üzemmódok esetén hatékonyságcsökkenéshez vezet. Helyénvaló ezért megvizsgálni annak lehetőségét, hogy kibővíthető-e a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról szóló, 1992. február 10-i 92/6/EGK tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> hatálya azzal a céllal, hogy az kiterjedjen az e rendelet hatálya alá tartozó könnyű haszongépjárművekre is.
- (32) E rendelet végrehajtása – így különösen az átlagos kibocsátás ellenőrzésére és bejelentésére, nevezetesen az átlagos kibocsátásra vonatkozó adatok gyűjtésére, nyilvántartásba vételére, elrendezésére, továbbítására, kiszámítására és közlésére vonatkozó részletes szabályok elfogadása és a II. mellékletben foglalt követelmények alkalmazása, valamint a többletkibocsátási díj beszedésének és az innovatív technológiák jóváhagyási eljárásának részletes szabályai – egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>(2)</sup> megfelelően kell gyakorolni.
- (33) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. mellékletben meghatározott ellenőrzési és bejelentési követelményeknek az e rendelet alkalmazásával kapcsolatos tapasztalatok alapján történő módosítása, az I. mellékletben meghatározott M<sub>0</sub> értéknek az előző három naptári évben gyártott új könnyű haszongépjárművek átlagos tömegéhez igazítása, az eltérésre való jogosultság feltételeinek értelmezésére, az eltérésre irányuló kérelmek tartalmára, valamint a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalmára és értékelésére vonatkozó szabályok megállapítása, valamint az I. mellékletben meghatározott képleteknek a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás mérésére vonatkozóan előírt szabályozási vizsgálati eljárásban bekövetkező változások tükrözése céljából történő kiigazítása érdekében. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során – többek között szakértői szinten is – megfelelő konzultációkat folytasson.

(1) HL L 57., 1992.3.2., 27. o.

(2) HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

(34) Mivel e rendelet célját, nevezetesen az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelmények megállapítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért a javasolt intézkedés léptéke és hatásai miatt az uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### 1. cikk

#### Tárgy és célok

(1) Ez a rendelet CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelményeket állapít meg az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan. Ez a rendelet az új könnyű haszongépjárművek átlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását a 715/2007/EK rendelettel és a hozzá kapcsolódó végrehajtási intézkedésekkel összhangban mért 175 g CO<sub>2</sub>/km-ben határozza meg, amely a járműtechnológia terén megvalósuló fejlődés és az innovatív technológiák segítségével érhető el.

(2) Ez a rendelet az Unióban nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek átlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának célértékét 2020-tól 147 g CO<sub>2</sub>/km-ben határozza meg, amennyiben a 13. cikk (1) bekezdésében foglaltak szerint megerősítést nyer e célérték megvalósíthatósága.

### 2. cikk

#### Hatály

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

(2) Nem vehető figyelembe az Unión kívüli korábbi nyilvántartásba vétel, ha arra az Unióban való nyilvántartásba vétel 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.

### 3. cikk

#### Fogalom meghatározások

(1) E rendelet alkalmazásában:

- a) „átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás”: egy gyártó vonatkozásában az általa gyártott összes könnyű haszongépjármű fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának átlaga;
- b) „megfelelőségi nyilatkozat”: a 2007/46/EK irányelv 18. cikke szerinti nyilatkozat;

c) „befejezett jármű”: az a jármű, amely a többlépcsős típusjóvá hagyási eljárás befejezését követően típusjóvá hagyást kapott a 2007/46/EK irányelvnek megfelelően;

d) „teljes jármű”: minden olyan jármű, amelyet nem kell befejezni a 2007/46/EK irányelv vonatkozó műszaki követelményeinek való megfelelés érdekében;

e) „alajjármű”: minden olyan jármű, amelyet egy többlépcsős típusjóvá hagyási eljárás kezdeti szakaszában használnak;

f) „gyártó”: az a személy vagy szerv, aki vagy amely a jóvá hagyó hatóságnak felelős a 2007/46/EK irányelv szerinti EK-típusjóvá hagyási eljárás minden vonatkozásáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért;

g) „tömeg”: a menetkész állapotú, teljesen felszerelt járműnek a megfelelőségi nyilatkozatban feltüntetett és a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.6. pontja szerint meghatározott tömege;

h) „fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás”: a könnyű haszongépjárműnek a 715/2007/EK rendelettel összhangban mért és a teljes vagy befejezett jármű megfelelőségi nyilatkozatában „CO<sub>2</sub>-kibocsátás (vegyes)” megjelöléssel feltüntetett kibocsátása;

i) „fajlagos kibocsátási célérték”: egy gyártó vonatkozásában az általa gyártott összes új könnyű haszongépjármű tekintetében az I. melléklet szerint megállapított indikatív fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás átlaga, illetve ha a gyártó számára a 11. cikk szerinti eltérést engedélyeznek, az adott eltéréssel összhangban meghatározott fajlagos kibocsátási célérték;

j) „alapterület”: az átlagos nyomtáv szorozva a tengelytávval, a megfelelőségi nyilatkozatban foglaltak és a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.1. és 2.3. pontjában meghatározottak szerint;

k) „hasznos teher”: a 2007/46/EK irányelv II. melléklete szerinti műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg és a jármű tömege közötti különbség.

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

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

i. jogosult a szavazati jogok több mint felének gyakorlására; vagy

ii. jogosult a felügyelőbizottság, az igazgatótanács vagy a vállalkozást jogi értelemben képviselő szervek tagjai több mint felének kinevezésére; vagy

iii. jogosult a vállalkozás ügyeinek irányítására;

- b) az olyan vállalkozások, amelyek a gyártó tekintetében közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkeznek;
- c) az olyan vállalkozások, amelyekben a b) pontban említett vállalkozás közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkezik;
- d) az olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó az a), b) vagy c) pontban említett vállalkozások egyikével vagy közülük többel közösen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel, vagy az olyan vállalkozások, amelyekben az utóbbi vállalkozások közül kettő vagy több együttesen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel;
- e) az olyan vállalkozások, amelyekben az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel együttesen rendelkezik a gyártó vagy az a)–d) pontban említett egy vagy több kapcsolt vállalkozása, és egy vagy több harmadik személy.

#### 4. cikk

##### Fajlagos kibocsátási célértékek

A 2014. január 1-jével kezdődő naptári évben és a továbbiakban minden naptári évben minden könnyű haszongépjárművet előállító gyártónak biztosítania kell, hogy átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása ne haladja meg az I. melléklettel, illetve, ha a gyártó számára a 11. cikk szerinti eltérést engedélyeznek, az adott eltéréssel összhangban meghatározott fajlagos kibocsátási célértéket.

Amennyiben a befejezett jármű fajlagos kibocsátásának értéke nem áll rendelkezésre, az alapjármű gyártója az alapjármű fajlagos kibocsátásának értéke alapján határozza meg az átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását.

Az egyes gyártók átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának kiszámításához az egyes gyártók által előállított, az adott évben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek alábbiakban meghatározott százalékát kell figyelembe venni:

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

#### 5. cikk

##### Extra kibocsátási egységek

Az átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás kiszámításakor az 50 g CO<sub>2</sub>/km-nél kisebb fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátású új könnyű haszongépjárművek:

- 2014-ben 3,5 könnyű haszongépjárműnek,
- 2015-ben 3,5 könnyű haszongépjárműnek,
- 2016-ban 2,5 könnyű haszongépjárműnek,
- 2017-ben 1,5 könnyű haszongépjárműnek,
- 2018-tól kezdve 1 könnyű haszongépjárműnek számítanak.

Az extra kibocsátási egységekre vonatkozó program időtartama alatt gyártónként legfeljebb 25 000 olyan új könnyű haszongépjárművet lehet figyelembe venni a fent említett szorzók alkalmazásakor, amelyek fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása kevesebb mint 50 g CO<sub>2</sub>/km.

#### 6. cikk

##### Az alternatív üzemanyaggal működő, könnyű haszongépjárművekre vonatkozó fajlagos kibocsátási célérték

Annak megállapítása céljából, hogy egy gyártó megfelel-e a 4. cikkben említett fajlagos kibocsátási célértékeknek, a benzin és 85 % bioetanol keverékéből álló, és a vonatkozó uniós jogszabályoknak vagy európai műszaki szabványoknak megfelelő üzemanyaggal („E85”) való működésre tervezett könnyű haszongépjárművek fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását a bioüzemanyag-meghajtás jobb technológiai adottságaira és kibocsátás-csökkentési képességére tekintettel 2015. december 31-ig 5 %-kal csökkenteni kell. E csökkentés csak akkor alkalmazandó, ha a könnyű haszongépjármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállamban található üzemanyagtöltő állomások legalább 30 %-a értékesít ilyen típusú, a bioüzemanyagokra vonatkozó uniós jogszabályok által megállapított fenntarthatósági kritériumoknak megfelelő alternatív üzemanyagot.

#### 7. cikk

##### Csoportosulás

(1) Az új könnyű haszongépjárművek 11. cikk szerinti eltéréssel nem rendelkező gyártói csoportosulást hozhatnak létre a 4. cikk szerinti kötelezettségeik teljesítése céljából.

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

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

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

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

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

- a) átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás;
- b) fajlagos kibocsátási célérték;
- c) az összes nyilvántartásba vett jármű száma.

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

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

#### 8. cikk

##### Az átlagos kibocsátás ellenőrzése és bejelentése

(1) A 2012. január 1-jén kezdődő naptári évre és minden későbbi naptári évre vonatkozóan a tagállamok nyilvántartást vezetnek a területükön nyilvántartásba vett összes új könnyű haszongépjármű adatairól a II. melléklet A. részével összhangban. Ezeket az adatokat a gyártók, illetve az egyes tagállamokban a gyártók által kijelölt importőrök vagy képviselők rendelkezésére bocsátják. A tagállamok minden erőfeszítést megtesznek annak biztosítása érdekében, hogy a nyilvántartó szervek működése átlátható legyen.

(2) A tagállamok – 2013-tól kezdődően – legkésőbb minden év február 28-ig meghatározzák és a Bizottságnak továbbítják a II. melléklet B. részében felsorolt adatokat az előző naptári év vonatkozásában. Az adatokat a II. melléklet C. részében meghatározott formátum szerint kell továbbítani.

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

(4) A Bizottság központi nyilvántartást vezet a tagállamok által e cikk alapján bejelentett adatokról, majd a nyilvántartást közlésezi. A Bizottság legkésőbb 2013. június 30-ig, majd attól kezdve minden évben gyártónként előzetes jellellegel kiszámítja a következőket:

- a) átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás az előző naptári évben;

b) fajlagos kibocsátási célérték az előző naptári évben; és

c) az előző évi átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célérték közötti különbség.

A Bizottság minden gyártót értesít a rá vonatkozó előzetes számításról. Az értesítésben tagállamonkénti bontásban fel kell tüntetni a nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek darabszámára és fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátására vonatkozó adatokat.

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

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

(7) A Bizottság értesít minden olyan gyártót, amelyről az (5) bekezdés szerint elvégzett számítások alapján a 2012. vagy 2013. naptári év vonatkozásában azt állapítja meg, hogy az átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása meghaladja a fajlagos kibocsátási célértéket.

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

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

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

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

#### 9. cikk

##### Többletkibocsátási díj

(1) A Bizottság a 2014. január 1-jétől december 31-ig tartó időszak, majd azt követően minden naptári év vonatkozásában többletkibocsátási díj megfizetésére kötelezi értelemszerűen a gyártót vagy a csoportosulás vezetőjét, ha a gyártó átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása meghaladja a fajlagos kibocsátási célértékét.

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

a) 2014-től 2018-ig:

i. 3 g CO<sub>2</sub>/km-t meghaladó többletkibocsátás esetén:

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

ii. 2 g CO<sub>2</sub>/km-t meghaladó, de legfeljebb 3 g CO<sub>2</sub>/km többletkibocsátás esetén:

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

iii. 1 g CO<sub>2</sub>/km-t meghaladó, de legfeljebb 2 g CO<sub>2</sub>/km többletkibocsátás esetén:

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

iv. Legfeljebb 1 g CO<sub>2</sub>/km többletkibocsátás esetén:

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

b) 2019-től kezdve:

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

E cikk alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

— „többletkibocsátás”: g/km-ben kifejezett, harmadik tizedesjegyre kerekített pozitív számként megadott azon többlet, amellyel a gyártó átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása – figyelembe véve a 12. cikk szerint jóváhagyott innovatív technológiákból eredő CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkenést – meghaladja fajlagos kibocsátási célértékét abban a naptári évben vagy tört naptári évben, amelyre a 4. cikk szerinti kötelezettség vonatkozik, és

— „új könnyű haszongépjárművek száma”: a szóban forgó gyártó által gyártott és az adott időszakban a 4. cikkben meghatározott fokozatos bevezetési kritériumok szerint nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek száma.

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

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

#### 10. cikk

##### A gyártók teljesítményének közzététele

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

a) az előző naptári évre vonatkozó fajlagos kibocsátási célérték;

b) átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás az előző naptári évben;

c) az előző évi átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célérték közötti különbség;

d) az Unióban nyilvántartásba vett valamennyi új könnyű haszongépjármű előző naptári évi átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása;

e) az Unióban nyilvántartásba vett valamennyi új könnyű haszongépjármű átlagos tömege az előző naptári évben.

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

#### 11. cikk

##### Eltérés egyes gyártók esetében

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

a) nem tagja kapcsolt gyártók csoportjának; vagy

b) olyan kapcsolt gyártók csoportjának tagja, amely naptári évenként együttesen legfeljebb 22 000 olyan új könnyű haszongépjárművet állít elő, amelyet az Unióban vesznek nyilvántartásba; vagy

c) kapcsolt gyártók csoportjának tagja, de saját termelő létesítményt és tervezési központot üzemeltet.

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

a) a gyártó neve és kapcsolattartója;

b) arra vonatkozó bizonyíték, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés szerinti eltérésre;

c) a gyártó által gyártott könnyű haszongépjárművek részletes adatai, beleértve a tömegüket és a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásukat is; és

d) a csökkentési potenciállal – többek között a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás gazdasági és technológiai csökkentési potenciáljával – arányos fajlagos kibocsátási célérték, figyelembe véve a gyártott könnyű haszongépjármű típusának piaci jellegzetességeit.

(3) Ha a Bizottság arra a megállapításra jut, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés alapján kérelmezett eltérésre, és a gyártó által javasolt fajlagos kibocsátási célérték összhangban áll kibocsátáscsökkentési potenciáljával – többek között a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás gazdasági és technológiai csökkentési potenciáljával –, a Bizottság a gyártott könnyű haszongépjármű típusa piacának jellegzetességeit is figyelembe véve eltérést engedélyez a gyártónak. Az eltérés az engedély megadását követő év január 1-jétől hatályos.

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

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

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

(7) A Bizottság a 15. cikkel összhangban és a 16. és 17. cikkben megállapított feltételek mellett felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal az e cikk (1)–(6) bekezdésének többek között az eltérésre való jogosultság feltételeinek értelmezése, a kérelmek tartalmára és a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalma és értékelése tekintetében történő kiegészítésére irányuló szabályokat fogad el.

(8) Az eltérésre irányuló, azt alátámasztó adatokat is tartalmazó kérelmeket, továbbá a (4) bekezdés szerinti értesítéseket, az eltérések (5) bekezdés szerinti visszavonásait, a többletkibocsátási díj (6) bekezdés szerinti kirovását és a (7) bekezdés szerinti elfogadott jogi aktusokat közzé kell tenni az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz való nyilvános hozzáférésről szóló, 2001. május 30-i 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek <sup>(1)</sup> megfelelően.

#### 12. cikk

##### Ökoinnováció

(1) A beszállító vagy gyártó kérésére figyelembe kell venni az innovatív technológiák alkalmazása révén elért CO<sub>2</sub>-csökkentéseket. E technológiák az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási célértékének legfeljebb 7 g CO<sub>2</sub>/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.

(2) A Bizottság 2012. december 31-ig részletes rendelkezéseket fogad el az ilyen innovatív technológiák jóváhagyási eljárására vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni. E részletes rendelkezések összhangban kell lenniük a 443/2009/EK rendelet

12. cikkének (2) bekezdésében megállapított rendelkezésekkel, és azok az alábbi innovatív technológiákra vonatkozó kritériumokon alapulnak:

- a) a beszállító vagy a gyártó felel az innovatív technológiák használatával elért CO<sub>2</sub>-csökkentésért;
- b) az innovatív technológiáknak igazoltan hozzá kell járulniuk a CO<sub>2</sub>-csökkentéshez;
- c) az innovatív technológiák nem tartozhatnak a CO<sub>2</sub>-mérés standard vizsgálati ciklusába, nem vonatkozhatnak rájuk a 443/2009/EK rendelet 1. cikkében említett 10 g CO<sub>2</sub>/km-es csökkentés teljesítését előíró további kiegészítő intézkedések miatt szükséges kötelező rendelkezések, illetve nem lehetnek kötelezők az uniós jog más rendelkezései értelmében.

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

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

#### 13. cikk

##### Felülvizsgálat és jelentés

(1) A Bizottság 2013. január 1-jéig elvégzi az I. mellékletben szereplő fajlagos kibocsátási célértékek, valamint a 11. cikk szerinti eltérések felülvizsgálatát azzal a céllal, hogy meghatározza:

- a hosszú távú 147 g CO<sub>2</sub>/km-es célérték 2020-ig költséghatékony módon történő elérésére vonatkozó szabályokat, amennyiben a hatásvizsgálat naprakésszé tett eredményei megerősítik azok megvalósíthatóságát, és
- a célérték megvalósításának vonatkozásait, ideértve a többletkibocsátási díjat is.

A felülvizsgálat és annak hatásvizsgálata alapján – amely magában foglalja a gépjárműiparra és az ahhoz kapcsolódó iparágakra gyakorolt hatás átfogó értékelését – a Bizottság adott esetben javaslatot tesz e rendelet rendes jogalkotási eljárás keretében történő olyan módosítására, amely a verseny szempontjából a lehető legsemlegesebb, társadalmi szempontból pedig méltányos és fenntartható.

<sup>(1)</sup> HL L 145., 2001.5.31., 43. o.

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

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

(4) A Bizottság 2011. december 31-ig létrehozza a befejezett járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátása, üzemanyag-hatékonysága és tömege reprezentatív értékeinek meghatározására szolgáló eljárást, biztosítva azt, hogy az alapgépjármű gyártója időben hozzáférjen a befejezett járművek tömegére és fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátására vonatkozó adatokhoz.

(5) A Bizottság a 15. cikkel összhangban és a 16. és 17. cikkben megállapított feltételek mellett 2016. október 31-ig, majd azt követően háromévente felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján módosítja az I. mellékletet annak biztosítása érdekében, hogy az abban említett M<sub>0</sub> értéket az előző három naptári évben gyártott új könnyű haszongépjárművek átlagos tömegéhez igazítsák.

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

(6) A Bizottság a CO<sub>2</sub>-kibocsátások mérésére vonatkozó eljárásoknak a 443/2009/EK rendelet 13. cikkének (3) bekezdése szerinti felülvizsgálatát a könnyű haszongépjárművekre is kiterjeszti.

A CO<sub>2</sub>-kibocsátások mérésére vonatkozó felülvizsgált eljárás alkalmazásának kezdetétől a továbbiakban nem hagyhatók jóvá innovatív technológiák a 12. cikkben meghatározott eljárás szerint.

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

A Bizottság a 15. cikkel összhangban és a 16. és 17. cikkben megállapított feltételek mellett, a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás mérésére vonatkozó szabályozási vizsgálati eljárásban bekövetkező változások tükrözése érdekében felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján kiigazítja az I. mellékletben szereplő képleteket.

#### 14. cikk

##### A bizottsági eljárás

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

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

#### 15. cikk

##### A felhatalmazás gyakorlása

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

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

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

#### 16. cikk

##### A felhatalmazás visszavonása

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

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

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

<sup>(1)</sup> HL L 49., 2004.2.19., 1. o.

## 17. cikk

**Kifogás a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen**

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

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

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

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

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

## 18. cikk

**Hatálybalépés**

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

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

Kelt Strasbourgban, 2011. május 11-én.

az Európai Parlament részéről  
az elnök  
J. BUZEK

a Tanács részéről  
az elnök  
GYŐRI E.

## I. MELLÉKLET

FAJLAGOS CO<sub>2</sub>-KIBOCSÁTÁSI CÉLÉRTÉKEK

1. A könnyű haszongépjárművek g/km-ben mért indikatív fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását az alábbi képletekkel kell kiszámítani:
    - a) 2014-től 2017-ig:  
Indikatív fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás =  $175 + a \times (M - M_0)$   
amelyben:  
M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege  
M<sub>0</sub> = 1 706,0  
a = 0,093
    - b) 2018-tól kezdve:  
Indikatív fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás =  $175 + a \times (M - M_0)$   
amelyben:  
M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege  
M<sub>0</sub> = a 13. cikk (5) bekezdésének megfelelően elfogadott érték  
a = 0,093.
  2. A gyártónak az adott naptári évre vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéke az adott gyártó által gyártott új, az adott évben nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárművek indikatív fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának átlaga.
-

## II. MELLÉKLET

## A KIBOCSÁTÁSOK ELLENŐRZÉSE ÉS BEJELENTÉSE

- A. A könnyű haszongépjárművekre vonatkozó adatgyűjtés és a CO<sub>2</sub>-kibocsátás ellenőrzésére szolgáló adatok meghatározása
1. A tagállamok a 2012. január 1-jével kezdődő évben, majd attól kezdve minden évben nyilvántartják az alábbi adatokat a területükön nyilvántartásba vett minden új könnyű haszongépjármű vonatkozásában:
    - a) a gyártó;
    - b) a jármű típusa, változata és kivitele;
    - c) a jármű fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása (g/km);
    - d) a jármű tömege (kg);
    - e) a jármű tengelytávja (mm);
    - f) a jármű kormányzott tengelyének és egyéb tengelyének nyomtávja (mm);
    - g) a 2007/46/EK irányelv III. mellékletével összhangban a jármű műszakilag megengedett legnagyobb össztömege (kg).
  2. Az 1. pontban említett adatokat az adott könnyű haszongépjármű megfeleléségi nyilatkozatából kell átvenni. Ha a megfeleléségi nyilatkozatban a könnyű haszongépjármű legkisebb és legnagyobb tömege egyaránt szerepel, a tagállamok csak a legnagyobb tömegre vonatkozó adatot használják fel e rendelet alkalmazása céljából. Azon kettős üzemű (benzín/gáz) járművek esetében, amelyek megfeleléségi nyilatkozatában mindkét üzemanyagtípus fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása szerepel, a tagállamok a gázüzemmódban mért értéket alkalmazzák.
  3. A 2012. január 1-jével kezdődő naptári évben, majd attól kezdve minden naptári évben valamennyi tagállam gyártónként meghatározza az e melléklet B. részében meghatározott módszerekkel összhangban az alábbiakat:
    - a) a tagállam területén nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek összdarabszáma;
    - b) az e melléklet B. részének 2. pontja szerinti átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás;
    - c) az e melléklet B. részének 3. pontja szerinti átlagos tömeg;
    - d) az új könnyű haszongépjárművek minden típusa minden kivitelének minden változata esetében:
      - i. a tagállam területén nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárműveknek a B. rész 4. pontja szerinti összdarabszáma;
      - ii. fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás;
      - iii. tömeg;
      - iv. a járműnek az e melléklet B. részének 5. pontja szerinti alapterülete;
      - v. hasznos teher.
- B. Az új könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának ellenőrzésére szolgáló adatok meghatározási módszere
- A tagállamok által az e melléklet A. részének 3. pontjával összhangban meghatározandó ellenőrzési adatokat az ebben a részben ismertetett módszerrel kell meghatározni.
1. Nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek száma (N)

A tagállamoknak meg kell határozniuk a vonatkozó ellenőrzési évben területükön nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek számát (N).

2. Az új könnyű haszongépjárművek átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása ( $S_{\text{átlag}}$ )

A tagállam területén az ellenőrzési évben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását ( $S_{\text{átlag}}$ ) úgy kell kiszámítani, hogy az új járművek fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának összegét (S) elosztjuk az új járművek számával (N).

$$S_{\text{átlag}} = (1 / N) \times \Sigma S$$

3. Az új könnyű haszongépjárművek átlagos tömege

A tagállam területén az ellenőrzési évben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek átlagos tömegét ( $M_{\text{átlag}}$ ) úgy kell kiszámítani, hogy az új járművek tömegének összegét (M) elosztjuk az új járművek számával (N).

$$M_{\text{átlag}} = (1 / N) \times \Sigma M$$

4. Az új könnyű haszongépjárművek kivitel szerinti megoszlása

Az újonnan nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárművek számára, tömegére, fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátására, tengelytávjára, nyomtávjára és műszakilag megengedett legnagyobb össztömegére vonatkozó adatokat minden típus minden változatának minden kivitele esetében rögzíteni kell.

5. Alapterület

Az alapterületet a jármű tengelytávjának és a jármű átlagos nyomtávjának szorzataként kell kiszámítani.

6. Hasznos teher

A jármű hasznos terhét a 2007/46/EK irányelv II. melléklete szerinti műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg és a jármű tömege közötti különbségként kell meghatározni.

7. Befejezett járművek

A „többlepcsős előállítású járművek” esetében a befejezett jármű fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását az alapgépjármű gyártójának kell biztosítani.

Annak biztosítása érdekében, hogy a befejezett járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátási, üzemanyag-hatékonysági és tömegre vonatkozó értékei reprezentatív legyenek, és anélkül, hogy az alapgépjárművek gyártóira túlzott terhet róna, a Bizottság legkésőbb 2011. december 31-ig külön ellenőrzési eljárásra tesz javaslatot, továbbá felülvizsgálja, és szükség esetén módosítja a típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályokat.

Az eljárás kidolgozásakor a Bizottság szükség esetén meghatározza a tömeg és a CO<sub>2</sub>-kibocsátás ellenőrzésének módját a különböző végleges tehetetlenséginyomaték-kategóriáknak megfelelő CO<sub>2</sub>-kibocsátási táblázat alapján, vagy az adott N<sub>1</sub> osztályra vonatkozóan az alapjármű tömege + az átlagos terhelés alapján számított egyetlen CO<sub>2</sub>-kibocsátási érték alapján. Ez utóbbi esetben a tömeget e melléklet C. részében is számításba veszik.

A Bizottság arról is gondoskodik, hogy az alapgépjármű gyártója időben hozzáférjen a befejezett járművek tömegére és fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátására vonatkozó adatokhoz.

C. Az adattovábbítás formátuma

A tagállamok e melléklet A. részének 3. pontjában leírt adatokat gyártónként és évenként az alábbi formátum szerint jelentik be:

1. szakasz – Összesített ellenőrzési adatok

Tagállam <sup>(1)</sup> :	
Év:	
Forrás:	

Gyártó	Nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek száma összesen	Kibocsátási értékkel rendelkező új könnyű haszongépjárművek száma összesen	Tömegre vonatkozó értékkel rendelkező új könnyű haszon- gépjárművek száma összesen	Tengelytávra vonatkozó értékkel rendelkező új könnyű haszon- gépjárművek száma összesen	Kormányzott tengelynyomtávra vonatkozó értékkel rendelkező új könnyű haszongépjárművek száma összesen	Egyéb tengelynyomtávra vonatkozó értékkel rendelkező új könnyű haszongépjárművek száma összesen
(1. gyártó)	...	...	...	...	...	...
(2. gyártó)	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
Összes gyártó együttvéve	...	...	...	...	...	...

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

2. szakasz – Részletes ellenőrzési adatok

A gyártó neve Uniós standard megnevezés	A gyártó neve Hazai standard megnevezés	A gyártó neve A nemzeti nyilvántartásbaveteli megnevezés	Típus	Változat	Kivétel	Gyártmány	Kereskedelmi név	A típusjóváhagyással rendelkező jármű kategóriája	A nyilvántartásba vett jármű kategóriája	Új nyilvántartásba vételek száma	Fajlagos CO <sub>2</sub> -kibocsátás CO <sub>2</sub> (g/km)	Tömeg (kg)	Műszakilag megengedett legnagyobb terhelhet tömeg (kg)	Tengelytáv (mm)	Kormányzott tengelynyomtáv (mm)	Egyéb tengelynyomtáv (mm)	Üzemanyagtípus	Üzemanyag-ellátás	Teljesítmény (cm <sup>3</sup> )	Elektromosenergia-fogyasztás (Wh/km)	Innovatív technológia vagy innovatív technológiascsoport kódja	Innovatív technológiának köszönhető kibocsátáscsökkentés
1. gyártó neve	1. gyártó neve	1. gyártó neve	1. típus neve	1. változat neve	1. kivétel neve	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1. gyártó neve	1. gyártó neve	1. gyártó neve	1. típus neve	1. változat neve	2. kivétel neve	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1. gyártó neve	1. gyártó neve	1. gyártó neve	1. típus neve	2. változat neve	1. kivétel neve	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1. gyártó neve	1. gyártó neve	1. gyártó neve	1. típus neve	2. változat neve	2. kivétel neve	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1. gyártó neve	1. gyártó neve	1. gyártó neve	2. típus neve	1. változat neve	1. kivétel neve	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1. gyártó neve	1. gyártó neve	1. gyártó neve	2. típus neve	1. változat neve	2. kivétel neve	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...



A gyártó neve Unió standard megnevezés	A gyártó neve Hazai standard megnevezés	A gyártó neve A nemzeti nyilvántartásbavételi megnevezés	Típus	Változat	Kivitel	Gyártmány	Kereskedelmi név	A típusjóváhagyással rendelkező jármű kategóriája	A nyilvántartásba vett jármű kategóriája	Új nyilvántartásba vétel számja	Fajlagos CO <sub>2</sub> -kibocsátás CO <sub>2</sub> (g/km)	Tömeg (kg)	Műszakilag megengedett legnagyobb terhelő tömeg (kg)	Tengelytáv (mm)	Kormányzott tengelynyomtáv (mm)	Egyéb tengelynyomtáv (mm)	Üzemanyagtípus	Üzemanyag-ellátás	Teljesítmény (cm <sup>3</sup> )	Elektromosenergia-fogyasztás (Wh/km)	Innovatív technológia vagy innovatív technológiasoport kódja	Innovatív technológiának köszönhető kibocsátáscsökkentés
2. gyártó neve	2. gyártó neve	2. gyártó neve	1. típus neve	2. változat neve	2. kivitel neve	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2. gyártó neve	2. gyártó neve	2. gyártó neve	2. típus neve	1. változat neve	1. kivitel neve	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2. gyártó neve	2. gyártó neve	2. gyártó neve	2. típus neve	1. változat neve	2. kivitel neve	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2. gyártó neve	2. gyártó neve	2. gyártó neve	2. típus neve	2. változat neve	1. kivitel neve	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2. gyártó neve	2. gyártó neve	2. gyártó neve	2. típus neve	2. változat neve	2. kivitel neve	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2. gyártó neve	2. gyártó neve	2. gyártó neve	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...