



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

**Brüsszel, 2019. május 24.
(OR. en)**

2018/0143 (COD)

PE-CONS 60/19

**CLIMA 61
ENV 170
TRANS 123
MI 184
CODEC 497**

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy: AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az új
nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról,
valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és
tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2019/... RENDELETE**

(...)

**az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról,
valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet
és a 96/53/EK tanácsi irányelv 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 véleményére¹,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében²,

¹ HL C 62., 2019.2.15., 286. o.

² Az Európai Parlament 2019. április 18-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.

mivel:

- (1) A Párizsi Megállapodás többek között egy hosszú távú célkitűzést ír elő, összhangban azzal a célkitűzéssel, hogy az iparosodás előtti szinthez viszonyított globális átlaghőmérséklet-emelkedést jóval 2°C fok alatt kell tartani, és törekedni kell arra, hogy az iparosodás előtti szinthez viszonyított globális átlaghőmérséklet-emelkedés 1,5°C fokra korlátozódjon. Az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület (a továbbiakban: az IPCC) az iparosodás előtti szinthez képest mért 1,5°C-os globális hőmérséklet-emelkedés hatásairól és a kapcsolódó globális üvegházhatásúgáz-kibocsátási pályákról szóló különjelentésében szereplő legújabb tudományos eredmények egyértelműen megerősítik az éghajlatváltozás negatív hatásait. Ez a különjelentés arra a következtetésre jut, hogy a kibocsátás valamennyi ágazatban való csökkentése alapvető fontosságú a globális felmelegedés korlátozása szempontjából.
- (2) A Párizsi Megállapodásban foglalt célkitűzésekhez való hozzájárulás érdekében fel kell gyorsítani a teljes közlekedési ágazat kibocsátásmentessé történő átalakítását, figyelembe véve a Bizottság 2018. november 28-i „Tiszta bolygót mindenkinek – Európai hosszú távú stratégiai jövőkép egy virágzó, modern, versenyképes és klímasemleges gazdaságról” című közleményét, amely felvázolja, hogy milyen, a gazdaság és a társadalom valamennyi ágazatát érintő átalakításokra van szükség ahhoz, hogy 2050-ig megvalósuljon a nulla nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás felé való átállás. A közlekedésből származó légszennyező anyagok kibocsátását, amelyeknek jelentős egészség- és környezetkárosító hatása van, szintén haladéktalanul és drasztikusan csökkenteni kell.

- (3) A Bizottság 2017. május 31-én („Európa mozgásban – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja” címmel) és 2017. november 8-án („Az alacsony kibocsátású mobilitás megteremtése – A Földet védelmező, a polgárait jogokkal felruházó, az iparágai és munkavállalói számára biztonságot nyújtó Európai Unió” címmel) mobilitási csomagokat fogadott el. Ezek a csomagok olyan eredményközpontú programot határoznak meg, amelynek célja többek között, hogy gördülékeny átmenetet biztosítson a mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé.
- (4) Ez a rendelet a Bizottság 2018. május 17-i, „Európa mozgásban” címmel megjelent harmadik mobilitási csomagjának részét képezi, amely a „Beruházás az intelligens, innovatív és fenntartható iparba – Az Európai Unió megújított iparpolitikai stratégiája” című, 2017. szeptember 13-i bizottsági közleményt követi. E rendeletnek egyben célja, hogy lezárja azt a folyamatot, amely lehetővé teszi az Unió számára, hogy maradéktalanul kiaknázza a mobilitás korszerűsítéséből és dekarbonizációjából fakadó előnyöket. Az említett harmadik mobilitási csomag célja az európai mobilitás biztonságosabbá és hozzáférhetőbbé tétele, az európai ipar versenyképességének növelése, az európai munkahelyek biztonságának fokozása, valamint a mobilitási rendszer tisztábbá tétele és jobb hozzáigazítása az éghajlatváltozás elleni küzdelem sürgető szükségességéhez. Ehhez az Unió, a tagállamok és az érdekelt felek teljes elkötelezettségére van szükség, nem utolsósorban a szén-dioxid-kibocsátás és a légszennyezés csökkentésére irányuló erőfeszítések fokozását illetően.

- (5) Ez a rendelet az (EU) 2019/ ... európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹⁺ együtt egyértelműen kijelöli a közúti közlekedési ágazatból származó szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez vezető utat, és hozzájárul ahhoz a kötelező erejű célkitűzéshez, hogy az uniós gazdaság teljes egészének üvegházhatásúgáz-kibocsátása 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 40%-kal csökkenjen, ahogyan azt az Európai Tanács a 2014. október 23–24-i következtetéseiben megerősítette, a Tanács 2015. március 6-án pedig jóváhagyta a Párizsi Megállapodás keretében az Unió által bejelentett, teljesíteni kívánt nemzetileg meghatározott hozzájárulásként.
- (6) Az Európai Tanács 2014. október 23–24-i következtetéseiben megerősítette az üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak 2030-ra a 2005-ös szinthez képest 30%-kal való csökkentésére irányuló szándékot azokban az ágazatokban, amelyek nem képezik az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer részét. A közúti közlekedési ágazatból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás jelentős mértékben hozzájárul ezen ágazatok kibocsátásához. 2016-ban a közúti közlekedési ágazat volt felelős az Unió teljes kibocsátásának mintegy egynegyedéért. Az ezen ágazatnak tulajdonítható kibocsátások növekvő tendenciát mutatnak, és mértékük még mindig jóval meghaladja az 1990-es szinteket. Ha a közúti közlekedésből származó kibocsátás tovább növekszik, akkor semlegesíteni fogja az egyéb ágazatok által az éghajlatváltozás elleni küzdelem részeként elért kibocsátáscsökkentéseket.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/... rendelete (...) 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,, o.).

⁺ HL: Kérjük, illessze be a 2017/0293(COD) - pe 6/19 dokumentumban szereplő rendelet számát és egészítse a ki a kapcsolódó lábjegyzetet.

- (7) 2014. október 23–24-i következtetéseiben az Európai Tanács hangsúlyozta az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a fosszilis üzemanyagoktól való függőséggel kapcsolatos kockázatok csökkentésének fontosságát a közlekedési ágazatban, egy olyan átfogó és technológiaselemleges megközelítés révén, amely a közlekedés területén 2020 után is elősegíti a kibocsátáscsökkentéseket és az energiahatékonyságot, valamint támogatja az elektromos meghajtású közlekedést és a megújuló energiaforrások használatát.
- (8) Annak érdekében, hogy az uniós fogyasztók biztonságos, fenntartható, versenyképes és megfizethető energiához jussanak, a kereslet mérséklését elősegítő energiahatékonyság az egyike az energiaunióra vonatkozóan elfogadott stratégiáról szóló, „A stabil és alkalmazkodóképes energiaunió és az előretekintő éghajlat-politika keretstratégiája” című 2015. február 25-i bizottsági közleményben foglalt öt, egymást kölcsönösen erősítő és egymással szorosan összefüggő dimenzióknak. A közlemény megállapítja, hogy noha az összes gazdasági ágazatnak lépéseket kell tennie energiahatékonyságának növelése érdekében, a közlekedésben hatalmas energiahatékonysági potenciál rejlik.
- (9) A nehézgépjárművek – így például a tehergépkocsik, valamint a helyi és a helyközi közlekedésben használt autóbuszok – szén-dioxid-kibocsátása a teljes uniós szén-dioxid-kibocsátásnak a kb. 6%-át, a közúti közlekedésből származó teljes szén-dioxid-kibocsátásnak pedig a kb. 25 %-át teszi ki. További intézkedés hiányában a nehézgépjárművekből származó szén-dioxid-kibocsátás részaránya várhatóan 9%-kal fog nőni a 2010 és 2030 közötti időszakban. Jelenleg az uniós jogszabályok semmilyen szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési követelményt nem határoznak meg a nehézgépjárművek vonatkozásában, ezért e gépjárművek tekintetében haladéktalanul különös intézkedésekre van szükség.

- (10) Ezért 2025-re és 2030-ra vonatkozó szén-dioxid-csökkentési szinteket kell meghatározni az új nehézgépjárművek teljes uniós állományára, tekintettel a járműállomány megújulási idejére, valamint arra, hogy a közúti fuvarozási ágazatnak hozzá kell járulnia a 2030-ig és azután megvalósítandó uniós éghajlat- és energiapolitikai célértékek teljesítéséhez. Az ilyen lépcsőzetes megközelítés azért is célszerű, mert idejekorán egyértelmű jelzést ad az iparnak, hogy gyorsítsa fel az energiahatékony technológiák és a kibocsátásmentes, illetve alacsony kibocsátású nehézgépjárművek piaci bevezetését. A kibocsátásmentes nehézgépjárművek bevezetése ezenkívül bizonyára hozzájárul majd a városi mobilitással kapcsolatos problémák megoldásához. Miközben elengedhetetlen a közúti közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás csökkentése, a nehézgépjárművek gyártók általi népszerűsítésének döntő szerepe van a légszennyező anyagok és a túlzott zajszint városokban és a lakott területeken történő hatékony csökkentésében is.
- (11) Az energiahatékonyági potenciál maradéktalan kiaknázása, valamint annak biztosítása érdekében, hogy a teljes közúti közlekedési ágazat hozzájáruljon az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elfogadott csökkentéséhez, célszerű az új személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokat kiegészíteni az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokkal. Ezek az előírások elő fogják mozdítani az innovációt az energiahatékony technológiák területén, hozzájárulva ezzel az uniós gyártók és beszállítók technológiai vezető pozíciójának megerősítéséhez és hosszú távon a magas szintű képzettséget igénylő munkahelyek biztosításához.

- (12) Figyelembe véve, hogy az éghajlatváltozás határokon átnyúló probléma, valamint hogy a közúti árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások és a nehézgépjárművek esetében szükség van az egységes piac megfelelő működésének biztosítására és egyben a piac széttagoztságának elkerülésére, célszerű a nehézgépjárművekre uniós szinten szén-dioxid-kibocsátási előírásokat meghatározni. Ezek az előírások nem érinthetik az uniós versenyjogot.
- (13) Az uniós nehézgépjármű-állomány által elérendő szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési szintek meghatározásakor figyelembe kell venni, hogy ezek a kibocsátáscsökkentési szintek milyen mértékben jelentenek költséghatékony hozzájárulást az (EU) 2018/842 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ hatálya alá tartozó ágazatokból származó szén-dioxid-kibocsátások 2030-ig történő csökkentéséhez, valamint mérlegelni kell, hogy milyen költségekkel és megtakarításokkal járnak a társadalom, a gyártók, a fuvarozók és a fogyasztók számára, milyen közvetlen és közvetett hatásokat fejtenek ki a foglalkoztatásra és az innovációra, illetve milyen járulékos előnyökkel járnak a csökkenő légszennyezés és a nagyobb energiabiztonság tekintetében.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 156., 2018.6.19., 26. o.).

- (14) Társadalmilag elfogadható és igazságos átmenetet kell biztosítani a kibocsátásmentes mobilitás felé. Ezért fontos, hogy a gépjárműipari értéklánc egészében figyelembe vegyék ezen átmenet társadalmi hatásait, és proaktív módon kezeljék a foglalkoztatásra gyakorolt hatásokat. Ezért uniós, nemzeti és regionális szintű célzott programokat kell fontolóra venni a munkavállalók átképzése, továbbképzése és átcsoportosítása, továbbá a hátrányos helyzetű közösségek és régiók oktatási és álláskeresési kezdeményezései érdekében, szoros párbeszédet folytatva a szociális partnerekkel és az illetékes hatóságokkal. Ezen átmenet keretében ezen ágazatban meg kell erősíteni a nők foglalkoztatását és az esélyegyenlőséget.
- (15) A kibocsátásmentes mobilitás felé való sikeres átmenet integrált megközelítést és olyan megfelelő környezetet igényel, amely ösztönzőleg hat az innovációra és megőrzi az Unió technológiai vezető szerepét a közúti közlekedési ágazatban. Ez magában foglalja a kutatásba és innovációba történő állami és magánberuházásokat, a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek növekvő kínálatát, az elektromos és tüzelőanyag töltő infrastruktúra kiépítését, az energiarendszerekbe való integrációt, valamint az akkumulátorok fenntartható anyagellátását és fenntartható termelését, újrafelhasználását és újrafeldolgozását Európában. Ehhez következetes uniós, nemzeti, regionális és helyi szintű intézkedésre van szükség, többek között a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású nehézgépjárművek elterjedését elősegítő ösztönzők segítségével.

- (16) Az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ végrehajtásának részeként új eljárás bevezetésére került sor a nehézgépjárművek egyedi szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározására. A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete² egy, a VECTO szimulációs számítási rendszeren alapuló módszert bocsát rendelkezésre, amelynek segítségével lehetőség van a teljes nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának szimulálására. A módszer lehetővé teszi a nehézgépjármű-ágazat sokszínűségének és az egyes nehézgépjárművek nagy fokú testreszabottságának figyelembevételét. Első lépésben 2019. július 1-jétől a szén-dioxid-kibocsátások a nehézgépjárművek négy olyan csoportjára vonatkozóan kerülnek meghatározásra, amelyek az uniós nehézgépjármű-állomány teljes szén-dioxid-kibocsátásának kb. 65–70%-áért felelősek.
- (17) Az innováció fényében és a nehézgépjárművek tüzelőanyag-hatékonyságát javító új technológiák bevezetésének figyelembevételére érdekében a VECTO szimulációs számítási rendszert és az (EU) 2017/2400 rendeletet folyamatosan, kellő időben naprakésszé fogják tenni.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 595/2009/EK rendelete (2009. június 18.) a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, (HL L 188., 2009.7.18., 1. o.).

² A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete (2017. december 12.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározása tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és az 582/2011/EU bizottsági rendelet módosításáról, (HL L 349., 2017.12.29., 1. o.).

- (18) Az (EU) 2017/2400 rendelet szerint meghatározott szén-dioxid-kibocsátási adatok nyomon követését az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ szerint kell végezni. Ezen szén-dioxid-kibocsátási adatok alapján kell meghatározni az Unió négy legnagyobb kibocsátású nehézgépjármű-csoportjának kibocsátáscsökkentési célértékeit, valamint az egyes gyártók adott beszámolási időszakon belüli átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását.
- (19) A 2019. július 1. és 2020. június 30. közötti időszakban újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművek átlagos szén-dioxid-kibocsátásához viszonyított csökkentésként 2025-re olyan szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéket kell meghatározni, amely figyelembe veszi a hagyományos járművek esetében könnyen hozzáférhető költséghatékony technológiák bevezetését. A 2030-tól kezdődő időszakra is meg kell határozni egy szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéket. A 2022-ben elvégzendő felülvizsgálat alapján hozott eltérő határozat hiányában ezt a célértéket kell alkalmazni. A 2030-ra vonatkozó célértéket az Európai Unió Párizsi Megállapodás szerinti kötelezettségvállalásaival összhangban kell értékelni.
- (20) Annak érdekében, hogy biztosítható legyen a szén-dioxid-referenciakibocsátás megbízhatósága a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának indokolatlan eljárási eszközökkel történő növelésével szemben, ami nem lenne reprezentatív egy olyan helyzetben, ahol a szén-dioxid-kibocsátások már szabályozottak, célszerű egy olyan módszert biztosítani, amellyel a szén-dioxid-referenciakibocsátások szükség esetén helyesbíthetők.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/956 rendelete (2018. június 28.) az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről (HL L 173., 2018.7.9., 1. o.).

- (21) A cseppfolyósított földgáz (LNG) a dízelüzemanyag egy elérhető alternatívája a nehézgépjárművek esetében. A jelenlegi és a jövőbeli, még innovatívabb LNG-alapú technológiák bevezetése rövid- és középtávon hozzá fog járulni a szén-dioxid-kibocsátás csökkentési célértékek teljesítéséhez, az LNG-technológiák használata alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátással jár a dízelüzemű járművekhez képest. Az LNG-üzemű járművek szén-dioxid-kibocsátás csökkentési potenciálja a VECTO szimulációs számítási rendszerben már teljesen nyilvánvalóvá vált. Emellett a jelenlegi LNG-technológiákat a légszennyező anyagok – mint például a NO_x és az apró szilárd részecskék – alacsony kibocsátási szintje jellemzi. A minimálisan szükséges tüzelőanyag töltő infrastruktúra már létezik, és tovább bővül az alternatív tüzelőanyagok infrastruktúrájára vonatkozó nemzeti szakpolitikai keretek részeként.
- (22) A 2025-ös és a 2030-as speciális szén-dioxid-kibocsátás csökkentési célértékek meghatározására szolgáló szén-dioxid-referenciakibocsátások kiszámításakor figyelembe kell venni a nehézgépjármű-állomány várható szén-dioxid-kibocsátás csökkentési potenciálját. Ezért a számításból célszerű kizárni a különleges felépítményű gépjárműveket, így például a hulladék összegyűjtésére vagy az építési munkálatokhoz használt járműveket. Ezeket a járműveket aránylag alacsony futásteljesítmény jellemzi, és sajátos vezetési módjukból adódóan a szén-dioxid-kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás csökkentésére szolgáló műszaki intézkedések a jelek szerint nem lennének annyira költséghatékonyak, mint az áru fuvarozásra használt nehézgépjárművek esetében.
- (23) A nehézgépjárművek hasznosságának figyelembevétele érdekében a szén-dioxid-kibocsátás csökkentési követelményeket a tonnakilométerenként kibocsátott szén-dioxid grammban kifejezett mennyiségében kell meghatározni.

- (24) Biztosítani kell a teljes szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték gyártók közötti tisztességes elosztását, figyelembe véve a nehézgépjárművek sokféleségét a kialakítás, a vezetési mód, az éves futásteljesítmény, a hasznos terhelés és a pótkocsi-konfiguráció szempontjából. Ezért célszerű a nehézgépjárművek megkülönböztetése, olyan különböző és különálló járműalcsoportok szerint, amelyek figyelembe veszik a járművek jellemző felhasználási módját és sajátos műszaki jellemzőit. Azzal, hogy a gyártók éves fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeit az egyes ilyen járműalcsoportokhoz meghatározott célértékek súlyozott átlagában határozzák meg, a gyártók számára is lehetővé válik az egyes járműalcsoportokba tartozó járművek alulteljesítésének ellensúlyozása más járműalcsoportokba tartozó járművek túlteljesítésével, a különböző járműalcsoportokba tartozó járművek teljes élettartam alatti átlagos szén-dioxid-kibocsátásának figyelembevételével.
- (25) Az egyes gyártók éves fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeknek való megfelelését a nekik tulajdonítható átlagos szén-dioxid-kibocsátás alapján kell értékelni. Az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás meghatározásakor a különböző járműalcsoportok jellemzőit is figyelembe kell venni. Következésképpen az egyes gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának az egyes járműalcsoportokhoz meghatározott, a becsült éves futásteljesítményükön és átlagos hasznos terhelésükön alapuló súlyozást is magában foglaló átlagos kibocsátáson kell alapulnia, amely a teljes élettartam alatti szén-dioxid-kibocsátást fejezi ki. Korlátozott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési potenciáljuk következtében a különleges felépítményű gépjárműveket nem kell figyelembe venni az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításakor.

- (26) A kibocsátásmentes mobilitásra való gördülékeny átmenet biztosítása, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek kifejlesztésének és az uniós piacon történő elterjesztésének ösztönzése érdekében – ami kiegészítené a keresletoldali eszközöket, így például a 2009/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet¹ –, a 2025-előtti beszámolási időszakokra extra kibocsátási egységek formájában külön mechanizmust kell bevezetni, a 2025-től kezdődő beszámolási időszakok tekintetében pedig referenciaértéket kell meghatározni arra vonatkozóan, hogy a gyártók modelpalettájában lévő nehézgépjárművek milyen arányban kell szerepelniük kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek.
- (27) A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek uniós piacon történő gyors elterjesztése érdekében az ösztönző rendszert oly módon kell kialakítani, hogy biztosítsa a beruházás biztonságát a feltöltő infrastruktúra szolgáltatói és a gyártók számára, de egyúttal bizonyos rugalmasságot is lehetővé tegyen a gyártók számára a beruházások ütemezésére vonatkozó döntések meghozatala tekintetében.
- (28) Az egyes gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámításakor a 2025 előtti beszámolási időszakokban minden kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművet többszörösen kell beszámítani. A 2025-től kezdődő beszámolási időszakokban az egyes gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámításakor figyelembe kell venni a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek arányára vonatkozó referenciaértékhez képesti teljesítményüket. Az ösztönzők mértékét a jármű tényleges szén-dioxid-kibocsátásától kell függővé tenni. A környezeti célkitűzések gyengítésének elkerülése érdekében szükség van a szén-dioxid-kibocsátás csökkentések felső határértékének meghatározására.

¹ A tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 120., 2009.5.15., 5. o.).

- (29) Az alacsony kibocsátású nehézgépjárművek csak abban az esetben képezhetik ösztönzők tárgyát, ha szén-dioxid-kibocsátásuk kisebb, mint az azon járműalkategóriába tartozó valamennyi jármű szén-dioxid-referenciakibocsátásának fele, amelybe a nehézgépjármű tartozik. Ez ösztönözné az innovációt ezen a területen.
- (30) A kibocsátásmentes nehézgépjárművek bevezetésére irányuló ösztönzési mechanizmus kialakításakor azokat a kisebb tehergépkocsikat is bele kell foglalni e mechanizmusba, amelyekre nem vonatkoznak az e rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek. Az említett járművek szintén jelentős előnyöket biztosítanak a városok légszennyezési problémáinak kezelésében. Az ösztönzők különböző járműtípusok közötti megfelelő egyensúlyának biztosítása érdekében az egyes gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának a kibocsátásmentes kisebb tehergépkocsiknak betudható csökkentésére is felső határérték kell, hogy vonatkozzon.
- (31) A szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési előírások költséghatékony végrehajtásának elősegítése érdekében a nehézgépjármű-állomány összetételében és szén-dioxid-kibocsátásában az évek során tapasztalható ingadozások figyelembevételkor lehetővé kell tenni a gyártók számára, hogy ha egy évben alulteljesítenek a fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékükkel kapcsolatban, akkor ezt az eredményt kiegyensúlyozhassák egy másik évben elért túlteljesítéssel.

- (32) A korai szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés ösztönzése érdekében azon gyártók számára, amelyek átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása a szén-dioxid-referenciakibocsátás és a 2025-ös szén-dioxid-kibocsátási célérték által meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbe alatt marad, lehetővé kell tenni, hogy a 2025-ös célértéknek való megfelelés céljából tartalékolják ezeket a kibocsátási jóváírásokat. Hasonlóképpen lehetővé kell tenni azon gyártók számára, amelyek átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása a 2025-ös célérték és a 2030-tól alkalmazandó célérték által meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbe alatt marad, hogy a szén-dioxid-kibocsátási célértéknek a 2025. július 1. és 2030. június 30. között való megfelelés céljából tartalékolják ezeket a kibocsátási jóváírásokat.
- (33) Ha valamely gyártó a 2025. július 1-től 2030. június 30-ig terjedő bármely 12 hónapos beszámolási időszakban nem teljesíti a számára meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértéket, szintén lehetővé kell tenni számára, hogy egy korlátozott kibocsátási tartozást felhalmozzon. A gyártóknak azonban a 2030. június 30-án végződő, a 2029-es évre vonatkozó beszámolási időszakban fennálló bármely kibocsátási tartozásukat rendezniük kell.
- (34) A kibocsátási jóváírásokat és kibocsátási tartozásokat csak a fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékek gyártók általi teljesítésének meghatározása céljából kell figyelembe venni, és ezek nem tekinthetők átadható vagy adóintézkedések alá vonható eszközöknek.

- (35) A Bizottságnak szén-dioxid-többletkibocsátási díj formájában pénzbüntetést kell kiszabnia, ha a szén-dioxid-kibocsátási jóváírások és szén-dioxid-kibocsátási tartozások figyelembevételével megállapítást nyer, hogy egy gyártónak szén-dioxid-többletkibocsátás tulajdonítható. A gyártók szén-dioxid-többletkibocsátására vonatkozó információkat nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni. Annak érdekében, hogy a gyártók megfelelően ösztönözve legyenek a nehézgépjárművek fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának csökkentését célzó intézkedések megtételére, fontos, hogy a díj meghaladja a szén-dioxid-célértékek eléréséhez szükséges technológiák átlagos határkölségeit. A díjak beszedésének módját végrehajtási jogi aktus útján kell meghatározni a 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ szerint elfogadott módszer figyelembevételével. A díjból befolyó összegeket az Európai Unió általános költségvetése bevételeinek kell tekinteni. Az (EU) 2019/ ... rendelet⁺ értelmében végrehajtandó értékelés részeként a Bizottságnak értékelnie kell annak lehetőségét, hogy többletkibocsátási díjak összegét egy olyan meghatározott alapba vagy megfelelő programba kell utalni, amelynek célja a kibocsátásmentes mobilitás felé történő igazságos átmenet biztosítása, valamint a gépjárműipari ágazatban a munkavállalók átképzésének, továbbképzésének és egyéb készségekre vonatkozó képzésének támogatása.

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

⁺ HL: Kérjük, illessze be a 201870293(COD) pe 6/19 dokumentumban szereplő rendelet számát.

- (36) Az e rendelet szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek teljesítésének biztosításához szilárd megfelelési mechanizmusra van szükség. A gyártók (EU) 2018/956 rendelet által előírt azon kötelezettsége, hogy pontos adatokat biztosítsanak, valamint az említett kötelezettség teljesítésének elmulasztása esetén kiszabható közigazgatási bírságok hozzájárulnak az e rendelet szerinti célértékek teljesítésének ellenőrzéséhez felhasznált adatok megbízhatóságához.
- (37) Az e rendelet szerinti szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés elérése céljából az üzemelő használatban lévő nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátása eleget kell, hogy tegyen az 595/2009/EK rendelet és a hozzá tartozó végrehajtási intézkedések által meghatározott értékeknek. Ezért a Bizottság számára lehetővé kell tenni, hogy az egyes gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámításakor figyelembe vegye a típusjóváhagyó hatóságok által a használatban lévő nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatban azonosított rendszeres megfeleléségi hiányosságokat.

- (38) Ahhoz, hogy a Bizottság ilyen intézkedéseket hozhasson, fel kell ruházni az ahhoz szükséges hatáskörrel, hogy kidolgozzon és végrehajtson egy olyan eljárást, amely révén ellenőrizni lehet, hogy az üzemelő nehézgépjárművek az (EU) 595/2009 rendeletnek és a hozzá tartozó végrehajtási intézkedéseknek megfelelően meghatározott szén-dioxid-kibocsátásai megfelelnek-e a megfelelőségi nyilatkozatokban, az egyedi jóváhagyási bizonyítványokban vagy az ügyfél-információs dokumentumban rögzített szén-dioxid-kibocsátási értékeknek. Ezen eljárás kidolgozása során különös figyelmet kell fordítani a módszerek azonosítására, beleértve a fedélzeti tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztás-figyelő eszközökből származó adatok használatát olyan stratégiák feltárására, amelyek révén a jármű szén-dioxid-kibocsátási teljesítményét a tanúsítási eljárás során mesterségesen javítják. Amennyiben az ilyen ellenőrzések során a jármű szén-dioxid-kibocsátási teljesítményét mesterségesen javító eltéréseket vagy stratégiákat találnak, az említett megállapításokat elegendő indoknak kell tekinteni annak feltételezéséhez, hogy fennáll az 595/2009/EK rendeletben és az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹ rögzített követelményeknek való meg nem felelés súlyos kockázata, a tagállamoknak pedig ezen az alapon meg kell hozniuk az (EU) 2018/858 rendelet XI. fejezete szerinti szükséges intézkedéseket.

¹ 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.).

- (39) Az e rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célértékek eredményessége nagymértékben függ a szén-dioxid-kibocsátás meghatározásához használt módszer valós vezetési feltételek melletti reprezentatív jellegétől. A tudományos tanácsadási mechanizmus keretében a könnyűgépjárművekre vonatkozóan kiadott 2016. évi véleménnyel, valamint a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően az Európai Parlament által kiadott ajánlással összhangban a nehézgépjárművek esetében is célszerű létrehozni egy olyan mechanizmust, amely az (EU) 2017/2400 rendelet alapján meghatározott szén-dioxid-kibocsátás és energiafogyasztási értékek valós vezetési feltételek melletti reprezentatív jellegének értékelésére szolgál. Ezen értékek valós vezetési feltételek melletti reprezentativitása biztosításának legmegbízhatóbb módja a fedélzeti tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztás-figyelő eszközök adatainak felhasználása. A Bizottságot ezért fel hatáskörrel kell rendelkeznie arra, hogy eljárásokat dolgozhasson ki az említett értékelések elvégzéséhez szükséges tüzelőanyag- és energiafogyasztási adatok gyűjtésére és kezelésére, és hogy biztosítsa az említett adatok nyilvános hozzáférhetőségét, miközben gondoskodik a személyes adatok védelméről.
- (40) A Bizottságnak értékelnie kell, hogy a tüzelőanyag- és energiafogyasztási adatok hogyan segíthetik elő annak biztosítását, hogy a járműnek az 595/2009/EK rendelettel és az ahhoz tartozó végrehajtási intézkedésekkel összhangban a VECTO számításhoz szimulációs rendszerrel meghatározott szén-dioxid-kibocsátási értékei az idő során valamennyi gyártó vonatkozásában tükrözzék a valós vezetési feltételek mellett mért szén-dioxid-kibocsátásokat, és értékelnie kell pontosabban azt, hogy ezek az adatok hogyan használhatók fel a VECTO számításhoz szimulációs rendszerrel meghatározott szén-dioxid-kibocsátási értékek és a valós vezetési feltételek mellett mért szén-dioxid-kibocsátás közötti eltérés figyelemmel kísérésére és szükség esetén ezen eltérés növekedésének megakadályozására.

- (41) 2022-ben a Bizottságnak értékelnie kell az e rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátási előírások eredményességét, különösen a 2030-ra elérendő szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték szintjét, azokat a módszereket, amelyeknek rendelkezésre kell állniuk ennek a célértéknek az eléréséhez és meghaladásához, valamint a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek meghatározását az egyéb típusú nehézgépjárművek, így például a kisebb tehergépkocsik, a különleges felépítményű gépjárművek, a helyi és a helyközi közlekedésben használt autóbuszok és a pótkocsik vonatkozásában. Szigorúan e rendelet céljából az értékelésnek tartalmaznia kell – a tagállami közlekedésre alkalmazandó tömegek és méretek figyelembevételével – a nehézgépjárművekre és a járműszerelvényekre vonatkozó megfontolásokat is, így például a moduláris és az intermodális megoldásokra vonatkozó megfontolásokat, ezzel egyidejűleg figyelembe véve az esetleges közlekedésbiztonsági és -hatékonysági szempontokat, az intermodális, a környezeti, az infrastrukturális és a visszapattanó hatásokat, valamint a tagállamok földrajzi helyzetét.
- (42) Fontos a nehézgépjárművek teljes életciklusra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátásainak uniós szintű értékelése. E célból a Bizottságnak legkésőbb 2023-ig értékelnie kell az uniós piacon forgalomba hozott nehézgépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának felmérésére, illetve az arra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló közös uniós módszertan kidolgozásának lehetőségét. A Bizottságnak nyomonkövetési intézkedéseket kell elfogadnia, ideértve adott esetben a jogalkotási javaslatokat is.

- (43) Annak biztosítása érdekében, hogy a nehézgépjárművek fajlagos szén-dioxid-kibocsátása megőrizze reprezentatív és teljesen naprakész jellegét, e rendeletnek tükröznie kell az 595/2009/EK rendelet és az ahhoz kapcsolódó végrehajtási intézkedések ilyen fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értékeket érintő módosításait. E célból a Bizottságnak olyan hatáskörrel kell rendelkeznie, amely lehetővé teszi számára, hogy minden járműalcsoporthoz tekintetben meghatározzon egy olyan reprezentatív nehézgépjárművet, amely alapul szolgál a fajlagos szén-dioxid-kibocsátásban beálló változások értékeléséhez.
- (44) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni egyes adatok és gyártói teljesítmények listájának közzétételére vonatkozóan.

- (45) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a következők vonatkozásában: a különleges felépítményű nehézgépjárműként jóváhagyott járművek azonosítása és a gyártók éves átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának helyesbítése; a szén-dioxid-többletkibocsátási díj beszedése; a szén-dioxid-kibocsátási értékekben jelentkező eltérések jelentése és azok figyelembevétele az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításakor; a szén-dioxid-referenciakibocsátások meghatározására vonatkozó feltételek alkalmazásának értékelése és azon kritériumok értékelése, amelyek alapján meghatározható, hogy ezeket a kibocsátásokat indokolatlanul növelték-e, és ha igen, hogyan kell azokat helyesbíteni; annak biztosítása, hogy a Bizottság rendelkezésére bocsássák a nehézgépjárművek valós szén-dioxid-kibocsátásával és energiafogyasztásával kapcsolatos egyes paramétereket; annak ellenőrzése, hogy az ügyfél-információs dokumentumán rögzített szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek megfelelnek-e az üzemelő nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának, illetve hogy nem alkalmaznak-e olyan stratégiát, amely az elvégzett vizsgálatok vagy számítások során mesterségesen javítja a jármű teljesítményét; valamint az egyes járműalcsoportok egy vagy több reprezentatív járművének meghatározása, amelyeken a hasznos terhelés korrekciója alapul. Az 595/2009/EK rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni az M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ és O₄ kategóriájú járművek környezeti teljesítménye bizonyos szempontjainak meghatározására vonatkozóan. Az e preambulumbekzdésben említett végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹ megfelelően kell gyakorolni.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (46) Az e rendelet nem alapvető rendelkezéseinek módosítása vagy kiegészítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a szén-dioxid-referenciakibocsátások kiigazítására, az üzemelő nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásainak ellenőrzését szolgáló eljárásokra irányadó elvek és kritériumok meghatározására, valamint az e rendelet mellékleteiben szereplő egyes műszaki paraméterek – ideértve a célprofilok súlyait, a hasznos terhelés értékeit, az éves futásteljesítmény értékeit, valamint a hasznos terhelésre vonatkozó korrekciós tényezőket is – módosítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak¹ megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (47) Mivel e rendelet célját, nevezetesen az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a rendelet terjedelme és hatása miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (48) Ezért az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 rendeletet és 96/53/EK tanácsi irányelvet¹ ennek megfelelően szintén módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

¹ A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).

1. cikk
Tárgy és cél

Annak érdekében, hogy hozzájáruljon annak az uniós célkitűzésnek az eléréséhez, amely a 2005-ös szinthez képest 2030-ra az üvegházhatásúgáz-kibocsátás 30%-os csökkentését irányozza elő az (EU) 2018/842 rendelet 2. cikke által lefedett ágazatokban, valamint hogy hozzájáruljon a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez és hogy biztosított legyen a belső piac zavartalan működése, ez a rendelet szén-dioxid-kibocsátási előírásokat határoz meg az új nehézgépjárművek vonatkozásában, amelyek alapján az új nehézgépjárművek uniós állományának tulajdonítható fajlagos szén-dioxid-kibocsátást az alábbiak szerint kell csökkenteni a szén-dioxid-referenciakibocsátáshoz képest:

- a) a 2025. évvel kezdődő beszámolási időszakokban 15%-kal;
- b) a 2030. évvel kezdődő beszámolási időszakokban 30%-kal, hacsak a 15. cikkben említett felülvizsgálat alapján ettől eltérő határozat nem születik.

A szén-dioxid-referenciakibocsátás az (EU) 2018/956 rendelet szerint a 2019. július 1. és 2020. június 30. közötti időszak (a továbbiakban: a referenciaidőszak) vonatkozásában bejelentett nyomonkövetési adatokon alapul – a különleges felépítményű gépjárművekre vonatkozó adatok kivételével –, és kiszámítása e rendelet I. melléklete 3. pontjának megfelelően történik.

2. cikk

Hatály

- (1) E rendelet az N₂ és N₃ kategóriába tartozó új nehézgépjárművekre alkalmazandó, amelyek az alábbi jellemzőkkel rendelkeznek:
- a) 4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeggel rendelkező merev tehergépkocsik;
 - b) 6 x 2-es tengelykiosztású merev tehergépkocsik;
 - c) 4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeggel rendelkező nyerges vontatók; valamint
 - d) 6 x 2-es tengelykiosztású nyerges vontatók.

Az e rendelet 5. cikkének és I. melléklete 2.3. pontjának alkalmazásában, továbbá azokra az N kategóriába tartozó új nehézgépjárművekre is alkalmazandó, amelyek nem tartoznak az 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ hatálya alá, és nem rendelkeznek az első albekezdés a)–d) pontjában szereplő jellemzőkkel.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 510/2011/EU rendelete (2011. május 11.) az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂ -kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról (HL L 145., 2011.5.31., 1. o.).

Az e bekezdés első és második albekezdésében említett járműkategóriák a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ II. mellékletében meghatározott járműkategóriáknak felelnek meg.

- (2) E rendelet alkalmazásában az (1) bekezdésben említett járművek akkor tekintendők egy július 1-jével kezdődő 12 hónapos időszakban új nehézgépjárműveknek, ha az Unióban az adott időszakban vették először nyilvántartásba őket, és előzőleg nem vették nyilvántartásba őket az Unión kívül.

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

- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén külön eljárást fogad el az 595/2009/EK rendelet és az ahhoz kapcsolódó végrehajtási intézkedések szerint különleges felépítményű nehézgépjárműként jóváhagyott, ám nem ekként nyilvántartásba vett járművek azonosítására, és e járművek figyelembevétele érdekében a 2021. év beszámolási időszakától kezdve, majd minden ezt követő beszámolási időszakra helyesbítéseket alkalmaz a gyártók éves átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátására vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet 16. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

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

3. cikk
Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „szén-dioxid-referenciakibocsátás”: az egyes járműalcsoportokba tartozó valamennyi új nehézgépjármű – a különleges felépítményű gépjárművek kivételével – az 1. cikk második bekezdésében említett referenciaidőszakra meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának átlaga, amelynek meghatározása az I. melléklet 3. pontjának megfelelően történik;
2. „fajlagos szén-dioxid-kibocsátás”: az egyes nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátása, amelynek meghatározása az I. melléklet 2.1. pontjának megfelelően történik;
3. „Y év beszámolási időszaka”: az Y év július 1. és az Y+1 év június 30. közötti időszak;
4. „átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás”: a gyártó új nehézgépjárművei fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának átlaga egy adott beszámolási időszakban, amelynek meghatározása az I. melléklet 2.7. pontjának megfelelően történik;
5. „fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célérték”: az egyes gyártók számára meghatározott, g/tkm-ben kifejezett szén-dioxid-kibocsátási célérték, amelyet évente határoznak meg az előző beszámolási időszakra vonatkozóan, az I. melléklet 4. pontjának megfelelően;

6. „merev tehergépkocsi”: olyan tehergépkocsi, amelyet nem félpótkocsi vontatására terveztek vagy építettek;
7. „nyerges vontató”: olyan vontató, amelyet kizárólag vagy elsősorban félpótkocsik vontatására terveztek és építettek;
8. „járműalcsoport”: az I. melléklet 1. pontjában meghatározott olyan járművek csoportja, amelyek jellemzője, hogy megfelelnek az adott járművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározására alkalmas közös és megkülönböztető műszaki kritériumoknak;
9. „különleges felépítményű gépjármű”: olyan nehézgépjármű, amelyre vonatkozóan az 595/2009/EK rendelet és annak végrehajtási intézkedései alapján a szén-dioxid-kibocsátást és a tüzelőanyag-fogyasztást csak az e rendelet I. mellékletének 2.1. pontjában meghatározottaktól eltérő célprofilokra határozták meg;
10. „gyártó”: az a személy vagy szervezet, aki, illetve amely az (EU) 2018/956 rendelet 5. cikke értelmében felelős az új nehézgépjárművekre vonatkozó adatok benyújtásáért, illetve kibocsátásmentes nehézgépjárművek esetében az a személy vagy szervezet, aki, illetve amely a jóváhagyó hatóságnak felelősséggel tartozik a 2007/46/EK irányelv szerinti, teljes járműre vonatkozó EK-típusjóváhagyási eljárás vagy a 2007/46/EK irányelv szerinti egyedi jóváhagyási eljárás minden vonatkozásáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért;

11. „kibocsátásmentes nehézgépjármű”: belső égésű motor nélküli vagy olyan belső égésű motorral szerelt nehézgépjármű, amelynek kibocsátása az 595/2009/EK rendelettel és a hozzá kapcsolódó végrehajtási intézkedésekkel összhangban történő meghatározás szerint 1 g CO₂/kWh alatt marad, vagy amelynek kibocsátása a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹ és a hozzá kapcsolódó végrehajtási intézkedésekkel összhangban történő meghatározás szerint 1 g CO₂/km alatt marad;
12. „alacsony kibocsátású nehézgépjármű”: a kibocsátásmentes nehézgépjárműtől eltérő olyan nehézgépjármű, amelynek az I. melléklet 2.3.3. pontja szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása kevesebb mint az azon járműalcsoportba tartozó valamennyi jármű szén-dioxid-referenciakibocsátásának fele, amelybe a nehézgépjármű tartozik;
13. „célprofil”: egy célsebességciklus, egy hasznos terhelés értéke, egy felépítmény- vagy pótkocsi-konfiguráció és adott esetben egyéb paraméterek kombinációja, amely tükrözi egy jármű sajátos használatát, amely alapján meghatározzák egy nehézgépjármű hivatalos szén-dioxid-kibocsátását és tüzelőanyag-fogyasztását;
14. „célsebességciklus”: a jármű azon sebességének leírása, amelyet a járművezető el kíván érni vagy amelyre a forgalmi körülmények korlátozzák, az adott út során megtett távolság függvényében;

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

15. „hasznos terhelés”: egy jármű által különböző körülmények között szállított áruk tömege.

4. cikk

A gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása

2020. július 1-jétől kezdve, majd ezt követően minden beszámolási időszakban a Bizottság minden gyártó esetében meghatározza a g/tkm-ben kifejezett átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátást az előző beszámolási időszakra vonatkozóan, az alábbiak figyelembevételével:

- a) a gyártónak az előző beszámolási időszakban nyilvántartásba vett új nehézgépjárműveire – a különleges felépítményű gépjárművek kivételével – vonatkozóan az (EU) 2018/956 rendelet alapján bejelentett adatok; valamint
- b) az 5. cikknek megfelelően meghatározott kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező.

Az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátást az I. melléklet 2.7. pontjával összhangban kell meghatározni.

5. cikk

Kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek

- (1) 2020. július 1-jétől kezdve, majd ezt követően minden beszámolási időszakban a Bizottság minden gyártó esetében meghatározza a kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt az előző beszámolási időszakra vonatkozóan.

A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező figyelembe veszi egy beszámolási időszakban a gyártó modellpalettájában lévő kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek számát és szén-dioxid-kibocsátását, beleértve a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett kibocsátásmentes nehézgépjárműveket, valamint a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású különleges felépítményű gépjárműveket is, és azt az I. melléklet 2.3. pontjával összhangban kell meghatározni.

- (2) A 2019 és 2024 közötti beszámolási időszakra az (1) bekezdés alkalmazásában a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású nehézgépjárművek beszámítása az alábbiak szerint történik:
- a) egy kibocsátásmentes nehézgépjármű két járműnek számít; valamint
 - b) egy alacsony kibocsátású nehézgépjármű legfeljebb két járműnek számít, a fajlagos szén-dioxid-kibocsátásától, valamint azon járműalcsoporthoz alacsony kibocsátásra vonatkozó küszöbértékétől függően, amelybe a jármű az I. melléklet 2.3.3. pontjában meghatározottak szerint tartozik.

A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt az I. melléklet 2.3.1. pontjával összhangban kell meghatározni.

- (3) A 2025-től kezdődő beszámolási időszakok esetében a kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt az I. melléklet 2.3.2. pontjával összhangban 2%-os referenciaérték alapján kell meghatározni.

- (4) A szén-dioxid-kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező legfeljebb 3%-kal csökkentheti a gyártó átlagos fajlagos kibocsátását. A 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett kibocsátásmentes nehézgépjárműveknek a tényezőhöz való hozzájárulása legfeljebb 1,5%-kal csökkentheti a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását.

6. cikk

A gyártók fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékei

2026. július 1-jétől kezdve a Bizottság minden beszámolási időszakban minden gyártó esetében fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértéket határoz meg az előző beszámolási időszakra vonatkozóan. A fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célérték az alábbi értékek szorzatainak az összes járműalcsoportra kiterjedő összege:

- a) esettől függően az 1. cikk első bekezdésének a) vagy b) pontjában említett szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték;
- b) a szén-dioxid-referenciakibocsátás;
- c) a gyártó járművei milyen arányban képviseltetik magukat az egyes járműalcsoportokban;
- d) az egyes járműalcsoportokra alkalmazott, az éves futásteljesítmény és a hasznos terhelés szerinti súlyozó tényezők.

A fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértéket az I. melléklet 4. pontjával összhangban kell meghatározni.

7. cikk

Kibocsátási jóváírások és kibocsátási tartozás

- (1) Annak meghatározása, hogy a 2025–2029-es évek beszámolási időszakában a gyártó megfelel-e a rá érvényes fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeknek, az I. melléklet 5. pontjának megfelelően meghatározott kibocsátási jóváírásainak és kibocsátási tartozásainak figyelembevételével történik, amelyek kiszámításához a gyártó adott beszámolási időszakon belüli új nehézgépjárműveinek – a különleges felépítményű gépjárművek kivételével – számát megszorozzák:
- a) a (2) bekezdésben említett szén-dioxid-csökkentési pályagörbének és a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának különbségével, ha a különbség pozitív szám (a továbbiakban: kibocsátási jóváírások); vagy
 - b) a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának és fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékének különbségével, ha a különbség pozitív szám (a továbbiakban: kibocsátási tartozások).

Kibocsátási jóváírások a 2019–2029-es évek beszámolási időszakában szerezhethők. A 2019–2024-es évek beszámolási időszakában szerzett kibocsátási jóváírások azonban csak annak megállapítása érdekében vehetők figyelembe, hogy a gyártó teljesítette-e a 2025-ös év beszámolási időszakának fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értékeit.

Kibocsátási tartozás a 2025–2029-es évek beszámolási időszakában halmozható fel. A gyártó teljes kibocsátási tartozása azonban nem haladhatja meg a gyártónak a 2025-ös év beszámolási időszakára vonatkozó fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékének és a gyártó ugyanazon időszakon belüli nehézgépjárművei számának megszorzásával kapott érték 5%-át („kibocsátási tartozásküszöb”).

A 2025–2028-as évek beszámolási időszakában szerzett, illetve felhalmozott kibocsátási jóváírások és kibocsátási tartozások adott esetben átvihetők egyik beszámolási időszakról a következőre. A fennmaradó kibocsátási tartozást a 2029-es év beszámolási időszakában rendezni kell.

- (2) A szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbe minden gyártó esetében meghatározásra kerül az I. melléklet 5.1. pontjának megfelelően, az 1. cikk második bekezdésében említett szén-dioxid-referenciakibocsátás és az ugyanazon cikk első bekezdésének a) pontjában a 2025-ös év beszámolási időszakára megállapított szén-dioxid-kibocsátási célérték, illetve a 2025-ös év beszámolási időszakára megállapított szén-dioxid-kibocsátási célérték és a 2030-tól kezdődő beszámolási időszakokra alkalmazandó szén-dioxid-kibocsátási célérték közötti lineáris pályagörbe alapján, az említett cikk első bekezdésének b) pontja szerint.

8. cikk

A fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékek teljesítése

- (1) Ha a (2) bekezdés alapján megállapítást nyer, hogy egy gyártónak 2025-től kezdődően egy adott beszámolási időszakban szén-dioxid-többletkibocsátás tulajdonítható, akkor a Bizottság szén-dioxid-többletkibocsátási díjat szab ki, amelynek kiszámítása az alábbi képlet szerint történik:
- a) 2025-2029. között:
- $$(\text{CO}_2\text{-többletkibocsátási díj}) = (\text{CO}_2\text{-többletkibocsátás} \times 4\,250 \text{ EUR/gCO}_2\text{/tkm})$$
- b) 2030-tól kezdődően:
- $$(\text{CO}_2\text{-többletkibocsátási díj}) = (\text{CO}_2\text{-többletkibocsátás} \times 6\,800 \text{ EUR/gCO}_2\text{/tkm}).$$
- (2) Egy gyártónak az alábbi esetekben tulajdonítanak szén-dioxid-többletkibocsátást:
- a) ha a kibocsátási tartozások összegének a kibocsátási jóváírások összegével csökkentett értéke a 2025–2028. közötti évek bármely beszámolási időszakában meghaladja a 7. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett kibocsátási tartozásküszöböt;
- b) ha a 2029-es év beszámolási időszakában a kibocsátási tartozások összegének a kibocsátási jóváírások összegével csökkentett értéke pozitív;
- c) ha a 2030-as év beszámolási időszakától kezdve a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása meghaladja a rá vonatkozó fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértéket.

Az adott beszámolási időszakban jelentkező szén-dioxid-többletkibocsátás kiszámítása az I. melléklet 6. pontjának megfelelően történik.

- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározza az e cikk (1) bekezdése szerinti szén-dioxid-többletkibocsátási díj beszedésének módját. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (4) A szén-dioxid-többletkibocsátási díjakat az Európai Unió általános költségvetése bevételének kell tekinteni.

9. cikk

A nyomkövetési adatok ellenőrzése

- (1) A típusjóváhagyó hatóságok késedelem nélküli jelentik a Bizottságnak azokat az eltéréseket, amelyeket az e rendelet 13. cikkében említett eljárásnak megfelelően végzett ellenőrzések során az üzemelő nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátását illetően észlelnek a megfelelőségi nyilatkozatokban vagy az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkének (4) bekezdésében említett ügyfél-információs dokumentumban szereplő értékekhez képest.
- (2) A Bizottság az (1) bekezdésben említett eltéréseket figyelembe veszi az adott gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítása céljából.

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

10. cikk

A szén-dioxid-referenciakibocsátás értékelése

A teljes uniós járműállományra vonatkozó CO₂-kibocsátási célértékek meghatározásának alapjául szolgáló szén-dioxid-referenciakibocsátás megbízhatóságának és reprezentativitásának biztosítása érdekében a Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén megállapítja azt a módszertant, amely szerint értékelni kell azon feltételek alkalmazását, amelyek mellett a szén-dioxid-referenciakibocsátást meghatározták, valamint rögzíti azokat a kritériumokat, amelyek alapján meghatározható, hogy ezeket a kibocsátásokat indokolatlanul növelték-e, és ha igen, hogyan kell azokat helyesbíteni.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

11. cikk

Az adatok és a gyártók eredményeinek közzététele

- (1) A Bizottság minden év április 30-ig végrehajtási jogi aktusok révén listát tesz közzé az alábbi adatokkal:
- a) 2020. július 1-jétől az egyes gyártók 4. cikkben említett átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása az előző beszámolási időszakban;
 - b) 2020. július 1-jétől az egyes gyártókra vonatkozó, az 5. cikk (1) bekezdésében említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező az előző beszámolási időszakban;
 - c) 2026. július 1-jétől az egyes gyártók 6. cikkben említett fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértéke az előző beszámolási időszakra;
 - d) 2020. július 1-jétől 2031. június 30-ig az egyes gyártók 7. cikkben említett szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbéje, kibocsátási jóváírásai és 2026. július 1-jétől 2031. június 30-ig kibocsátási tartozása az előző beszámolási időszakban;
 - e) 2026. július 1-jétől az egyes gyártók 8. cikk (1) bekezdésében említett szén-dioxid-többletkibocsátása az előző beszámolási időszakban;
 - f) 2020. július 1-jétől az Unióban az előző beszámolási időszakban nyilvántartásba vett összes új nehézgépjármű átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása.

A 2021. április 30-án közzéteendő listának tartalmaznia kell az 1. cikk második bekezdésében említett szén-dioxid-referenciakibocsátást.

- (2) A Bizottság a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el a szén-dioxid-referenciakibocsátás alábbiak szerinti kiigazítása érdekében:
- a) ha a 14. cikk (1) bekezdésének b) vagy c) pontja szerint sor került a célprofilok súlyainak vagy a hasznos terhelés értékének kiigazítására, a II. melléklet 1. pontjában meghatározott eljárás alkalmazásával;
 - b) ha a 14. cikk (2) bekezdése szerint korrekciós tényezőket határoztak meg, ezeknek a korrekciós tényezőknek a szén-dioxid-referenciakibocsátásra való alkalmazásával.
 - c) ha megállapították a szén-dioxid-referenciakibocsátás indokolatlan növekedését a 10. cikkben említett módszerrel összhangban, szén-dioxid-referenciakibocsátások legkésőbb 2022. április 30-ig történő helyesbítése révén.

A Bizottság közzéteszi a szén-dioxid-referenciakibocsátás kiigazított értékeit, valamint alkalmazza ezeket az értékeket a gyártó azon fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeinek a kiszámításához, amelyek az értékek kiigazítására szolgáló felhatalmazáson alapuló jogi aktusok alkalmazásának kezdőnapját követően kezdődő beszámolási időszakokban alkalmazandók.

12. cikk

Valós vezetési feltételek mellett mért szén-dioxid-kibocsátások és energiafogyasztás

- (1) A Bizottság nyomon követi és értékeli az 595/2009/EK rendelet keretében meghatározott szén-dioxid-kibocsátási és energiafogyasztási értékek valós vezetési feltételek melletti reprezentatív jellegét.

A Bizottság továbbá rendszeresen adatokat gyűjt a nehézgépjárművek valós vezetési feltételek melletti szén-dioxid-kibocsátásáról és energiafogyasztásáról a tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztást nyomon követő fedélzeti eszközök használata révén, kezdve az 595/2009/EK rendelet 5c. cikkének b) pontjában említett intézkedések alkalmazásának kezdőnapjától nyilvántartásba vett új nehézgépjárművekkel.

A Bizottság biztosítja a közvélemény tájékoztatását a reprezentatív jelleg időbeli alakulásáról.

- (2) E cikk (1) bekezdésének alkalmazásában a Bizottság biztosítja, hogy az 595/2009/EK rendelet 5c. cikkének b) pontjában említett intézkedések alkalmazásának időpontjától kezdve – az esettől függően – a gyártók, a nemzeti hatóságok vagy a járművekből való közvetlen adatátvitel útján rendszeres időközönként rendelkezésre bocsássák a nehézgépjárművek valós vezetési feltételek mellett mért szén-dioxid-kibocsátására és energiafogyasztására vonatkozó következő paramétereket:

- a) a jármű-azonosító szám;

- b) a fogyasztott tüzelőanyag és villamos energia;
- c) a teljes megtett távolság;
- d) a hasznos terhelés;
- e) a külső feltöltésű, hibrid hajtású elektromos nehézgépjárművek esetében a fogyasztott tüzelőanyag és villamos energia, valamint a megtett távolság a különböző menetüzemmódok szerinti felosztásban;
- f) az e cikk (1) bekezdésében meghatározott kötelezettségek teljesítéséhez szükséges egyéb paraméterek.

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

- (3) A tesztelés során mért és a valós vezetési feltételek mellett mért kibocsátási értékek közötti különbség növekedésének megakadályozása céljából a Bizottság legkésőbb az 595/2009/EK rendelet 5c. cikkének b) pontjában említett intézkedések alkalmazásának kezdőnapját követő két éven és öt hónapon belül felméri, hogy a tüzelőanyag- és energiafogyasztásra vonatkozó adatokat hogyan lehet annak biztosítására felhasználni, hogy a járműveknek az említett rendelet szerint meghatározott szén-dioxid-kibocsátási és energiafogyasztási értékei az egyes gyártók esetében továbbra is reprezentatívak maradjanak a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás tekintetében.

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

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

13. cikk

Az üzemelő nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának ellenőrzése

- (1) A gyártók biztosítják, hogy az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkének (4) bekezdésében említett ügyfél-információs dokumentumban rögzített szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek megfeleljenek az üzemelő nehézgépjárművek említett rendelettel összhangban meghatározott szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának.

- (2) A (4) bekezdésben említett eljárások hatálybalépését követően a típusjóváahagyó hatóságok a megfelelő és reprezentatív járműminták alapján ellenőrzik, hogy azon gyártók tekintetében, amelyek számára engedélyt adtak a számításhoz szimulációs rendszer 595/2009/EK rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban való működtetésére, az ügyfél-információs dokumentumokban rögzített szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek megfelelnek-e az üzemelő nehézgépjárművek említett rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban meghatározott szén-dioxid-kibocsátásainak és tüzelőanyag-fogyasztásának, megfontolva többek között a tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztás fedélzeti eszközökkel történő figyeléséből származó, rendelkezésre álló adatok felhasználását.

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

- (3) Amennyiben a (2) bekezdés szerint elvégzett ellenőrzések eredményeként fény derül a szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek megfelelőségének olyan hiányára, amely nem tudható be a számításhoz szimulációs rendszer hibás működésének, vagy bármely olyan stratégiára, amely mesterségesen javítja a jármű teljesítményét, a felelős típusjóváahagyó hatóság – az (EU) 2018/858 rendelet XI. fejezetében előírt szükséges intézkedések megtételén felül – biztosítja – az adott esettől függően – az ügyfél-információs dokumentumok, a megfelelőségi nyilatkozatok és az egyedi jóváhagyási bizonyítványok helyesbítését.

- (4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározza az e cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzések végrehajtására vonatkozó eljárásokat. E végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az első albekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok elfogadása előtt a 17. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el, amelyben megállapítja az első albekezdésben említett eljárások meghatározására vonatkozó irányadó elveket és kritériumokat.

14. cikk

Az I. és II. melléklet módosításai

- (1) Annak biztosítása érdekében, hogy az egyes gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának 4. cikk szerinti kiszámításában és a fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékek 6. cikk szerinti kiszámításában használt műszaki paraméterek figyelembe vegyék a műszaki fejlődést és a teherfuvarozási logisztika változásait, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. és II. mellékletben szereplő alábbi rendelkezések módosítása érdekében:
- a) az I. melléklet 1. táblázatában szereplő, a vezetőfülke-típusra és a motorteljesítményre vonatkozó bejegyzések, valamint az említett táblázatban említett „hálóhelyes vezetőfülke” és „nappali vezetőfülke” fogalommeghatározásai;
 - b) a célprofil I. melléklet 2. táblázatában szereplő súlyai;

- c) az I. melléklet 3. táblázatában szereplő hasznos terhelés értékei, valamint a II. melléklet 1. táblázatában szereplő, a hasznos terhelésre vonatkozó korrekciós tényezők;
 - d) az I. melléklet 4. táblázatában szereplő éves futásteljesítmény-értékek.
- (2) Ha az 595/2009/EK rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben meghatározott típusjóváhagyási eljárásokat az e cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említettektől eltérően, oly módon módosítják, hogy az e bekezdés szerint meghatározott reprezentatív járművek szén-dioxid-kibocsátása 5 g CO₂/km értéknél nagyobb mértékben nő vagy csökken, akkor a Bizottság a 11. cikk (2) bekezdése első albekezdésének b) pontjával összhangban korrekciós tényezőt alkalmaz a szén-dioxid-referenciakibocsátásra, amit a II. melléklet 2. pontjában szereplő képlet segítségével kell kiszámítani.
- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén megállapítja az egyes járműalcsoportok egy vagy több reprezentatív járművének és ezek statisztikai súlyának meghatározására szolgáló módszert, amelynek alapján az e cikk (2) bekezdésében említett kiigazítást meg kell állapítani, az (EU) 2018/956 rendelet szerint jelentett nyomonkövetési adatok és a járművek (EU) 2017/2400 rendelet 12. cikkének (1) bekezdésében felsorolt műszaki jellemzőinek figyelembevételével. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet 16. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

15. cikk

Felülvizsgálat és jelentéstétel

- (1) A Bizottság legkésőbb 2022. december 31-én jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet eredményességéről, a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékről, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművekre vonatkozó, 2030-tól alkalmazandó ösztönzési mechanizmus szintjéről, az egyéb típusú nehézgépjárművekre, többek között pótkocsikra, helyi és helyközi forgalomban használt autóbuszokra és különleges felépítményű gépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek megállapításáról, valamint a nehézgépjárművekre vonatkozóan kötelező kibocsátáscsökkentési célértékek 2035-től, illetve 2040-től kezdődő bevezetéséről. A 2030-ra vonatkozó célértéket az Európai Unió Párizsi Megállapodás szerinti kötelezettségvállalásaival összhangban kell értékelni.
- (2) Az e cikk (1) bekezdésében említett jelentés tartalmazza továbbá különösen az alábbiak értékelését:
- a) a 7. cikkben említett kibocsátási jóváírásokat és kibocsátási tartozásokat alkalmazó rendszer hatékonysága, továbbá hogy helyénvaló-e e rendszer alkalmazását meghosszabbítani 2030-ra és az azt követő évekre;
 - b) a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek elterjedése, figyelembe véve a 2009/33/EK irányelvben meghatározott célértékeket, valamint az ilyen nehézgépjárművek forgalomba hozatalát érintő releváns paramétereket és feltételeket;

- c) a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművekre vonatkozó, a 5. cikkben meghatározott ösztönzési mechanizmus hatékonysága, illetve különböző elemeinek megfelelése, azzal a céllal, hogy azt a 2025 utáni időszakra vonatkozóan kiigazítsák a kibocsátásmentes hatósugár és járműalcsoporthoz szerinti lehetséges, a futásteljesítmény és a hasznos terhelés szerinti súlyozó tényezőket is figyelembe vevő megkülönböztetés érdekében, olyan alkalmazási kezdőnap megállapításával, amely legalább 3 év felkészülési időt biztosít;
- d) a szükséges elektromos és tüzelőanyag töltő infrastruktúra kiépítése, a motorra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások bevezetésének lehetősége különösen a különleges felépítményű gépjárművekre vonatkozóan, valamint az (EU) 2017/2400 rendelettel összhangban meghatározott szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek valós vezetési feltételek melletti reprezentatív jellege;
- e) kizárólag e rendelet céljából – a tagállami közlekedésre alkalmazandó tömeg és méret figyelembevételével – a nehézgépjárművekre és a járműszerelvényekre vonatkozó megfontolások, így például a moduláris és az intermodális koncepciók, ezzel egyidejűleg értékelve az esetleges közlekedésbiztonsági és -hatékonysági szempontokat, az intermodális, környezeti, infrastrukturális és a visszapattanó hatásokat, valamint a tagállamok földrajzi helyzetét;
- f) a VECTO számításhoz szimulációs rendszer, a rendszer folyamatos és időben történő frissítésének biztosítása céljából;

- g) egy olyan egyedi módszertan kidolgozásának lehetősége, amely magában foglalja a megújuló energiával előállított, valamint az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹ említett fenntarthatósági és üvegházhatásúgázkibocsátás-megtakarítási kritériumoknak megfelelő, szintetikus és fejlett, alternatív folyékony és gáz-halmazállapotú megújuló tüzelőanyagok – többek között az e-tüzelőanyagok – használatának a kibocsátáscsökkentéshez való lehetséges hozzájárulását.
 - h) a gyártók közötti nyitott, átlátható és megkülönböztetésmentes összevonási mechanizmus bevezetésének megvalósíthatósága;
 - i) a szén-dioxid-többletkibocsátási díj szintje, annak biztosítása érdekében, hogy az meghaladja a szén-dioxid-kibocsátási célértékek eléréséhez szükséges technológiák átlagos határköltségeit.
- (3) Az (1) bekezdésben említett jelentést adott esetben az e rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslat kíséri.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

- (4) Az (EU) 2019/... rendelet⁺ 15. cikkének (5) bekezdése szerinti értékelés keretében a Bizottság értékeli annak lehetőségét, hogy a szén-dioxid-többletkibocsátási díjakból származó bevételt egy meghatározott alaphoz vagy egy megfelelő programhoz rendelje, azzal a céllal, hogy biztosítsa a Párizsi Megállapodás 4.1. cikkében említett klímasemleges gazdaság felé történő igazságos átmenetet, különösen az átképzés, a továbbképzés és az egyéb készségekre vonatkozó képzés, valamint a munkavállalók gépjárműiparon belüli átcsoportosításának támogatása érdekében az összes érintett tagállamban, különösen az átmenet által leginkább érintett régiókban és közösségekben. A Bizottság erről adott esetben legkésőbb 2027-ig jogalkotási javaslatot terjeszt elő.
- (5) A Bizottság legkésőbb 2023-ig értékeli az uniós piacon forgalomba hozott új nehézgépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának felmérésére, illetve az arra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló közös uniós módszertan kidolgozásának lehetőségét. A Bizottság ezt az értékelést – beleértve adott esetben a nyomkövetési intézkedésekre vonatkozó javaslatokat is, például a jogalkotási javaslatokat – továbbítja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

⁺ HL: Kérjük, illesszék be a (2017/0293 (COD) -pe 6/19) dokumentumban szereplő rendelet számát a szövegbe.

16. cikk
A bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ 44. cikke (1) bekezdésének a) pontjában említett Éghajlatváltozási Bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

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

17. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak a 11. cikk (2) bekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében és a 14. cikk (1) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól ... [e rendelet hatálybalépésének napja]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 11. cikk (2) bekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében és a 14. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 11. cikk (2) bekezdése, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdése és a 14. cikk (1) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

18. cikk

Az 595/2009/EK rendelet módosítása

A 595/2009/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk első bekezdése a következő mondattal egészül ki:
- „Az 5a., 5b. és 5c. cikk alkalmazásában az O₃ és O₄ kategóriájú járművekre is alkalmazni kell.”

2. A szöveg a következő cikkekkel egészül ki:

„5a. cikk

A gyártókkal szembeni különös követelmények az M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ és O₄ kategóriájú járművek környezeti teljesítménye tekintetében

- (1) A gyártóknak gondoskodniuk kell arról, hogy az értékesített, nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett O₃ és O₄ kategóriájú új járművek megfeleljenek az alábbi követelményeknek:
 - a) az említett járművek szén-dioxid-kibocsátásra, tüzelőanyag-fogyasztásra, villamosenergia-fogyasztásra és gépjárművek kibocsátásmentes hatósugarára gyakorolt hatása az 5c. cikk a) pontjában említett módszertan szerint kerül meghatározásra;
 - b) a járművek a hasznos terhelés figyelemmel kísérésére és rögzítésére szolgáló fedélzeti berendezésekkel vannak ellátva, összhangban az 5c. cikk b) pontjában említett követelményekkel.
- (2) A gyártók biztosítják, hogy az értékesített, nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú új járműveket fedélzeti készülékek szereljék fel a tüzelőanyag- és/vagy az energiafogyasztás, a hasznos terhelés és a futásteljesítmény figyelemmel kísérésére és rögzítésére, összhangban az 5c. cikk b) pontjában említett követelményekkel.

A gyártóknak biztosítaniuk kell továbbá, hogy e járművek kibocsátásmentes hatósugarát és villamosenergia-fogyasztását az 5c. cikk c) pontjában említett módszertannal összhangban határozzák meg.

5b. cikk

A tagállamokkal szembeni különös követelmények az M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ és O₄ kategóriájú járművek környezeti teljesítménye tekintetében

- (1) A nemzeti hatóságok az 5c. cikkben említett végrehajtási intézkedésekkel összhangban megtagadják az EK-típusjóváhagyás vagy a nemzeti típusjóváhagyás megadását azon M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ és O₄ kategóriájú új járműtípusok esetében, amelyek nem felelnek meg az említett végrehajtási intézkedésekben megállapított követelményeknek.
- (2) A nemzeti hatóságok az 5c. cikkben említett végrehajtási intézkedésekkel összhangban megtiltják azon M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ és O₄ kategóriájú új járművek értékesítését, nyilvántartásba vételét vagy forgalomba helyezését, amelyek nem felelnek meg az említett végrehajtási intézkedésekben megállapított követelményeknek.

5c. cikk

Intézkedések az M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ és O₄ kategóriájú járművek környezeti teljesítménye bizonyos szempontjainak meghatározására

A Bizottság 2021. december 31-ig végrehajtási jogi aktusok révén elfogadja a következő intézkedéseket:

- a) az O₃ és O₄ kategóriájú járművek teljesítményének a szén-dioxid-kibocsátásra, a tüzelőanyag-fogyasztásra, a villamosenergia-fogyasztásra és a gépjárművek kibocsátásmentes hatósugarára gyakorolt hatása tekintetében való értékelésére szolgáló módszertan;

- b) az M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú gépjárművek tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztásának és futásteljesítményének figyelemmel kísérésére és rögzítésére szolgáló fedélzeti eszközök felszerelésére, valamint az (EU) 2019/... európai parlamenti és tanácsi rendelet⁺ 2. cikke (1) bekezdése első albekezdésének a), b), c) vagy d) pontjában felsorolt jellemzőknek megfelelő járművek és azoknak az O₃ és O₄ kategóriájú járművekkel való kombinációi hasznos terhelésének, illetve össztömegének meghatározására és rögzítésére – beleértve szükség szerint a kombináción belüli járművek közötti adatátvitelt is – vonatkozó műszaki követelmények;
- c) az M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú új járművek kibocsátásmentes hatósugarának és villamosenergia-fogyasztásának meghatározására szolgáló módszertan.

E végrehajtási jogi aktusokat a 13a. cikkben említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/... rendelete (...) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 rendelet és a 96/53/EK irányelv módosításáról (HL L ...).”

⁺ HL: Kérjük, illesszék be a (2018/0143 (COD) -pe 60/19) dokumentumban szereplő rendelet számát a szövegbe és egészítsék ki a megfelelő lábjegyzetet.

3. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„13a. cikk

A bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot az (EU) 2018/858/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel* létrehozott „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

* Az Európai Parlament és a Tanács (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 és a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).”

19. cikk
Az (EU) 2018/956 rendelet módosítása

Az (EU) 2018/956 rendelet a következőképpen módosul:

1. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben* és az 595/2009/EK és az (EU) 2019/... európai parlamenti és tanácsi rendeletben**+ szereplő fogalommeghatározások alkalmazandók.

* 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.).

** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/... rendelete (...) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 rendelet és a 96/53/EK irányelv módosításáról (HL L ...).”

⁺ HL: Kérjük, illesszék be a (2018/0143 (COD) -pe 60/19) dokumentumban szereplő rendelet számát a szövegbe és egészítsék ki a megfelelő lábjegyzetet.

2. A 4. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az Unióban első alkalommal nyilvántartásba vett új nehézgépjárművek tekintetében a tagállamok 2019. január 1-jétől kezdve nyomon követik az I. melléklet A. pontjában meghatározott adatokat.

A II. mellékletben foglalt adatbejelentési eljárással összhangban a tagállami illetékes hatóságok 2020-tól kezdve minden év szeptember 30-ig megküldik az előző beszámolási időszak során (július 1. és június 30. között) gyűjtött adatokat a Bizottságnak.

A 2019-es évet illetően a 2020. szeptember 30-ig bejelentett adatoknak a 2019. január 1. és 2020. június 30. között gyűjtött adatokat kell tartalmaznia.

A korábban az Unión kívül nyilvántartásba vett új nehézgépjárművekre vonatkozó adatokat nem kell nyomon követni és bejelenteni, kivéve ha a nyilvántartásba vételük az Unióban történő nyilvántartásba vétel előtt kevesebb mint három hónappal történt meg.”

3. Az 5. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A nehézgépjárműgyártók az I. melléklet B. részének 1. pontjában meghatározott kezdő évektől kezdődően minden egyes új nehézgépjármű esetében nyomon követik az I. melléklet B. részének 2. pontjában meghatározott adatokat.

Az I. melléklet B. részének 1. pontjában meghatározott kezdő évektől kezdődően a nehézgépjárműgyártóknak a II. mellékletben meghatározott jelentéstételi eljárással összhangban minden év szeptember 30-ig be kell jelenteniük a Bizottságnak az összes új nehézgépjárműre vonatkozó említett adatokat, az előző, július 1. és június 30. közötti beszámolási időszakra eső szimulációs időpontot megadva.

A 2019-es évet illetően a gyártóknak azon új nehézgépjárművek esetében kell adatot szolgáltatnia, amelyek szimulációja a 2019. január 1. és 2020. június 30. közötti időszakra esik.

A szimuláció időpontja az I. melléklet B. rész 2. pontjának 71. adatával összhangban bejelentett időpont.”

4. A 10. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság minden év április 30-ig éves jelentést tesz közzé, amelyben elemzi a tagállamok és a gyártók által az előző beszámolási időszakra vonatkozóan benyújtott adatokat.”

5. A II. melléklet 3.2. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„3.2. Az előző beszámolási időszakban nyilvántartásba vett nehézgépjárműveknek a nyilvántartásban rögzített adatait 2021-től kezdődően minden évben április 30-ig közzé kell tenni, kivéve a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott adatokat.”

20. cikk

A 96/53/EK irányelv módosításai

A 96/53/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk az „alternatív üzemanyaggal hajtott jármű” meghatározása után a következő fogalommeghatározással egészül ki:

„- „kibocsátásmentes jármű”: az (EU) 2019/... európai parlamenti és tanácsi rendelet*+ 3. cikkének 11) pontjában meghatározott kibocsátásmentes nehézgépjármű.

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/... rendelete (...) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 rendelet és a 96/53/EK irányelv módosításáról (HL L ...).”

2. A 10b. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10b. cikk

Az alternatív üzemanyaggal hajtott vagy kibocsátásmentes járművek megengedett legnagyobb össz tömege az I. melléklet 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3., 2.2.4., 2.3.1., 2.3.2. és 2.4. pontjában meghatározottak szerint engedélyezett.

⁺ HL: Kérjük, illesszék be a (2018/0143 (COD) -pe 60/19) dokumentumban szereplő rendelet számát a szövegbe és egészítsék ki a megfelelő lábjegyzetet.

Az alternatív üzemanyaggal hajtott vagy kibocsátásmentes járművek emellett meg kell, hogy feleljenek az I. melléklet 3. pontjában a legnagyobb megengedett tengelyterhelés vonatkozásában meghatározott tömeghatár-értékeknek.

Az alternatív üzemanyaggal hajtott vagy kibocsátásmentes járművek esetében szükséges többlettömeget a kérdéses jármű jóváhagyási eljárása során a gyártó által benyújtott dokumentáció alapján kell meghatározni. A többlettömeget fel kell tüntetni a 6. cikkel összhangban előírt hivatalos igazolásokon.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10h. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy ezen irányelv alkalmazása céljából naprakészé tegye a 2. cikkben említett, olyan alternatív üzemanyagokat tartalmazó listát, amelyek esetében többlettömeget kell biztosítani. Különösen fontos, hogy a Bizottság a szokásos gyakorlatát követve e felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt szakértői konzultációkat folytasson, többek között a tagállamok szakértőivel is.”

3. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

- a) a 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. és 2.2.4. pont második oszlopa a következő albekezdéssel egészül ki:

„Jármű-kombinációk esetében, beleértve az alternatív üzemanyaggal hajtott vagy kibocsátásmentes járműveket is, az e szakaszra vonatkozóan előírt megengedett legnagyobb össztömeg az alternatív tüzelőanyag- vagy kibocsátásmentes technológia többlettömegével, legfeljebb 1 tonnával, illetve 2 tonnával megnövelésre kerül.”;

- b) a 2.3.1. pont második oszlopa a következő albekezdéssel egészül ki:

„Kibocsátásmentes járművek: a 18 tonna megengedett legnagyobb össztömeg a kibocsátásmentes technológia többlettömegével, legfeljebb 2 tonnával megnövelésre kerül.”;

- c) a 2.3.2. pont harmadik oszlopa a következő albekezdéssel egészül ki:

„Háromtengelyes kibocsátásmentes járművek: a 25 tonna vagy – amennyiben a hajtott tengelyt ikerabroncsozással és lérugós felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy ha a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncsozással szerelték és a legnagyobb tengelyterhelés tengelyenként nem haladja meg a 9,5 tonnát – 26 tonna megengedett legnagyobb össztömeg, a kibocsátásmentes technológia többlettömegével, de legfeljebb 2 tonnával megnövelésre kerül.”;

- d) a 2.4. pont harmadik oszlopa a következő albekezdéssel egészül ki:

„Háromtengelyes csuklós autóbuszok, amelyek kibocsátásmentes járművek: a 28 tonna megengedett legnagyobb össztömeg a kibocsátásmentes technológia többlettömegével, legfeljebb 2 tonnával megnövelésre kerül.”

21. cikk
Hatálybalépés

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 ...,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET

Az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás, a fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célérték és a szén-dioxid-többletkibocsátás

1. JÁRMŰALCSOPORTOK

Minden új nehézgépjárművet az 1. táblázatban meghatározott egyik járműalcsoporthoz kell sorolni az abban meghatározott kritériumok alapján.

1. táblázat – Járműalcsoporthoz (sg)

Nehézgépjárművek	Vezetőfülke-típus	Motorteljesítmény	Járműalcsoporthoz (sg)
4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömegű merev tehergépkocsik	Összes	< 170 kW	4-UD
	Nappali vezetőfülke	≥ 170 kW	4-RD
	Hálólhelyes vezetőfülke	≥ 170 kW és < 265 kW	
	Hálólhelyes vezetőfülke	≥ 265 kW	4-LH
6 x 2-es tengelykiosztású merev tehergépkocsik	Nappali vezetőfülke	Összes	9-RD
	Hálólhelyes vezetőfülke		9-LH
4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömegű nyerges vontatók	Nappali vezetőfülke	Összes	5-RD
	Hálólhelyes vezetőfülke	< 265 kW	
	Hálólhelyes vezetőfülke	≥ 265 kW	5-LH
6 x 2-es tengelykiosztású nyerges vontatók	Nappali vezetőfülke	Összes	10-RD
	Hálólhelyes vezetőfülke		10-LH

„Hálólhelyes vezetőfülke”: olyan vezetőfülke-típus, amely a vezetőülés mögött alvásra szánt hellyel rendelkezik az (EU) 2018/956 rendelet értelmében végzett bejelentés alapján.

„Nappali vezetőfülke”: olyan típusú vezetőfülke, amely nem hálólhelyes vezetőfülke.

Ha a vezetőfülke típusára vagy a motorteljesítményre vonatkozó információk hiányának következtében egy új nehézgépjármű nem sorolható egyik járműalcsoportba sem, akkor az alvástípusának (merev tehergépkocsi vagy nyerges vontató) és a tengelykiosztásának (4 x 2 vagy 6 x 2) megfelelő távolsági (LH) járműalcsoportba kell sorolni.

Ha egy új nehézgépjárművet a 4-UD járműalcsoportba sorolnak, azonban a 2.1. pont 2. táblázatában meghatározott UDL vagy UDR célprofilokat illetően nem állnak rendelkezésre a széndioxid-kibocsátásra vonatkozó, g/km-ben kifejezett adatok, akkor az új nehézgépjárművet a 4-RD járműalcsoportba kell sorolni.

2. A GYÁRTÓ ÁTLAGOS FAJLAGOS SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSA

2.1. A új nehézgépjármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátása

Az sg járműalcsoportba sorolt új v nehézgépjármű g/km ($CO2_v$) értékben kifejezett fajlagos szén-dioxid-kibocsátását az alábbi képlet segítségével kell kiszámítani:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

ahol:

$\sum mp$ a 2. táblázatban felsorolt minden mp célprofilba tartozó járművek összege;

sg az a járműalcsoport, amelybe az új v nehézgépjárművet e melléklet 1. pontja alapján sorolták;

$W_{sg,mp}$ a célprofil 2. táblázatban megjelölt súlyozása;

$CO2_{v,mp}$ az új v nehézgépjármű mp célprofilhoz meghatározott és az (EU) 2018/956 rendelet szerint bejelentett, g/km -ben kifejezett szén-dioxid-kibocsátása.

A kibocsátásmentes nehézgépjárművek fajlagos szén-dioxid-kibocsátását $0 g CO_2/km$ -ben kell meghatározni.

A különleges felépítményű gépjárművek fajlagos CO_2 -kibocsátását az (EU) 2018/956 rendelet értelmében, g/km -ben bejelentett CO_2 -kibocsátás átlagában kell meghatározni.

2. táblázat – A célprofilok súlyai ($W_{sg,mp}$)

Járműalcsoport (sg)	Célprofil ¹ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

A célprofilok meghatározásai

RDL	Regionális szállítás, alacsony hasznos terhelés
RDR	Regionális szállítás, reprezentatív hasznos terhelés
LHL	Távolsági, alacsony hasznos terhelés
LHR	Távolsági, reprezentatív hasznos terhelés
UDL	Városi szállítás, alacsony hasznos terhelés
UDR	Városi szállítás, reprezentatív hasznos terhelés
REL	Regionális szállítás (EMS), alacsony hasznos terhelés
RER	Regionális szállítás (EMS), reprezentatív hasznos terhelés
LEL	Távolsági (EMS), alacsony hasznos terhelés
LER	Távolsági (EMS), reprezentatív hasznos terhelés

2.2. A gyártó adott járműalcsoportba tartozó összes új nehézgépjárművének átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása

Minden gyártó esetében és minden beszámolási időszakra ki kell számítani az adott sg járműalcsoportba tartozó összes új nehézgépjármű g/tkm-ben kifejezett átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását ($avgCO2_{sg}$) az alábbi képlet segítségével:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

ahol:

$\sum v$ a gyártó sg járműalcsoportba tartozó összes új nehézgépjárművének összege, a különleges felépítményű gépjárművek kivételével, 4. cikk első bekezdésének a) pontja szerint;

$CO2_v$ egy új v nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;

V_{sg} a gyártó sg járműalcsoportba tartozó új nehézgépjárművének száma, a különleges felépítményű gépjárművek kivételével, 4. cikk első bekezdésének a) pontja szerint;

PL_{sg} az sg járműalcsoportba tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelése.

2.3. Az 5. cikkben említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező

2.3.1 A 2019–2024. évi beszámolási időszak

Minden gyártó esetében és minden, 2019. és 2024. közé eső beszámolási időszakra ki kell számítani az 5. cikkben említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező (ZLEV) értékét az alábbi képlet segítségével:

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{minimum 0,97 értékkel}$$

ahol:

V a gyártó új, a 2. cikk (1) bekezdésének első albekezdésében meghatározott jellemzőkkel rendelkező nehézgépjárműveinek száma, a különleges felépítményű gépjárművek kivételével, a 4. cikk első bekezdésének a) pontja szerint;

V_{conv} a gyártó új, a 2. cikk (1) bekezdésének első albekezdésében meghatározott jellemzőkkel rendelkező nehézgépjárműveinek száma, a különleges felépítményű gépjárművek kivételével, 4. cikk első bekezdésének a) pontja szerint, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek kivételével;

V_{zlev} a V_{in} és a V_{out} összege,

ahol:

$$V_{in} = \sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

A Σ_v a 2. cikk (1) bekezdésének első albekezdésében meghatározott jellemzőkkel rendelkező összes kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású új nehézgépjármű összege;

CO_{2v} egy kibocsátásmentes vagy alacsony kibocsátású v nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott, g/km-ben kifejezett fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;

LET_{sg} az sg járműalcsoport alacsony kibocsátási küszöbértéke, amelyhez a v jármű a 2.3.3. pontban meghatározottak szerint tartozik;

V_{out} a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett, újonnan nyilvántartásba vett kibocsátásmentes nehézgépjárművek teljes száma, megszorozva kettővel, amely legfeljebb a V_{conv} 1,5 %-a lehet.

2.3.2 2025-től kezdődő beszámolási időszakok

Minden gyártó esetében és minden beszámolási időszakra ki kell számítani az 5. cikkben említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező (ZLEV) értékét az alábbi képlet segítségével:

$ZLEV = 1 - (y - x)$ kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint 1 vagy kisebb, mint 0,97; ilyenkor a ZLEV-tényezőt az adott esettől függően 1-ben vagy 0,97-ban kell meghatározni

ahol:

x 0,02

y a V_{in} és a V_{out} összege osztva a V_{total} -al, ahol:

Vin a 2. cikk (1) bekezdésének első albekezdésében meghatározott jellemzőkkel rendelkező, újonnan nyilvántartásba vett kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek teljes száma, melyek mindegyikét az alábbi képlet szerint ZLEVfajlagos-ként kell számításba venni:

$$\text{ZLEVfajlagos} = 1 - (\text{CO2}_v / \text{LET}_{sg})$$

ahol:

CO2_v egy kibocsátásmentes vagy alacsony kibocsátású *v* nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott, g/km-ben kifejezett fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;

LET_{sg} az *sg* járműalcsoporthoz alacsony kibocsátásra vonatkozó küszöbértéke, amelyhez a jármű a 2.3.3. pontban meghatározottak szerint tartozik;

Vout a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett, újonnan nyilvántartásba vett kibocsátásmentes nehézgépjárművek teljes száma, amely legfeljebb a Vtotal 0,035 %-a lehet;

Vtotal V_{total} a gyártó újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárműveinek teljes száma az adott beszámolási időszakban.

ahol: Vin/Vtotal alacsonyabb, mint 0,0075, a ZLEV-tényezőt pedig 1-ben kell meghatározni.

2.3.3 Az alacsony kibocsátásra vonatkozó küszöbérték

Az sg járműalcsoporthoz LET_{sg} alacsony kibocsátásra vonatkozó küszöbértékének meghatározása a következőképpen történik:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

ahol:

$rCO2_{sg}$ az sg járműalcsoporthoz 3. pontban meghatározott szén-dioxid-referenciakibocsátása;

PL_{sg} az sg járműalcsoporthoz tartozó járművek 2.5. pontban meghatározott átlagos hasznos terhelése

2.4. A gyártó új nehézgépjárművei által az egyes járműalcsoportokban képviselt részarány

Az alábbi képlet segítségével minden gyártó esetében és minden beszámolási időszakra ki kell számítani, hogy az új nehézgépjárművek mekkora részaránya ($share_{sg}$) tartozik az sg járműalcsoporthoz:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

ahol:

V_{sg} a gyártó sg járműalcsoporthoz tartozó új nehézgépjárműveinek száma, a különleges felépítményű gépjárművek kivételével 4. cikk első bekezdésének a) pontja szerint;

V a gyártó új nehézgépjárművének száma, a különleges felépítményű gépjárművek kivételével a 4. cikk első bekezdésének a) pontja szerint.

2.5. A járműalcsoporthoz tartozó összes jármű átlagos hasznos terhelés értékei

Egy sg járműalcsoporthoz tartozó jármű PL_{sg} átlagos hasznos terhelés értékét az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

ahol:

Σ_{mp} az összes mp célprofilba tartozó járművek összege;

$W_{sg,mp}$ a célprofil a 2.1 pont 2. táblázatában meghatározott súlyozása;

$PL_{sg,mp}$ az sg járműalcsoporthoz tartozó járműveknél a 3. táblázatban meghatározottak szerint az mp célprofilhoz hozzárendelt hasznos terhelés értéke.

3. táblázat – $PL_{sg, mp}$ hasznos terhelés értékei (tonnában)

Járműalcsoport (sg)	Célprofil ¹ (mp)									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ A célprofilok meghatározását lásd a 2.1. pont 2. táblázata alatt

2.6. A futásteljesítmény és hasznos terhelés szerinti súlyozó tényező

Egy sg járműalcsoport futásteljesítmény és hasznos terhelés szerinti súlyozó tényezője (MPW_{sg}) a 4. táblázatban szereplő éves futásteljesítmény és a 2.5. pont 3. táblázatában szereplő járműalcsoportonkénti hasznos terhelés értékeinek szorzata az 5-LH járműalcsoport vonatkozó értékéhez normalizálva, és kiszámítása az alábbiak szerint történik:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

ahol:

AM_{sg} az adott járműalcsoportha tartozó járművek 4. táblázatban meghatározott éves futásteljesítménye;

AM_{5-LH} az 5-LH járműalcsoportha 4. táblázatban meghatározott éves futásteljesítménye;

PL_{sg} a 2.5. pontban meghatározott átlagos hasznos terhelés értékei;

PL_{5-LH} az 5-LH járműalcsoportha a 2.5. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelés értékei.

4. táblázat – Éves futásteljesítmények

Jármű-alcsoportha (sg)	Éves futásteljesítmény (AM_{sg}) (km-ben)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. A gyártó 4. cikkben említett, g/tkm-ben kifejezett átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása

Minden gyártó esetében és minden *beszámolási időszakra* ki kell számítani a g/tkm-ben kifejezett átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátást (CO₂) az alábbi képlet segítségével:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

ahol:

$\sum_{sg}$ az összes járműalcsoportha tartozó járművek összege;

$ZLEV$ a kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező, a 2.3. pontban meghatározottak szerint;

$share_{sg}$ az új nehézgépjárművek részaránya az sg járműalcsoporthon belül, a 2.4. pontban meghatározottak szerint;

MPW_{sg} a futásteljesítmény és hasznos terhelés szerinti súlyozó tényező, a 2.6. pontban meghatározottak szerint;

$avgCO_{2sg}$ a g/tkm-ben kifejezett átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás, a 2.2. pontban meghatározottak szerint.

3. AZ 1. CIKK MÁSODIK BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT SZÉN-DIOXID-REFERENCIAKIBOCSÁTÁS

Az összes gyártó referenciaidőszakon belüli összes új nehézgépjárműve alapján minden egyes sg járműalcsoporthoz ki kell számítani a szén-dioxid-referenciakibocsátást ($rCO2_{sg}$) az alábbi képlet segítségével:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

ahol:

Σ_v a referenciaidőszakban nyilvántartásba vett és sg járműalcsoporthoz tartozó összes új nehézgépjármű összege, a különleges felépítményű gépjárművek kivételével az 1. cikk második bekezdése szerint;

$CO2_v$ a v új nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott, adott esetben a II. melléklet szerint kiigazított fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;

rV_{sg} a referenciaidőszakban nyilvántartásba vett és sg járműalcsoporthoz tartozó új nehézgépjárművek száma, a különleges felépítményű gépjárművek kivételével az 1. cikk második bekezdése szerint;

PL_{sg} az sg járműalcsoporthoz tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelése.

4. A GYÁRTÓ 6. CIKKBEN EMLÍTETT FAJLAGOS SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSI CÉLÉRTÉKE

2025. július 1-jétől minden gyártó esetében és minden beszámolási időszakra ki kell számítani a T fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértéket az alábbi képlet segítségével:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

ahol:

Σ_{sg} az összes járműalcsoportha tartozó járművek összege;

$share_{sg}$ az új nehézgépjárművek részaránya az sg járműalcsoporthon belül, a 2.4. pontban meghatározottak szerint;

MPW_{sg} a futásteljesítmény és hasznos terhelés szerinti súlyozó tényező, 2.6. pontban meghatározottak szerint;

rf az adott beszámolási időszakban alkalmazandó, az 1. cikk a) és b) pontjában meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték (%-ban);

$rCO2_{sg}$ a szén-dioxid-referenciakibocsátás, a 3. pontban meghatározottak szerint.

5. A 7. CIKKBEN EMLÍTETT KIBOCSÁTÁSI JÓVÁÍRÁSOK ÉS KIBOCSÁTÁSI TARTOZÁSOK

5.1. A kibocsátási jóváírások szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbéje

Minden gyártó esetében és a 2019 és 2030 közötti minden Y év beszámolási időszakára egy szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbét (ET_Y) kell meghatározni az alábbiak szerint:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

ahol:

$\sum_{sg} (...)$ az összes járműalcsoporthoz tartozó járművek összege;

$share_{sg}$ az új nehézgépjárművek részaránya az sg járműalcsoporthoz belül, a 2.4. pontban meghatározottak szerint;

MPW_{sg} a futásteljesítmény és hasznos terhelés szerinti súlyozó tényező, a 2.6. pontban meghatározottak szerint;

$rCO2_{sg}$ a szén-dioxid-referenciakibocsátás, a 3. pontban meghatározottak szerint;

ahol:

a 2019 és 2025 közötti Y év beszámolási időszaka esetében:

$$R-ET_Y = (1 - rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

és a 2026 és 2030 közötti Y évek beszámolási időszakában:

$$R-ET_Y = (1 - rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} és rf_{2030} a 2025-ös, illetve a 2030-as év beszámolási időszakára alkalmazandó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek (% - ban).

5.2. A kibocsátási jóváírások és kibocsátási tartozások kiszámítása minden egyes beszámolási időszakra

Minden gyártó esetében és a 2019 és 2029 közötti Y év minden beszámolási időszakára ki kell számolni a kibocsátási jóváírásokat ($cCO2_Y$) és a kibocsátási tartozásokat ($dCO2_Y$) az alábbi képlet segítségével:

Ha $CO2_Y < ET_Y$:

$$cCO2_Y = (ET_Y - CO2_Y) \times V_Y \text{ valamint}$$

$$dCO2_Y = 0$$

Ha $CO2_Y > T_Y$ a 2025 és 2029 közötti évekre:

$$dCO2_Y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y \text{ valamint}$$

$$cCO2_Y = 0$$

Minden egyéb esetben a $dCO2_Y$ és a $cCO2_Y$ értéke 0.

ahol:

ET_Y a gyártó 5.1. pont szerint meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbéje az Y év beszámolási időszakára;

$CO2_Y$ a gyártó 2.7. pont szerint meghatározott átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása az Y év beszámolási időszakára;

T_Y a gyártó 4. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértéke az Y év beszámolási időszakára;

V_Y a gyártó új nehézgépjárműveinek száma az Y év beszámolási időszakára, a különleges felépítményű gépjárművek kivételével a 4. cikk első bekezdésének a) pontja szerint.

5.3. Kibocsátási tartozásküszöb

Minden egyes gyártó esetében meg kell határozni a kibocsátási tartozásküszöböt ($limCO_2$) az alábbiak szerint:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

ahol:

T_{2025} a gyártó 4. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértéke a 2025. évi beszámolási időszakra;

V_{2025} a gyártó új nehézgépjárműveinek száma a 2025. évi beszámolási időszakra, a különleges felépítményű gépjárművek kivételével 4. cikk első bekezdésének a) pontja szerint.

5.4. 2025 előtt szerzett kibocsátási jóváírások

A 2025. évi beszámolási időszakban felhalmozott kibocsátási tartozásokból ki kell vonni az ugyanazon beszámolási időszak előtt szerzett kibocsátási jóváírásoknak megfelelő összeget ($redCO_2$), amelyet minden gyártó esetében az alábbiak szerint kell meghatározni:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

ahol:

$\min$ a zárójelben található két érték minimuma;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ a 2019 és 2024 közötti Y évekre eső beszámolási időszakok összege;

dCO_{2025} az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási tartozások a 2025. évi beszámolási időszakra;

cCO_{2Y} az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási jóváírások az Y év beszámolási időszakára;

6. A GYÁRTÓ 8. CIKK (2) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT SZÉN-DIOXID-TÖBBLETKIBOCSÁTÁSA

2025-től az alábbiak szerint minden gyártó esetében és minden beszámolási időszakra ki kell számítani a szén-dioxid-többletkibocsátást ($exeCO2_Y$), ha az érték pozitív:

A 2025. év beszámolási időszaka esetében:

$$exeCO2_{2025} = dCO2_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO2_Y - limCO2$$

A 2026 és 2028 közötti Y évek beszámolási időszakai esetében:

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2_J - redCO2 - limCO2$$

A 2029. év beszámolási időszaka esetében:

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

A 2030. és azt követő Y évek beszámolási időszakai esetében:

$$exeCO2_Y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

ahol:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ a 2019 és 2025 közötti Y évekre eső beszámolási időszakok összege;

$\sum_{I=2025}^Y$ a 2025 és az Y év közötti I évre eső beszámolási időszakok összege;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ a 2025 és az (Y-1) év közötti J évre eső beszámolási időszakok összege;

$\sum_{J=2025}^{2028}$ a 2025 és 2028 közötti J évre eső beszámolási időszakok összege;

$\sum_{I=2025}^{2029}$ a 2025 és 2029 közötti I évre eső beszámolási időszakok összege;

$dCO2_Y$ az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási tartozások az Y év beszámolási időszakára;

$cCO2_Y$ az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási jóváírások az Y év beszámolási időszakára;

$limCO2$ az 5.3. pont szerint meghatározott kibocsátási tartozásküszöb;

$redCO2$ a kibocsátási tartozások 5.4. pont szerint meghatározott csökkentése a 2025-ös év beszámolási időszakára.

Minden egyéb esetben az $exeCO2_Y$ szén-dioxid-többletkibocsátás értéke 0.

II. MELLÉKLET

Kiigazítási eljárások

1. A 14. CIKK (1) BEKEZDÉSÉNEK C) PONTJÁBAN EMLÍTETT, A HASZNOS TERHELÉSRE VONATKOZÓ KORREKCIÓS TÉNYEZŐK

A 11. cikk (2) bekezdésének a) pontjában szereplő feltételek teljesülése esetén az 1. cikk második bekezdésében említett szén-dioxid-referenciakibocsátás kiszámításának céljából azon célprofil-súlyokat és a hasznos terhelés értékeinek azon értékeit kell felhasználni, amelyek a 14. cikk (1) bekezdésének c) pontjában foglalt változások minden új nehézgépjármű tekintetében való hatálybalépése szerinti beszámolási időszakban érvényesek, az adott v nehézgépjármű g/km-ben kifejezett és az I. melléklet 2.1. pontjának 2. táblázatában említett egyik mp célprofilra meghatározott szén-dioxid-kibocsátását pedig az alábbiak szerint kell kiigazítani:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

ahol:

sg az a járműalcsoporthoz, amelybe a v jármű tartozik;

$CO2(RP)_{v,mp}$ a v jármű g/km-ben kifejezett, mp célprofilra meghatározott és az (EU) 2018/956 rendelet szerint a referenciaidőszakra bejelentett ellenőrző adatokon alapuló fajlagos CO₂-kibocsátása;

$PL(RP)_{sg, mp}$ a hasznos terhelés értékei, amelyet az I. melléklet 2.5. pontjában található 3. táblázatnak megfelelően a referenciaidőszakban az mp célprofil szerint az sg járműalcsoporthoz tartozó v járműhöz rendeltek az (EU) 2018/956 rendelet szerint bejelentett, a referenciaidőszakra vonatkozó ellenőrző adatok létrehozása érdekében;

$PL_{sg, mp}$ a hasznos terhelés értékei, amelyet az I. melléklet 2.5. pontjában található 3. táblázatnak megfelelően az mp célprofil szerint az sg jármű alcsoporthoz tartozó v járművekhez rendeltek abban a beszámolási időszakban, amikor a 14. cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett változások minden új nehézgépjárműre vonatkozóan hatályba lépnek;

$PLa_{sg, mp}$ az 5. táblázatban meghatározott, a hasznos terhelésre vonatkozó korrekciós tényező.

5. táblázat – A hasznos terhelésre vonatkozó korrekciós tényezők ($PLa_{sg, mp}$)

$PLa_{sg, mp}$ (1/tonnában)		Célprofilok (mp) ¹				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Jármű- alcsoporthoz (sg)	4-UD	0,026	Nem alkalmazandó	0,015	Nem alkalmazandó	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
	10-LH					

¹ A célprofilok meghatározását lásd az I. melléklet 2.1. pontjában.

2. A 11. CIKK (2) BEKEZDÉSÉNEK B) PONTJÁBAN EMLÍTETT KORREKCIÓS TÉNYEZŐK

A 11. cikk (2) bekezdésének b) pontjában szereplő feltételek teljesülése esetén az 1. cikk második bekezdésében említett szén-dioxid-referenciakibocsátás kiszámításának céljából azon célprofil-súlyokat és hasznos terhelés értékeit kell felhasználni, amelyek a 14. cikk (1) bekezdésének c) pontjában foglalt változások minden új nehézgépjármű tekintetében való hatálybalépése szerinti beszámolási időszakban érvényesek, az adott v nehézgépjármű g/km-ben kifejezett és az I. melléklet 2.1. pontjában említett egyik mp célprofilra meghatározott szén-dioxid-kibocsátását pedig az alábbiak szerint kell kiigazítani:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO2(RP)_{r,mp})$$

ahol:

$\sum_r$ az sg járműalcsoporthoz összes reprezentatív r járművének összege;

sg az a járműalcsoporthoz, amelybe a v jármű tartozik;

$s_{r,sg}$ az sg járműalcsoporthoz reprezentatív r járművének statisztikai súlya;

$CO2(RP)_{v,mp}$ a v jármű g/km-ben kifejezett, mp célprofilra meghatározott és az (EU)

2018/956 rendelet szerint a referenciaidőszakra bejelentett ellenőrző adatokon alapuló fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;

$CO_2(RP)_{r,mp}$ a reprezentatív r jármű g/km-ben kifejezett, mp célprofilra meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása, amelyet az 595/2009/EK rendelet és annak végrehajtási intézkedései alapján abban a referenciaidőszakban határoznak meg, amikor a $CO_2(RP)_{v,mp}$ meghatározásra került;

$CO_{2r,mp}$ a reprezentatív r jármű mp célprofilra meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása, amelyet az 595/2009/EK rendelet és annak végrehajtási intézkedései alapján abban a beszámolási időszakban határoznak meg, amikor az e rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében említett változások minden új nehézgépjárműre vonatkozóan hatályba lépnek.

A reprezentatív r jármű meghatározása az e rendelet 14. cikkének (3) bekezdésében említett módszerrel történik.
