



Tartalom

II Közlemények

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

**Európai Bizottság**

2023/C 68/01

A Bizottság közleménye – Iránymutatás a valós vezetési feltételek melletti kibocsátással (RDE) jóváhagyott könnyűgépjárművek, illetve a nehézjárművek kibocsátása tekintetében a hatástalanító berendezések jelenlétének azonosításáról, valamint a manipulálás elleni védelemről ..... 1

IV Tájékoztatások

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

**Európai Bizottság**

2023/C 68/02

Euroátváltási árfolyamok – 2023. február 23. .... 21

A TAGÁLLAMOKTÓL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

2023/C 68/03

A Bizottság közleménye a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 16. cikkének (4) bekezdésében meghatározott eljárás alapján – Menetrend szerinti légi járatok üzemeltetésére vonatkozó közszolgáltatási kötelezettség <sup>(1)</sup> ..... 22

2023/C 68/04

A Bizottság közleménye a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 17. cikkének (5) bekezdésében meghatározott eljárás alapján – Pályázati felhívás menetrend szerinti légi járatok közszolgáltatási kötelezettség alapján történő üzemeltetésére <sup>(1)</sup> ..... 23

2023/C 68/05

A Bizottság közleménye a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 17. cikkének (5) bekezdésében meghatározott eljárás alapján – Pályázati felhívás menetrend szerinti légi járatok közszolgáltatási kötelezettség alapján történő üzemeltetésére <sup>(1)</sup> ..... 24

<sup>(1)</sup> EGT-vonatkozású szöveg.

|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |    |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2023/C 68/06 | A Bizottság közleménye a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 17. cikkének (5) bekezdésében meghatározott eljárás alapján – Pályázati felhívás menetrend szerinti légi járatok közszolgáltatási kötelezettség alapján történő üzemeltetésére <sup>(1)</sup> ..... | 25 |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## V Hirdetmények

### KÖZIGAZGATÁSI ELJÁRÁSOK

#### Európai Bizottság

|              |                                                                                                                                                                                                                                             |    |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2023/C 68/07 | ÉRTESÍTÉS A SZEMÉLYZETI SZABÁLYZAT 29. CIKKÉNEK (2) BEKEZDÉSE ALAPJÁN – Pályázati felhívás a kiadásokért felelős igazgatói állás betöltésére (BUDG.A) a Költségvetési Főigazgatóságon (AD 14-es besorolás), Brüsszel – COM/2023/10426 ..... | 26 |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

### A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

#### Európai Bizottság

|              |                                                                                                                                  |    |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2023/C 68/08 | Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám M.11035 – STENA / MIDSONA) – Egyszerűsített eljárás alá vont ügy <sup>(1)</sup> ..... | 27 |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

### EGYÉB JOGI AKTUSOK

#### Európai Bizottság

|              |                                                                                                                                                                                                                                                                         |    |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2023/C 68/09 | Az (EU) 2019/33 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet 17. cikkének (2) és (3) bekezdésében említett, egy borágazati elnevezéshez tartozó termékleírás standard módosításának jóváhagyásáról szóló értesítés közzététele .....                                     | 29 |
| 2023/C 68/10 | A (EU) 2019/33 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet 17. cikkének (2) és (3) bekezdésében említett, egy borágazati elnevezéshez tartozó termékleírás standard módosításának jóváhagyásáról szóló értesítés közzététele .....                                      | 33 |
| 2023/C 68/11 | A (EU) 2019/33 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet 17. cikkének (2) és (3) bekezdésében említett, egy borágazati elnevezéshez tartozó termékleírás standard módosításának jóváhagyásáról szóló értesítés közzététele .....                                      | 36 |
| 2023/C 68/12 | Az (EU) 2019/33 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet 17. cikkének (2) és (3) bekezdésében említett, egy borágazati elnevezéshez tartozó termékleírás standard módosításának jóváhagyásáról szóló értesítés közzététele. ....                                     | 41 |
| 2023/C 68/13 | Termékleírás nem kisebb jelentőségű módosításának jóváhagyására irányuló kérelem közzététele a mezőgazdasági termékek és élelmiszerek minőségrendszereiről szóló 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 50. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján ..... | 44 |

<sup>(1)</sup> EGT-vonatkozású szöveg.

## II

(Közlemények)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS  
ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

## EURÓPAI BIZOTTSÁG

## A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

**Iránymutatás a valós vezetési feltételek melletti kibocsátással (RDE) jóváhagyott könnyűgépjárművek, illetve a nehézgépjárművek kibocsátása tekintetében a hatástalanító berendezések jelenlétének azonosításáról, valamint a manipulálás elleni védelemről**

(2023/C 68/01)

## FELELŐSSÉGGIZÁRÓ NYILATKOZAT

Ez az iránymutatás a C(2017) 352 final közleményt egészíti ki, amely a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásmérés (RDE) előtti könnyűgépjárművekben előforduló hatástalanító berendezések jelenlétével foglalkozott. Ez a dokumentum a típusjóváhagyással és piacfelügyelettel foglalkozó fórum szakértői ülésein folytatott megbeszéléseket tükrözi. Az üléseken a Bizottság szolgálatai és a tagállamok szakértői vettek részt.

Ezen iránymutatás célja, hogy megkönnyítse a könnyűgépjárművekre vonatkozó 715/2007/EK rendelet <sup>(1)</sup>, illetve a nehézgépjárművekre vonatkozó 595/2009/EK rendelet <sup>(2)</sup> végrehajtását. Önmagában jogilag nem kötelező erejű. Bármely, hitelt érdemlő jogértelmezés kizárólag az említett rendeletekből és más alkalmazandó jogszabályszövegekből vagy jogelvekből, például az (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletből <sup>(3)</sup> és az 582/2011/EU bizottsági rendeletből <sup>(4)</sup> – többek között az azokat módosító jogi aktusokból – származhat. Bár ez a közlemény arra törekszik, hogy az alkalmazandó jog hatékony végrehajtását szolgáló helyes gyakorlatok bemutatásával segítséget nyújtson a hatóságoknak és a gazdasági szereplőknek, kizárólag az Európai Unió Bírósága rendelkezik hatáskörrel az uniós jogszabályok hitelt érdemlő értelmezésére.

## 1. Bevezetés

A hatástalanító berendezés fogalma a járművek kibocsátására vonatkozó európai jogszabályok szerves részét képezi. A 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 10. pontja egyértelműen definiálja a könnyűgépjárművek hatástalanító berendezéseit, 5. cikkének (2) bekezdése pedig kimondja azok tilalmát (beleértve néhány kivételt is). A nehézgépjárművek esetében ezt a tilalmat az 595/2009/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése írja elő (lásd az I. mellékletet).

A hatástalanító berendezések bizonyos típusainak kompatibilitása számos alkalommal a Bíróság elé terjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyát képezte. A Bíróság erről a C-693/18. sz. ügyben határozott, és úgy ítélte meg, hogy a hatástalanító berendezések használatának tilalma alóli kivételt szigorúan kell értelmezni <sup>(5)</sup>. A Bíróság továbbá a C-128/20., a C-134/20. és a C-145/20. sz. ügyben úgy határozott, hogy az olyan hatástalanító berendezés, amelynek rendes közlekedési körülmények között az év nagy részében működnie kell a motor sérülés vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése érdekében, nem tartozhat a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában előírt kivétel hatálya alá <sup>(6)</sup>.

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

<sup>(2)</sup> HL L 188., 2009.7.18., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 175., 2017.7.7., 1. o.

<sup>(4)</sup> HL L 167., 2011.6.25., 1. o.

<sup>(5)</sup> A C-693/18. sz. ügyben hozott ítélet 112. pontja.

<sup>(6)</sup> 2022. július 14-i ítéletek, C-128/20, C-134/20 és C-145/20, 2. pont.

2017 elején a Bizottság közzétette a kibocsátáscsökkentési segédstratégiákról és a hatástalanító berendezésekről szóló első iránymutatást <sup>(7)</sup> a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás (RDE) vizsgálata nélkül típusjóváahagyást szerzett könnyűgépjárművekre vonatkozóan. Ez az első iránymutatás a kibocsátáscsökkentési segédstratégia értékelésére is részletesen kitért, amely később beépült a jogszabályokba, ezért ez a dokumentum nem ismétli meg azt.

E dokumentum célja, hogy helyes gyakorlatokat határozzon meg az illegális hatástalanító berendezések észlelésére mind a könnyű-, mind a nehézgépjárművek esetében, kiegészítve az első iránymutatást, külön hangsúlyt helyezve az Euro 6d és 6d-temp, valamint az Euro VI előírás A-tól E-ig terjedő lépései szerint típusjóváahagyást szerzett járművekre.

Ez a dokumentum ugyanakkor a járművek manipulálás elleni védelmének szükségességére is kitér, azáltal, hogy a piacfelügyelet részeként előmozdítja a kibocsátáscsökkentő rendszerek megfelelő vizsgálatát és a járművek kilométer-számlálójának vizsgálatát.

E dokumentum tervezetét megvitatták a tagállamokkal a végrehajtással kapcsolatos információcseréért felelős fórum keretében, valamint a gépjárművekkel foglalkozó munkacsoport valamennyi érdekelt felével. Érkeztek észrevételek, és azokat a Bizottság a lehetséges mértékben figyelembe vette.

#### A. RÉSZ: Hatástalanító berendezések és kibocsátáscsökkentési segédstratégiák

### 2. Fogalom meghatározások és általános kötelezettségek:

Könnyűgépjárművek esetében:

A könnyűgépjárművek esetében a hatástalanító berendezések fogalmát a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 10. pontja a következőképpen határozza meg:

„hatástalanító berendezés»: bármely olyan tervezési elem, amely érzékeli a hőmérsékletet, a járműsebességét, a motor fordulatszámát (a percenkénti fordulatszámot), a sebességfokozatot, a kipufogó- és szívócsővezetékben keletkező vákuumot vagy bármely más paramétert a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása, működésének modulálása, késleltetése vagy kikapcsolása céljából, és amely bizonyos, a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során ésszerűen várható feltételek mellett csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatását”.

A hatástalanító berendezések használatának tilalmát és a kivételeket ugyanezen rendelet 5. cikkének (2) bekezdése állapítja meg:

„Tilos a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata. A tilalom nem vonatkozik az alábbi esetekre:

- a) a berendezés használata a motor sérülés vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt;
- b) a berendezés a motorindításra vonatkozó követelmények teljesítésén túl nem üzemel;

vagy

- c) a vizsgálati eljárások alapján véve olyan feltételek mellett folynak, amelyekkel ellenőrizhető a párolgási kibocsátás és az átlagos kibocsátás a kipufogócsőnél”.

A tilalmat azonban az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet kibocsátáscsökkentési segédstratégiák alkalmazására vonatkozóan megállapított szabályaival együtt kell értelmezni.

A vonatkozó fogalom meghatározásokat az (EU) 2017/1151 rendelet 2. cikke állapítja meg:

„43. »kibocsátáscsökkentési alapstratégia« (BES): olyan kibocsátáscsökkentési stratégia, amely a gépjármű teljes sebesség- és terheléstartományában mindaddig kifejti hatását, amíg valamelyik kibocsátáscsökkentési segédstratégia működésbe nem lép;

44. »kibocsátáscsökkentési segédstratégia« (AES): olyan kibocsátáscsökkentési stratégia, amely valamely konkrét cél érdekében és a környezeti és/vagy üzemállapotok valamely együttesére válaszként lép működésbe, és kizárólag e feltételek fennállásának ideje alatt felváltja vagy módosítja a kibocsátáscsökkentési alapstratégiát”.

Emellett az 5. cikk (11) bekezdése állapít meg fogalom meghatározásokat:

„Annak érdekében, hogy a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében a hatástalanító berendezésekre vonatkozó tilalmat is figyelembe véve a jóváhagyó hatóságok a kibocsátáscsökkentési segédstratégia megfelelő alkalmazását értékelhessék, a gyártók kötelesek az e rendelet I. mellékletének 3a. függelékében ismertetett részletes dokumentációsomagot is rendelkezésre bocsátani.

<sup>(7)</sup> A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE – Iránymutatás a kibocsátáscsökkentési segédstratégiák és a hatástalanító berendezések alkalmazásának vizsgálatáról, figyelemmel a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyásáról szóló 715/2007/EK rendelet alkalmazására, C(2017) 352 final.



A részletes dokumentációcsomagot a jóváhagyó hatóságnak azonosító számmal és keltezéssel kell ellátnia, és a jóváhagyás megadását követően legalább tíz évig meg kell őriznie.

A gyártó kérelmére a jóváhagyó hatóság az új járműtípusok tekintetében elvégzi a kibocsátáscsökkentési segédstratégia előzetes értékelését. Ebben az esetben a vonatkozó dokumentációt a típusjóváhagyási eljárás megkezdése előtt 2–12 hónappal be kell nyújtani a típusjóváhagyó hatósághoz.

A jóváhagyó hatóság a gyártó által szolgáltatott részletes dokumentációcsomag alapján elvégzi az előzetes értékelést az I. melléklet 3a. függelékének b) pontjában írtak szerint. A jóváhagyó hatóság az I. melléklet 3b. függelékében meghatározott módszertannal összhangban elvégzi az értékelést. A jóváhagyó hatóság kivételesen és kellően indokolt esetekben eltérhet ettől a módszertantól.

Az új járműtípusok kibocsátáscsökkentési segédstratégiájának előzetes értékelése 18 hónapig marad érvényben típusjóváhagyás céljára. Ez az időszak további 12 hónappal meghosszabbítható, ha a gyártó igazolja a jóváhagyó hatóság számára, hogy nem vált elérhetővé a piacon olyan új technológia, amely megváltoztatná a kibocsátáscsökkentési segédstratégia előzetes értékelését.

A típusjóváhagyó hatóságok szakértői csoportja (TAAEG) évente összeállítja a típusjóváhagyó hatóságok által nem elfogadhatónak tekintett kibocsátáscsökkentési segédstratégiák listáját, és azt a Bizottság közzéteszi.

Az (EU) 2017/1151 rendelet IIIA. melléklete szerint a következők alkalmazandók:

„4.4. Ha egy jármű esetében az ECU adatainak gyűjtése befolyásolja a jármű kibocsátását vagy teljesítményét, akkor azt a 7. függelék alapján meghatározott PEMS-vizsgálati családot, amelybe a jármű tartozik, teljes egészében nem megfelelőnek kell tekinteni. Az ilyen funkciót a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 10. pontjában meghatározott »hatástalanító berendezésnek« kell tekinteni”.

Nehézgépjárművek esetében:

A nehézgépjárművek esetében a „hatástalanító módszer” fogalmát az 595/2009/EK rendelet 3. cikkének 8. pontja határozza meg:

„»hatástalanító módszer«: olyan kibocsátáscsökkentő módszer, amely akár a jármű szokásos működése során, akár a típus-jóváhagyási vizsgálati eljárásokon kívüli környezeti viszonyoktól és üzemállapotoktól eltérő feltételek esetén csökkenti a kibocsátáscsökkentés hatékonyságát;”.

Az alábbiakban a „hatástalanító berendezések” kifejezést úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja a nehézgépjárművekre vonatkozó hatástalanító stratégiákat is. A hatástalanító stratégiák alkalmazásának tilalmát ugyanezen rendelet (az 595/2009/EK rendelet) 5. cikkének (3) bekezdése állapítja meg:

„Tilos a kibocsátáscsökkentő berendezések hatékonyságát csökkentő hatástalanító stratégiák használata”.

A két előírás közötti lényeges különbség az, hogy a könnyűgépjárművek esetében a hatástalanító berendezések kivételt képeznek, míg a nehézgépjárművek esetében a 49. sz. ENSZ EGB-előírás<sup>(8)</sup> 6. felülvizsgálata 10. mellékletének 5.1.2. szakasza említi a kibocsátáscsökkentési segédstratégiák alkalmazása alóli kivételeket:

„A kibocsátáscsökkentési segédstratégiák nem csökkenthetik a kibocsátáscsökkentés hatékonyságát a kibocsátáscsökkentési alapstratégiákhoz képest a jármű szokásos működése és használata során ésszerűen várható körülmények között, kivéve, ha a kibocsátáscsökkentési segédstratégia megfelel az alábbi feltételek egyikének:

- a) működtetése lényegi elemként szerepel a vonatkozó típus-jóváhagyási vizsgálatokban, beleértve az e rendelet VI. mellékletének 6. pontjában előírt, a menetcikluson kívüli kibocsátások vizsgálatára szolgáló eljárásokat és az e rendelet 12. cikkében meghatározott, a járművek használat közbeni megfelelésére vonatkozó előírásokat<sup>(9)</sup>;
- b) a motor és/vagy a jármű sérülés vagy baleset elleni védelme érdekében lép működésbe;
- c) csak az e melléklet meghatározása szerinti motorindítás vagy felmelegedés közben lép működésbe;
- d) az a rendeltetés, hogy a típus-jóváhagyási vagy tanúsítási vizsgálatokban lényegi elemként nem szereplő környezeti viszonyok vagy üzemállapotok esetén az előírás hatálya alá eső egyik kibocsátást csökkentse, hogy cserében egy másik, az előírás hatálya alá eső kibocsátás szabályozása fennmaradjon. Összességében a szélsőséges környezeti körülmények hatásának ellensúlyozása a feladata, mégpedig oly módon, hogy eközben biztosítsa az összes, az előírás hatálya alá eső kibocsátás elfogadható szintű szabályozásáról”.

<sup>(8)</sup> HL L 171., 2013.6.24., 1. o.

<sup>(9)</sup> A 133/2014/EU rendelettel módosított 582/2011/EU rendelet VI. mellékletének 4. pontja szerinti a) rész.

### 3. Indokolás

#### 3.1. Könnyűgépjárművekben előforduló hatástalanító berendezések

A kipufogógáz-kibocsátási szinteknek az (EU) 2017/1151 rendelet szerint végzett WLTP-vizsgálatok és RDE-vizsgálatok során is a kibocsátási határértékek alatt kell maradniuk. A hatástalanító berendezés fogalom meghatározása alóli kivételek szerint a hatástalanító berendezés tilalma nem alkalmazandó a kibocsátásokra irányuló vizsgálati eljárások határfeltételein belül. Ezt a kivételt azért vezették be, mert a jogszabály által előírt vizsgálatok során a kibocsátásoknak minden esetben a határértékek alatt kell maradniuk.

Ezért a valós vezetési feltételek melletti kibocsátással (RDE) típusjóvá hagyást szerzett járművek esetében az RDE határfeltételei ugyan elég szerteágazóak, a nem vizsgált területeken, azaz az RDE határfeltételein kívül még mindig magas a hatástalanító berendezések kockázata.

Tiltott hatástalanító berendezésnek minősül az az eset is, amikor a berendezés észleli, hogy vizsgálatot végeznek, és szándékosan megváltoztatja a jármű kibocsátási viselkedését annak érdekében, hogy alacsonyabb kibocsátást mutasson, mint amekkora károsanyag-kibocsátása egyébként lett volna. Hasonlóképpen az olyan kibocsátáscsökkentési segédstratégia, amelyet nem jelentettek be, és ezért nem értékelték, automatikusan hatástalanító berendezésnek minősülne. Ezért az alább említett hatástalanító berendezések magukban foglalhatnak olyan kibocsátáscsökkentési segédstratégiákat is, amelyeket nem jelentettek be és nem hagytak jóvá. A típusjóvá hagyó hatóságok kérésre kötelesek benyújtani a megfelelő bejelentett és jóvá hagyott kibocsátáscsökkentési segédstratégiát a piacfelügyeleti hatóság<sup>(10)</sup>, a Bizottság vagy a vonatkozó vizsgálatokat végző, más elismert harmadik felek számára.

Érdemes megjegyezni, hogy a hatástalanító berendezések jelenlétének ellenőrzése más típusú kibocsátásvizsgálatokra is kiterjedhet, például a párolgási kibocsátásokra vonatkozó vizsgálatra (4. típusú vizsgálat).

#### 3.2. Nehézgépjárművekben előforduló hatástalanító berendezések

Az 582/2011/EU rendeletnek a használat közbeni megfelelésre (ISC) vonatkozó rendelkezései bevezetik a hordozható kibocsátásmérő rendszereket (PEMS) alkalmazó járművek kibocsátása megfelelésének ellenőrzését. A típusjóvá hagyáskor végzett igazoló vizsgálat és a használat közbeni megfelelésre irányuló vizsgálatok biztosítják, hogy a motor kibocsátása a kibocsátási határértékek alatt maradjon, növelve annak megbízhatóságát, hogy a jármű minden szokásos üzemi körülmény között megfeleljen ezeknek.

Tiltott hatástalanító berendezésnek, illetve nehézgépjármű esetében tiltott hatástalanító stratégiának minősül az az eset is, amikor a berendezés észlelési, hogy vizsgálatot végeznek, és szándékosan megváltoztatja a jármű kibocsátási viselkedését annak érdekében, hogy alacsonyabb kibocsátást mutasson, mint amekkora károsanyag-kibocsátása egyébként lett volna. Hasonlóképpen, az olyan kibocsátáscsökkentési segédstratégia, amelyet nem jelentettek be, és ezért nem értékelték, automatikusan tiltott hatástalanító berendezésnek/stratégiának minősülne. Ezért ha az alábbiakban a szöveg hatástalanító berendezéseket említ, azon azok a kibocsátáscsökkentési segédstratégiák is értendők, amelyeket nem jelentettek be és nem hagytak jóvá.

Bár a PEMS-vizsgálatok megengedett vizsgálati feltételei elég szerteágazóak, a nem vizsgált területeken továbbra is jelentős a hatástalanító berendezések alkalmazásának kockázata, amely a használat közbeni megfelelésre, illetve a hordozható kibocsátásmérő rendszerekre vonatkozó, megengedhető vizsgálati feltételeken kívül még mindig fennállhat.

### 4. Hogyan észlelhető egy potenciális hatástalanító berendezés?

Ez a dokumentum a hatástalanító berendezések észlelésére szolgáló módszertant vezet be azzal a céllal, hogy segítséget nyújtson a tagállami hatóságoknak a kötelezettségeik teljesítésében. A fő célkitűzések a következők:

- a járművek következetes kiválasztásának és a hatástalanító berendezések következetes vizsgálatának biztosítása;
- ajánlott módszertan meghatározása a különböző hatóságok/laboratóriumok általi vizsgálat és értékelés következetességének biztosítása érdekében. Az említett módszertan olyan, nem szabályozott vizsgálati feltételeket (illetve ezek kategóriáit) vezet be, amelyek esetlegesen hatástalanító berendezést aktiválhatnak.

#### 4.1. A járművek kiválasztása

Az (EU) 2018/858 rendelettel<sup>(11)</sup> összhangban és „a vizsgálatok és ellenőrzések során” az érintett feleknek (a Bizottságnak, a hatóságoknak) figyelembe kell venniük „a bevett kockázatértékelési elveket”<sup>(12)</sup>, amelyeket a gépjárművek jóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozó uniós jogszabályok végrehajtásával kapcsolatos információcseréért felelős fórum vitat meg. E célból több kritérium is mérleghető az ellenőrizendő járművek mintájának összeállításához:

<sup>(10)</sup> Az (EU) 2018/858 rendelet 7. cikkének (3) bekezdése.

<sup>(11)</sup> HL L 151., 2018.6.14., 1. o.

<sup>(12)</sup> Az (EU) 2018/858 rendelet 8. cikkének (1) bekezdése.

- **Piaci részesedés:** lehetőség szerint az egyes uniós tagállamokon belül közvetlenül elérhető eladási adatokat kell használni. A könnyűgépjárművek esetében a <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/co2-cars-emission-20> és a <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/vans-16> címen található, a CO<sub>2</sub>-kibocsátás nyomon követésére szolgáló legfrissebb adatbázis (vagy annak legfrissebb éves verziója) használható.

A könnyű- és a nehézgépjárművek esetében egyaránt ajánlott, hogy a vizsgálat az EU-szerte magasabb eladási adatokat mutató járművekkel kezdődjön. A vizsgálatok véletlenszerűségének növelése érdekében azonban a kisebb számban értékesített járműveket is vizsgálni kell.

- **Technikai meghatározás:** második kritériumként figyelembe vehetők a kibocsátási előírások, az erőátviteli rendszer technológiája, az üzemanyag és a kipufogógáz-utókezelés.
- **Környezeti teljesítmény:** a járművek valós vezetési feltételek melletti kibocsátási teljesítményére vonatkozó információk alternatív módszerekből, például távvizsgálatból, fedélzeti monitorokból stb. is származhatnak. Bár a hatástalanító berendezés jelenlétét nem ezen információk alapján erősítik meg, jelzésértékűek a rendellenes esetek feltárásához. Ha megbízható módon (jól meghatározott vizsgálati protokollok, ugyanazon vizsgálati eljárás szerint vizsgált járművek nagy száma) állapítják meg őket, megfelelő alapot jelenthetnek a járművek környezeti teljesítményének megállapításához, és felhasználhatók a további vizsgálatra szánt járművek kiválasztásához.

A járművek lehetséges környezeti teljesítményének megállapításához több módszer és adatforrás felhasználható. Ezek közül kettő ajánlott, és az alábbiakban röviden bemutatásra kerül:

A következő módszerek ajánlottak:

- A flotta távellenőrzése fedélzeti érzékelőkkel (pl. NO<sub>x</sub>, motor), más néven „egyszerűsített kibocsátásmérő rendszerekkel” (SEMS). Ez az alternatíva köztes megoldást jelenthet a magas kibocsátások, illetve a motor- és jármű-üzemeltetési paraméterek közötti korreláció kialakítására, az adatértékelési stratégiákat azonban továbbra is meg kell határozni.
- A távérzékelő eszközök (RSD) számos járművet ellenőriznek helyhez kötötten vagy mobil egységgel („követéses” vizsgálat). A távérzékelő eszközök adatait a regisztrációs adatbázisokhoz való hozzáféréssel együtt kell használni a járműtípussal és az alkalmazandó kibocsátási előírással való összefüggés meghatározásához. Meggyőző információ azt követően szerezhető, miután jelentős számú, azonos típusú járműről nyer megállapítást, hogy magas kibocsátású.

Az ilyen adatok rendelkezésre bocsátása érdekében a végrehajtással kapcsolatos információcseréért felelős uniós fórum keretében az uniós tagállamok piacfelügyeleti és típusjóváhagyó hatóságainak kezdeményezéseként együttes fellépés indult a károsanyag-kibocsátási előírásoknak való megfelelés távérzékeléséről és kockázatértékeléséről. A CARES<sup>(13)</sup> és a NEMO<sup>(14)</sup> elnevezésű kutatási projektek felhasználóbarát és pontos távellenőrzési rendszereket fejlesztettek ki a kibocsátásokhoz. Ez a fellépés a távérzékelő eszközökből és más módszerekből származó járműkibocsátási adatok gyűjtésére és megosztására szolgáló módszertan kidolgozását tűzte ki célul a járműtípus-kiválasztás kockázatértékelési módszertanának támogatásához.

A legnagyobb kibocsátók azonosításához más módszerek is fontolásra vehetők, feltéve, hogy a jármű környezeti teljesítményének értékelése hasonló vizsgálati feltételek mellett történik (pl. a járművek laboratóriumi vizsgálata a jogszabályban előírt vizsgálatától eltérő menetciklusok és/vagy feltételek mellett).

A vizsgálat elvégzésének lehetővé tétele érdekében a jogszabályban<sup>(15)</sup> előírt járműadatokat valamennyi érintett fél (tagállamok, műszaki szolgálatok, harmadik felek és a Bizottság) rendelkezésére kell bocsátani.

## 4.2. A hatástalanító berendezések vizsgálatára szolgáló módszertan és az eredmények értékelése

### 4.2.1. Bevezetés

Az e szakaszban bemutatott módszertan a gépjárművek jóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozó uniós jogszabályok végrehajtásával kapcsolatos információcseréért felelős fórum rendszeresen felülvizsgálja. A felülvizsgálat a részt vevő hatóságok által gyűjtött legfrissebb kibocsátási adatok felhasználásával értékeli a 4.2.3.1. pontban bemutatott kibocsátási küszöbértékek megfelelőségét.

<sup>(13)</sup> CARES | City Air Remote Emission Sensing ([cares-project.eu](https://cares-project.eu)).

<sup>(14)</sup> Project | Nemo ([nemo-cities.eu](https://nemo-cities.eu)).

<sup>(15)</sup> Könnyűgépjárművek esetében az (EU) 2017/1151 rendelet 9. cikke szerint, összefüggésben a rendelet II. mellékletének 1. függelékével.

A nehézgépjárművek esetében az 582/2011/EU rendelet 12. cikke szerint, összefüggésben a rendelet II. mellékletével.

Az alábbiakban különböző vizsgálati alternatívák találhatók; az alább bemutatott összes módszert nem kell minden vizsgálati járműre alkalmazni. Az illetékes hatóságnak vagy az elismert harmadik félnek eseti alapon kell eldöntenie, hogy mely módszerek a legmegfelelőbbek, mégpedig egy olyan megfelelő kockázatértékelés alapján, amely figyelembe veszi az esetleges meg nem felelést, az előfordulásának valószínűségét és más lehetséges mutatókat, például a bekövetkezés súlyosságát.

A hatástalanító berendezések keresése két különböző esetre terjedhet ki:

„A” eset: „a vizsgálati határok észlelésére szolgáló hatástalanító berendezések”: olyan berendezések/stratégiák, amelyek a jelenleg szabályozott vizsgálati határokat vagy azok helyettesítőit használják aktiváló tényezőként (például környezeti hőmérséklet, tengerszint feletti magasság, vizsgálati út időtartama, üzemanyag-fogyasztás és vezetési dinamikatorományok); vagy

„B” eset: „a vizsgálatok észlelésére szolgáló hatástalanító berendezések”: a vizsgálati berendezések jelenléte által aktivált berendezések/stratégiák (pl. ellennyomás-növekedés a kipufogócsőnél, a hátsó ultrahangos érzékelőkön megjelenő jelzések, adatrögzítő csatlakoztatása a fedélzeti diagnosztikai portra) vagy a jármű lokalizálása (azaz bármi, ami információt küld a kipufogógáz-kibocsátás tekintetében közúti vizsgálat alatt álló járműnek). Ezek „a vizsgálatok észlelésére szolgáló hatástalanító berendezések” elsősorban a hordozható kibocsátásmérő rendszerekkel (PEMS) végzett közúti vizsgálatokhoz alkalmazandók, mivel a laboratóriumban vizsgált járműveknek általában egy speciális „görgős próbapados üzemmódban” kell működniük ahhoz, hogy a kibocsátási vizsgálatot biztonsági berendezések stb. aktiválása nélkül is lehetővé tegyék.

A két esetben alkalmazott megközelítést az alábbi táblázat szemlélteti. Bár a hangsúly elsődlegesen a „vizsgálati határok észlelésére” kerül, a „vizsgálatok észlelésének” kimutatására irányuló vizsgálatok nem hagyhatók figyelmen kívül, mivel idővel nőhet a szóban forgó stratégiák észlelésének kockázata.

1. táblázat

**A hatástalanító berendezések különböző esetei**

|                                      | „A” eset<br>Vizsgálati határok észlelése                                 | „B” eset<br>Vizsgálat észlelése                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vizsgálati berendezések              | A jogszabályban előírt követelményeknek megfelelően (laboratórium, PEMS) | Korlátozott interferencia a járművel (nincs kapcsolat a jármű fedélzeti diagnosztikai portjával, esetleg nincs kipufogógáz-áramlásmérő), például: kipufogógáz-áram követéses vizsgálata („plume chasing”), SEMS. |
| A vizsgálati feltételek kiválasztása | A 4.2.2.1. pont szerint                                                  | Az „A” eset mellett a közúti vizsgálatok különböző helyszíneken történő elvégzésének lehetősége csökkenése annak kockázatát, hogy egy stratégia felhasználja a jármű helyzetére vonatkozó adatokat.              |
| A kibocsátási adatok értékelése      | A 4.2.3. pont szerint                                                    | Alkalmi jelleggel                                                                                                                                                                                                |

**4.2.2. Az „A” eset (vizsgálati határok észlelése) vizsgálata**

**4.2.2.1. A vizsgálati feltételek (módozatok) kiválasztása**

Minden esetben minimumkövetelmény, hogy a jogszabályokban előírt módszereknek megfelelő járművizsgálatot tartalmazzanak. Ez fontos lépés annak biztosítása érdekében, hogy a jármű/motor hibás működéstől, nem megfelelő karbantartástól vagy más hasonló problémáktól mentes legyen, amelyek indokolatlanul növelnék a kibocsátási szintet.

Az „A” eset szerinti hatástalanító berendezések jelenlétének észleléséhez szükséges, hogy a járművek vizsgálatára a „módozatok” néven említett standard vizsgálati feltételek különböző változatai mellett kerüljön sor. A módozatok nem rögzítettek, hanem inkább nyitottak maradnak amiatt, hogy összetett paraméterekre reagálva kell észlelni a konkrét technológiai viselkedéseket, és meg kell őrizni a kiszámíthatatlanságot.

Ezeket az általános elveket a 2. táblázat szemlélteti a könnyű- és nehézgépjárművek esetében <sup>(16)</sup>.

<sup>(16)</sup> A táblázat nem kimerítő jellegű. Ezt az adott típusjávahagyási jellemzőre vonatkozó konkrét feltételektől függően kell értelmezni.

## 2. táblázat

**Kibocsátási előírások, jogszabályban előírt kibocsátási vizsgálatok és lehetséges módok (az „A” esetén)**

| Kibocsátási előírások                  | Az alkalmazandó, jogszabályban előírt kibocsátási vizsgálat(ok)                                                               | A hatástalanító berendezések észlelésének lehetséges módjai                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Könnyűgépjárművek</b>               |                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Euro 5<br>Euro 6b, c                   | A 83. sz. ENSZ EGB előírás <sup>(17)</sup> szerinti NEDC                                                                      | Módosított NEDC, egyéb ciklusok, a próbapadi vizsgálatra jellemző valamennyi felismerhető körülmény (nyitott motorházfedél, nem forgó kerekek, nincs GPS-jel, nincs kerékmozgás stb.) megszüntetése, segédberendezések bekapcsolt állapota, közúti vizsgálatok                                                                                                                                                                                      |
| Euro 6d-Temp<br>Euro 6d                | Az (EU) 2017/1151 rendelet szerint végrehajtott WLTP<br><br>Az (EU) 2018/1832 rendelet szerint végzett RDE-vizsgálatok        | Módosított WLTP, összehasonlítási célú közúti WLTP, egyéb ciklusok, a próbapadi vizsgálatra jellemző valamennyi felismerhető körülmény (nyitott motorháztető, nem forgó kerekek, nincs GPS-jel, nincs mozgás stb.) megszüntetése, segédberendezések bekapcsolt állapota<br><br>Az RDE „határfeltételein” kívül (pl. a tengerszint feletti magasság és/vagy a hőmérséklet és/vagy a vezetési dinamikatartományok mellett) végzett közúti vizsgálatok |
| <b>Nem közúti mozgó gépek/járművek</b> |                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Euro VI                                | Motorvizsgálat esetén WHTC, illetve egész járművek PEMS-vizsgálata az 582/2011/EU bizottsági rendelet szerint <sup>(18)</sup> | A használat közbeni megfelelés „megengedhető feltételein” kívül (pl. a tengerszint feletti magasságon és/vagy a hőmérsékleten kívül) végzett közúti vagy laboratóriumi járművizsgálatok (pl. egyenértékű WHVC-vizsgálat különböző sorrendben alkalmazott fázisokkal)                                                                                                                                                                                |

Egy vagy több vizsgálati paraméternek a kibocsátási vizsgálat tekintetében történő módosítása az alábbi esetek közül egyet vagy többet aktiválhat, ami a kibocsátás növekedését eredményezheti:

- Hatástalanító berendezés.
- Kibocsátáscsökkentési segédstratégia.
- A motor és/vagy a kibocsátáscsökkentő technológiák módosított fizikai reakciója, amelyet a körülmények megváltozása (pl. az alkatrészek felmelegedését befolyásoló környezeti hőmérséklet) természetesen vált ki, de amelyet az érzékelt jelekre/paraméterekre adott válaszként szoftver nem szabályoz <sup>(19)</sup>.

A „módok” olyan vizsgálati feltételek összességét jelentik, amelyek mellett a kibocsátások növekedése, és így a berendezések/stratégiák fokozottabb alkalmazása figyelhető meg. A 30 perctől (tipikus laboratóriumi időtartam) legfeljebb 2 óráig (könnyűgépjárművek) vagy akár 3 óráig (nehézségi járművek) tartó vizsgálatok esetében a kibocsátáscsökkentési segédstratégia által okozott kibocsátásnövekedés hatása akkor figyelhető meg, ha:

- A kibocsátáscsökkentési segédstratégia/hatástalanító berendezés elegendő időtartamra aktiválódik.
- Az ennek megfelelő kibocsátásnövekedést statisztikailag nem hígítja fel a teljes vizsgálat összkibocsátása.

<sup>(17)</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A42019X0253&qid=1658915552410>

<sup>(18)</sup> Ebben az esetben a PEMS-vizsgálat elegendő annak igazolására, hogy a motor megfelel a WHTC-követelményeknek, és a motor extrakciója elkerülhető.

<sup>(19)</sup> Megjegyzendő, hogy a kibocsátásoknak még ebben az esetben is a határértékeken belül kell maradniuk.

Ezért a „rendelkezésre álló legjobb módozatok” alkalmazásával végzett vizsgálat ajánlott: minél rövidebb, annál jobban észlelhető a kibocsátáscsökkentési segédstratégiák rövid ideig tartó aktiválása, feltéve, hogy a módozat minimális időtartama összhangban van a 4.2. pontban ajánlott gyakorlattal. Hosszú időtartamú módozatokat is fontolóra lehet venni, például olyan helyzetekben, amikor a motorterhelés hosszú ideig magas marad (pl. magas hasznos terhelés és/vagy hegymenet és/vagy autópályán történő vezetés).

#### 4.2.2.2. A módozatok kategorizálása

A különböző módozatok esetében elért kibocsátások értékelésének megkönnyítése érdekében kategóriákat hoztak létre, amelyekhez a 4.2.3.1. pontban megadott küszöbértékeket társították. Ez csak az „A” esetre (vizsgálati határok észlelése) vonatkozik.

- Az 1. kategóriába tartozik az összes szabályozott vizsgálat, például a hideg WLTP, a hideg és meleg RDE városi és teljes körű vizsgálata, a nehézgépjárművek használat közbeni megfelelésének szabályozott vizsgálata, illetve azok a szabályozott vizsgálatok, amelyekre kibocsátási határértékek vonatkoznak. Ebbe a kategóriába tartoznak a szabályozott feltételekhez (pl. hideg WLTP, meleg WLTP, hideg és meleg WHVC) képest korlátozott változásokkal járó vizsgálatok is: ebben az esetben a szabályozott vizsgálati feltételeken kívüli paraméterek nem vezethetnek a motorrendszer fizikai válaszához jelentős megváltozáshoz.
- A 2. kategória azokat a nem szabályozott vizsgálatokat foglalja magában, amelyeknél a távolságok nagyságrendileg a jogszabályban előírt vizsgálatokban alapul vett távolságoknak felelnek meg.
- A 3. kategória magában foglal minden egyéb, az 1. és 2. kategóriába nem tartozó vagy „rajtaütésszerű vizsgálatot” lehetővé tevő vizsgálatot. Ebbe a kategóriába tartoznak azok a vizsgálatok is, amelyek célja annak megállapítása, hogy a jármű módosítja-e stratégiáját a kipufogógáz-kibocsátási vizsgálatok során („B” eset).

A módozat meghatározásakor és annak az egyik kategóriába való besorolásakor a felelős hatóságnak körültekintően mérlegelnie kell a következő jellemzőket:

- A módozat által befolyásolt távolság (vagy időtartam): a minimális távolságnak (vagy időtartamnak) összhangban kell lennie a szabályozott feltételek által meghatározott értékekkel. A könnyűgépjárművek esetében az ajánlott legkisebb távolság 16 km (azaz az RDE-vizsgálat minimális „szabályozott távolsága”). A nehézgépjárművek esetében az ajánlott minimális időtartamnak meg kell felelnie a motor WHTC-cikluson belüli működésének. A hibrid járművek (pl. a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek, PHEV) esetében figyelembe kell venni az elektromos járművek vezetésének részarányát.
- Ennél rövidebb módozatok is alkalmazhatók, de ebben az esetben a 4.2.3.1. pontban szereplő küszöbértékek nem alkalmazandóak, és eseti értékelési stratégiákat kell elfogadni (lásd a 4.2.3.2. pontot).
- A jármű kondicionálása, azaz az, hogy a módozat megfelel-e egy olyan vizsgálatnak, amelynek során a jármű az alkalmazandó előírás meghatározása szerint „hideg” (példa: a WLTP első szakasza).

## Példák a különböző kategóriákon belül alkalmazott vizsgálati módszerekre

| Kategória | Könnyűgépjármű                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Nehézgépjármű                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.        | <ul style="list-style-type: none"> <li>– WLTP</li> <li>– Nyitott ajtós motorházfedél, letekert ablakok, bekapcsolt világítás és váltakozó áram (AC) mellett végrehajtott WLTP</li> <li>– Az RDE tekintetében megfelelő útvonalak (teljes vagy városi fázisok) mérsékelt vagy kiterjesztett feltételek mellett</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Az ISC-PEMS tekintetében megfelelő útvonalak egész jármű vizsgálatához</li> <li>– WHTC-motorvizsgálat</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 2.        | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Próbapályán végrehajtott WLTP</li> <li>– A környezeti hőmérséklet laboratóriumi változatai mellett végrehajtott WLTP, a vizsgálati ciklus kiválasztott fázisainak megismétlése</li> <li>– Ismételt vagy átrendezett fázisok mellett végrehajtott WLTP, mindegyik <math>-7^{\circ}\text{C}</math> és <math>+35^{\circ}\text{C}</math> közötti környezeti hőmérsékleten</li> <li>– Egyéb laboratóriumi ciklusok, teljes ciklusként vagy fázisként (pl. CADC <sup>(1)</sup>, BAB <sup>(2)</sup>, TfL <sup>(3)</sup>)</li> <li>– Az RDE tekintetében nem megfelelő vizsgálatok <sup>(4)</sup>, pl <sup>(5)</sup>.: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vezetési dinamika többlete.</li> <li>– Halmozott magasságnövekedés többlete.</li> <li>– Az RDE-vizsgálattal nem lefedhető vezetési feltételekre (pl. autópályán megtett hosszú útvonal) vonatkozó egyedi vizsgálatok.</li> <li>– A környezeti hőmérsékletre és/vagy tengerszint feletti magasságra vonatkozó, az RDE határfeltételein kívüli vizsgálatok.</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Laboratóriumi WHVC-vizsgálatok járművizsgálathoz</li> <li>– Egyéb laboratóriumi ciklusok (azaz több WHVC, amelyek a fázisok sorrendjében változnak; pl. U/R/M/M/R/U <sup>(6)</sup>)</li> <li>– Megfelelőség hiányát eredményező ISC-PEMS útvonalak, pl. a következőkből adódóan: <ul style="list-style-type: none"> <li>– alacsony hasznos terhelés,</li> <li>– az ISC-PEMS-vizsgálattal nem lefedhető vezetési feltételekre vonatkozó egyedi vizsgálatok: rövid városi útvonal, autópályán megtett hosszú útvonal,</li> <li>– a környezeti hőmérsékletre és/vagy a tengerszint feletti magasságra vonatkozó, az ISC-PEMS határfeltételein kívüli vizsgálatok.</li> </ul> </li> </ul> |
| 3.        | A párolgási kibocsátások módosított vizsgálata, a fedélzeti diagnosztika funkcionális ellenőrzése, kipufogógáz-áram követéses vizsgálata („plume chasing”), RDE fedélzeti diagnosztikával vagy egyszerűsített kibocsátásmérő rendszerrel való összeköttetéssel vagy anélkül                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | A fedélzeti diagnosztika funkcionális ellenőrzései, kipufogógáz-áram követéses vizsgálata („plume chasing”), PEMS-vizsgálatok a fedélzeti diagnosztikával való összeköttetés nélkül                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

<sup>(1)</sup> CADC: Common Artemis Driving Cycle (Közös Artemis Menetciklus).<sup>(2)</sup> BAB: ADAC autópálya-menetciklus (BAB 130).<sup>(3)</sup> TfL: Transport for London Cycle (Londoni Közlekedési Menetciklus).<sup>(4)</sup> Legalább 16 km-es távolságra terjednek ki, de más követelményeknek nem felelnek meg.<sup>(5)</sup> Megjegyzés: a módoszatok javasolt felsorolása nem kimerítő, és a pontos vizsgálati feltétel a valós életben előforduló vezetési helyzetektől függ.<sup>(6)</sup> A vizsgálat három fázisa a következő: U = város, R = országút, M = autópálya.

1. megjegyzés: a vizsgálati mátrixokra a III. mellékletben található példák.

2. megjegyzés: a vizsgálatok különböző kategóriákba való besorolása a típusjóváahagyó hatóság feladata, és azt a típusjóváahagyáskor kiadott AES-nyilatkozatokkal kell alátámasztani.

#### 4.2.3. Az „A” eset (Vizsgálati határok észlelése) vizsgálati eredményeinek értékelése

A jármű kipufogógáz-kibocsátását a teljes vizsgálat (vagy a vizsgálat egy szakasza) alatt „kibocsátási rátaként” (ER) kell kifejezni. Az ER a jármű vizsgálat alatti kibocsátásának és az alkalmazandó kibocsátási határértéknek <sup>(20)</sup> a hányadosa.

A könnyűgépjárművek esetében az ER értékét az (EU) 2017/1151 rendelet típusjóváhagyás idején hatályos rendelkezéseinek figyelembevételével kell kiszámítani. A nem szabályozott kibocsátásokra (azaz a 4.2.2.2. pontban meghatározott 2. és 3. kategóriába tartozó kibocsátásokra) vonatkozó módzatok esetében a kiterjesztett feltételek és/vagy a CO<sub>2</sub> miatti korrekciók nem alkalmazandók.

A nehézgépjárművek esetében az ER értékét az 582/2011/EU rendelet típusjóváhagyás idején hatályos rendelkezéseinek figyelembevételével kell kiszámítani.

A megfelelési tényezők nélküli és valós vezetési körülmények között nem szabályozott szennyező anyagok (pl. könnyűgépjárművek RDE-vizsgálatánál a szén-monoxid) esetében a közúti kibocsátásokat el kell osztani az alkalmazandó határértékkel. Ilyen esetben a kiszámított ER nem a jármű megfelelésének ellenőrzéséhez, hanem inkább annak értékeléséhez használatos, hogy a kibocsátások rendellenesek-e a 4.2.3.1. és a 4.2.3.2. pont szerint.

#### 4. táblázat

##### 1. sz. numerikus példa az ER kiszámításához: könnyűgépjármű

|                                                                   | Mért kibocsátás                | Alkalmazandó kibocsátási határérték (Euro 6, külső gyújtású) | A PEMS megfeleléségi tényezője | ER-számítás                         |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| Laboratórium (zsák)                                               | <b>NO<sub>x</sub></b> 35 mg/km | 60 mg/km                                                     | n. a.                          | $ER = 35 / 60 = 0,58$               |
| Laboratórium (PEMS az Euro 6d előírás szerinti járművek esetében) | <b>NO<sub>x</sub></b> 35 mg/km | 60 mg/km                                                     | 1,43                           | $ER = 35 / (60 \times 1,43) = 0,41$ |
| Közúton (PEMS az Euro 6d előírás szerinti járművek esetében)      | <b>NO<sub>x</sub></b> 35 mg/km | 60 mg/km                                                     | 1,43                           | $ER = 35 / (60 \times 1,43) = 0,41$ |

#### 5. táblázat

##### 2. sz. numerikus példa: nehézgépjármű

|                                                              | Mért NO <sub>x</sub> -kibocsátás | Alkalmazandó kibocsátási határérték (Euro VI, kompressziós gyújtású) | A PEMS-ISC megfeleléségi tényezője | ER-számítás                          |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Közúton (PEMS az Euro VI előírás szerinti járművek esetében) | 125 mg/kWh                       | 460 mg/kWh                                                           | 1,5                                | $ER = 125 / (460 \times 1,5) = 0,18$ |

#### 4.2.3.1. „A” módszer: ER kontra kibocsátási küszöbértékek (1. és 2. kategória)

A kibocsátáscsökkentési segédstratégiára vonatkozó rendelkezések elsődleges célja elvben az, hogy kivételes és rendkívüli üzemeltetési körülmények között lehetővé tegyék a járművek/motorok védelmét, és csak akkor, ha nem állnak rendelkezésre kibocsátáscsökkentési segédstratégiát nem igénylő alternatív módszerek/technológiák <sup>(21)</sup>. Ezért a kibocsátáscsökkentési segédstratégia típusjóváhagyó hatáság általi elfogadásakor körültekintően mérlegelni kell a kibocsátáscsökkentési segédstratégia környezeti hatását és gyakoriságát. A kibocsátáscsökkentési segédstratégia gyakoriságát és környezeti hatását a lehető legnagyobb mértékben korlátozni kell.

<sup>(20)</sup> A közúti kibocsátási vizsgálatoknál alkalmazandó kibocsátási határértékek – a vonatkozó előírásokban foglaltak szerint – magukban foglalják a PEMS mérési bizonytalanságának figyelembevételére szolgáló kiegészítő tűréshatárokat.

<sup>(21)</sup> Például megelőző karbantartás vagy áramlásérzékelő a kipufogógáz-visszavezető rendszer (EGR) lerakódásának elkerülése és észlelése érdekében.



Ez az „A” módszer semmiképpen sem ösztönzi a kibocsátási határértékek túllépését, még nem szabályozott feltételek mellett sem. Elsődleges célja a kibocsátáscsökkentési segédstratégiák jelenlétének észlelése és a vizsgálatok rangsorolása. Az alábbiakban javasolt küszöbértékek a különböző kibocsátási előírásoknak és technológiáknak megfelelő járművek vizsgálati adatainak felhasználásával levont tanulságokon alapulnak. Az e küszöbértékek alatti és az alkalmazandó határértékeket meghaladó (az 1 küszöbértéknek megfelelő) kibocsátási rátákat továbbra is illegális stratégiák okozhatják. A 715/2007/EK rendelet korábbi változatai által jóváhagyott járműtípusokra az előző iránymutatásban szereplő küszöbértékek alkalmazandóak.

6. táblázat

**Az Euro 6d-TEMP és 6d (könnyűgépjárművek)/Euro VI (nehézségi járművek) előírások szerinti járművek kibocsátási határértékei**

|                | 1. kategória | 2. kategória |
|----------------|--------------|--------------|
| Küszöbérték: 1 | 1,05         | 1,3          |
| Küszöbérték: 2 | 1,3          | 2,5          |

A küszöbértékek valamennyi szabályozott szennyező anyagra vonatkoznak, kivéve az összes szénhidrogént (THC) (ha azt nem a könnyűgépjárművekre vonatkozó PEMS alkalmazásával mérik).

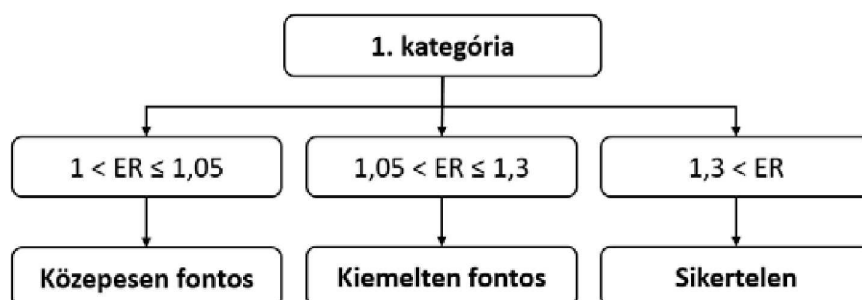
4.2.3.2. „B” módszer: Relatív ER-elemzés (2. és 3. kategória)

A 4.2.3.1. pontban említett küszöbértékeket alkalmazó elemzés mellett az ER-értékek összehasonlíthatók az ugyanazon szennyező anyagok és módozatok tekintetében megfelelően működő járművek esetében kapott értékekkel is.

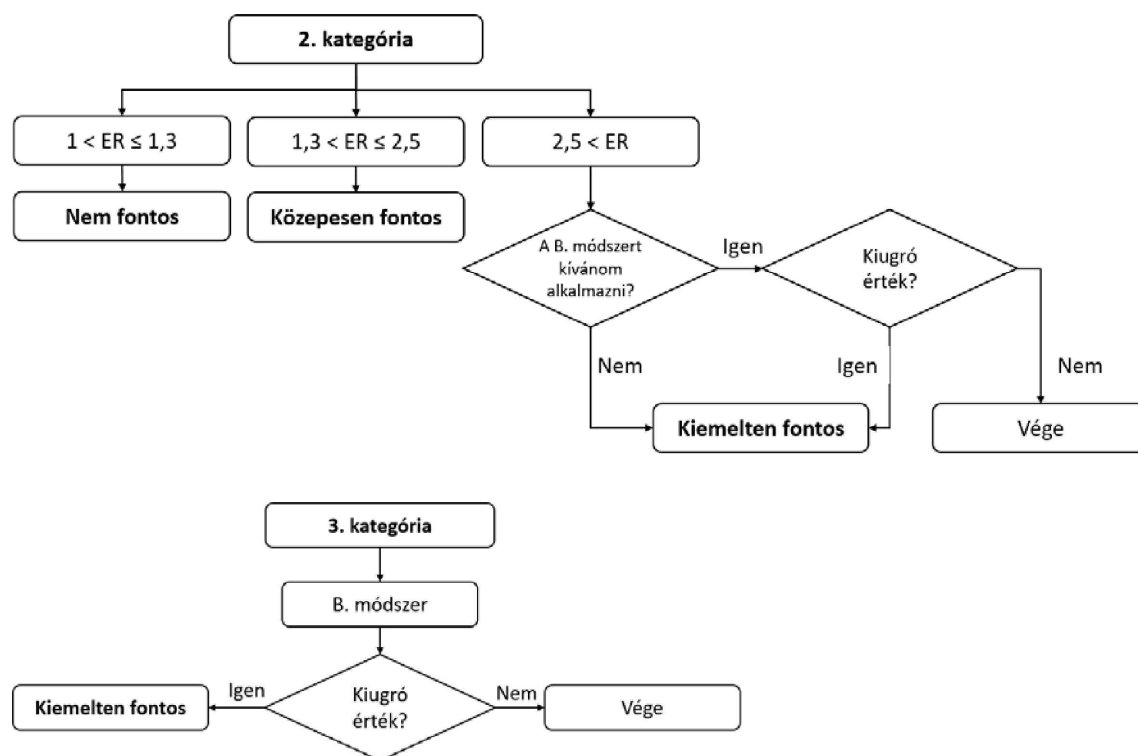
E módszer alkalmazásával a jármű „statistikailag kiugró” besorolást kaphat, amint a kibocsátása azonos feltételek mellett eltér a technológiai csoportjánál megfigyelt kibocsátástól. Ehhez a megközelítéshez különböző járművek számos korábbi kibocsátási adatára szükség van.

A módszernek idővel javulnia kell, mivel a megfelelően működő járművekről alkotott „kép” egyre több vizsgálat mellett egyértelműbbé válik. A módszer jelenleg az Euro 6d-TEMP és az Euro 6d előírás szerinti könnyűgépjárművekre vonatkozóan gyűjtött adatok felhasználásával – például a Közös Kutatóközpont 2019. évi éves kibocsátási jelentésében <sup>(22)</sup> közölt adatok felhasználásával – alkalmazható.

4.2.3.3. Döntési diagramok



<sup>(22)</sup> Közös Kutatóközpont, 2019 light-duty vehicles emissions testing (Könnyűgépjárművek 2019. évi kibocsátási vizsgálata) – <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/joint-research-centre-2019-light-duty-vehicles-emissions-testing>



#### 4.2.4. A „B” eset (Vizsgálat észlelése) általános megközelítése

Ebben az esetben a berendezéseket/stratégiákat a PEMS-vizsgálathoz használt berendezés vagy a jármű helyzete aktiválja. Ezért ajánlatos ezeket a paramétereket a rendelkezésre álló legjobb gyakorlatok alkalmazásával megváltoztatni.

A PEMS-vizsgálathoz használt berendezés észleléséhez: a járművet lehetőleg olyan feltételek mellett (pl. a 4.2.2.1. pontban javasolt ciklusokat alkalmazó próbapályán) kell vizsgálni, amelyek kellő mértékű ismételhetőséget mutatnak. Ennek lehetővé kell tennie a (kipufogógáz-tömegárammérőhöz és fedélzeti diagnosztikához való összeköttetéssel rendelkező) szabványos PEMS-berendezéssel és a járműtől teljesen független mérőberendezéssel végzett vizsgálatok összehasonlítását (azaz a kipufogógáz-tömegárammérővel és a fedélzeti diagnosztikával való összeköttetés hiánya, esetleg egyszerűbb berendezésekkel, például SEMS-berendezéssel).

A járműlokalizáció észleléséhez az RDE tekintetében megfelelő vizsgálatok különböző helyszíneken történő elvégzése és a helyszínek gyakori megváltoztatása jelentősen csökkenti az ilyen stratégiák alkalmazásának kockázatát.

#### 4.2.5. Kiegészítő elemzés

##### 4.2.5.1. A kibocsátások részletes elemzése

Olyan esetekben, ha a vizsgálati eredmények közel vannak a kibocsátási küszöbértékekhez, illetve a kibocsátáscsökkentési segédstratégiát aktiváló tényezők jobb megértése érdekében a vizsgálati eredmények részhalmozaként is elemezhetők, például a laboratóriumi menetciklusok fázisai, a közúti vezetési feltételek (város, országút, autópálya) szerint.

Ehhez az elemzéshez például a városi és az autópályán adódó vezetési feltételek közötti kibocsátási ráták rávilágíthatnak a különböző kibocsátási stratégiákra és azok hatékonyságára, mivel a motorterhelés jelentősen eltér e két feltétel között. Az ilyen típusú kiegészítő elemzés esetében az eredmények nem hasonlíthatók össze a dokumentumban korábban bemutatott „A” módszerrel. Ezeket viszonyítással kell elemezni, azaz az eredményeket össze kell vetni az ugyanazon üzemanyag, kibocsátási előírás és/vagy kibocsátáscsökkentő technológiák vonatkozásában kapott legjobb vagy legrosszabb esetekkel.

#### 4.2.5.2. A motorvezérlő modul (ECM) elemzése

Gyanús vizsgálati eredmények vagy hatástalanító berendezések használatára utaló jelek esetén a gyanút szoftverelemzéssel lehet alátámasztani vagy érvényteleníteni. A motorvezérlő modul (ECM) szoftverének és a funkcionális keret-/szoftverdokumentációt az összes A2L- és HEX-fájllal együtt nyilvánosságra kell hozni, amelyekben fel kell tüntetni az ECM-re vonatkozóan a gyártó által ténylegesen alkalmazott változók és adatok értékeit. Az ECM szoftverét olyan funkciók tekintetében vizsgálják, amelyek a kibocsátáscsökkentő rendszerek illegális modulációját vagy leállítását okozhatják.

A lehetséges hatástalanító berendezések a kibocsátáscsökkentő rendszer teljesítményének olyan feltételek mellett történő ellenőrzésével vizsgálhatók, amelyeket korábban szoftverelemzések (pl. a katalizátor felhevülésének ismételt betáplálása, a környezeti hőmérséklet változása stb.) észleltek. A szoftverelemzések eredményeit minden esetben PEMS-rendszerrel vagy más alkalmas mérőeszközökkel végzett további fizikai vizsgálatokkal kell ellenőrizni. Az e vizsgálatok alapján tett megállapítások további szükséges szoftverelemzésekhez is vezethetnek.

#### 4.3. A vizsgálati módszerek és az értékelési stratégiák felülvizsgálata

A vizsgálati módokat (lásd a 4.2. pontot), a vizsgálatok aktiválásához ajánlott küszöbértékek (lásd a 4.2.3.1. pont) és/vagy a különböző módok esetében kapott és a relatív elemzéshez felhasználható kibocsátási adatok (lásd a 4.2.3.2. pontot) nem rögzíthetők, azokat az Európai Bizottság Közös Kutatóközpontja (JRC) évente felülvizsgálja és frissíti.

#### 4.4. Elfogadhatatlan kibocsátáscsökkentési segédstratégiák

Az alábbi 7. táblázatban szereplő kibocsátáscsökkentési segédstratégiát a Bizottság jelenleg nem tartja elfogadhatónak a jelentős kibocsátásnövekedés, illetve a károk elkerülését célzó jobb technológiák megléte miatt. A Bíróság közelmúltbeli ítéleteivel összhangban a gyártó köteles az (EU) 2017/1151 rendelet határértékeinek értékek betartására alkalmas műszaki eszközöket alkalmazni <sup>(23)</sup>, és hatástalanító berendezés akkor szükséges, ha a típusjóváhagyás időpontjában semmilyen más műszaki megoldás nem teszi lehetővé a motor olyan károsodása vagy baleset bekövetkezése közvetlen kockázatának elkerülését <sup>(24)</sup>. További bizonyítékok a IV. mellékletben találhatók.

A típusjóváhagyó hatóság az ott felsorolt kibocsátáscsökkentési segédstratégiákat kizárólag akkor tekinti megfelelőnek, ha az (EU) 2017/1151 rendeletben vagy az 582/2011/EU rendeletben ismertetett módszertanok szerint megfelelően alátámasztják azok szükségességét, és csak kivételes esetekben.

Ez a lista új esetek megjelenésekor – a nemzeti hatóságok által rendelkezésre bocsátott, saját tapasztalataikból származó műszaki információk figyelembevételével, valamint a műszaki fejlődés tükrözése érdekében – várhatóan új esetekkel bővül.

7. táblázat

#### Elfogadhatatlan kibocsátáscsökkentési segédstratégiákra vonatkozó példák <sup>(25)</sup>

| Kibocsátáscsökkentési segédstratégia                                                                                                                                                                                                                           | Megfigyelt viselkedés:                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A motor melegindításakor a kibocsátáscsökkentési alapstratégiában foglaltnál <sup>(1)</sup> nagyobb mértékben csökkentett vagy hatástalanított kipufogógáz-visszavezető rendszer (EGR) vagy kibocsátáscsökkentés                                               | Nagyobb kibocsátás melegindítás esetén, mint hidegindítás esetén                                                                                                                                                                                                               |
| –4 °C feletti környezeti hőmérsékleten a kibocsátáscsökkentési alapstratégiában foglaltnál <sup>(1)</sup> nagyobb mértékben csökkentett vagy hatástalanított kipufogógáz-visszavezető rendszer (EGR) <sup>(2)</sup>                                            | Nagyobb kibocsátás a „termikus ablak” alsó végpontjánál, ahol az EGR-ráta a kondenzáció és/vagy a koromképződés elkerülése érdekében csökkenhet                                                                                                                                |
| Magas környezeti hőmérsékleten a kibocsátáscsökkentési alapstratégiában foglaltnál <sup>(1)</sup> nagyobb mértékben csökkentett vagy hatástalanított kipufogógáz-visszavezető rendszer (EGR)                                                                   | Nagyobb kibocsátás a „termikus ablak” felső végpontjánál, ahol az EGR-ráta a motor túlhevülésének elkerülése érdekében csökkenhet                                                                                                                                              |
| Olyan paraméterek, amelyek nem kapcsolódnak közvetlenül olyan fizikai jelenséghez, amely kibocsátáscsökkentési segédstratégia alkalmazását teheti szükségessé, például időmérő, fordulatszám, járműsebesség, motor forgatónyomatéka, üzemanyag-fogyasztás stb. | Természeti jelenséghez közvetlenül nem kapcsolódó közelítő változó használata (pl. az EGR vagy az SCR rendszer a hatékonyságának csökkentése érdekében nagy járműsebesség vagy környezeti hőmérséklet használata, vagy a kondenzáció elkerülése érdekében az EGR kikapcsolása) |

<sup>(23)</sup> Lásd a C-134/20. sz. ügyben hozott ítélet 79. pontját.

<sup>(24)</sup> Lásd a C-128/20. sz. ügyben hozott ítélet 69. pontját.

<sup>(25)</sup> Az e dokumentum közzétételét követően megadott típusjóváhagyások esetében.

|                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A reagens adagolásának módosítása a használatkorlátozási időszak alatt | A reagens (AdBlue) adagolásának csökkentése vagy leállítása a használatkorlátozási időszak alatt, ami – bármilyen elfogadható indoklás nélkül – magasabb kibocsátást eredményez, mint a kibocsátáscsökkentési alapstratégiában |
| Motorbenzin üzemanyag dúsítása                                         | Üzemanyag-dúsítás, amely nagy motorfordulatszám mellett a túlhevülés elleni védelemre használható. Ez dinamikus vezetési körülmények között magasabb szén-monoxid-kibocsátást okoz                                             |

(<sup>1</sup>) A részletes dokumentációs csomagban leírtak szerint.

(<sup>2</sup>) Mindaddig, amíg azt más kibocsátáscsökkentő rendszer(ek) nem kompenzálja (kompenzálják).

## B. RÉSZ: Manipulálás elleni védelem

### 5. A kilométer-számláló és a kibocsátáscsökkentő rendszerek manipulálása elleni védelem

A jelenlegi szabályozás (<sup>26</sup>) kifejezetten tiltja a kibocsátáscsökkentő rendszerek azzal a céllal történő manipulálását (<sup>27</sup>), hogy azokat eltávolítsák vagy a használatukat módosítsák, és rontsák a jármű kibocsátási teljesítményét.

Az (EU) 2017/1151 rendelet 3. cikkének (4) és (5) bekezdése, valamint I. mellékletének az elektronikus rendszerek biztonságára vonatkozó rendelkezésekről szóló 2.3. szakasza előírja továbbá, hogy a gyártóknak olyan rendszereket kell beépíteniük, amelyek megakadályozzák a könnyűgépjárművek kibocsátáscsökkentő rendszereinek és kilométer-számlálójának módosítását. Hasonló rendelkezéseket tartalmaz az 582/2011/EU rendelet 3. cikkének (8) bekezdése és X. mellékletének 2.1. pontja a nehézgépjárművekre vonatkozóan.

Számtalan bizonyíték alátámasztja, hogy a kibocsátáscsökkentő rendszerek manipulálása minden gépjárműtípus esetében megtörténik (<sup>28</sup>), (<sup>29</sup>), (<sup>30</sup>). E gyakorlat legnyilvánvalóbb oka, hogy a járműhasználóknak gazdasági előnyük származik belőle, hiszen nem kell fizetniük a reagensért, illetve a meghibásodott részecskeszűrőt sem kell lecserélniük. Az egyéb okok közé tartozik a teljesítmény növelése vagy az üzemanyag-fogyasztás csökkentése. Hasonló manipulálás rendszeresen előfordul a kilométer-számláló esetében is (<sup>31</sup>), (<sup>32</sup>), (<sup>33</sup>), (<sup>34</sup>), többek között a jármű újabb járműként való mesterséges bemutatásából származó gazdasági haszon érdekében is. A Közös Kutatóközpont „Vehicles Odometer and Emission Control Systems: Digital Tampering and Countermeasures” (A járművek kilométer-számlálói és kibocsátáscsökkentő rendszerei: Manipulálás és ellenintézkedések) című jelentése (<sup>35</sup>) részletesen ismerteti a digitális manipulálás felszámolásának lehetséges módjait, amelyek további fejlesztést igényelnek. Ezért fontos, hogy a gyártók manipulálás elleni intézkedéseinek helyes alkalmazását már a piacfelügyelet során egyszerű vizsgálatokkal ellenőrizzék.

#### 5.1. A manipulálás elleni követelményeknek való megfelelés ellenőrzéséhez javasolt módszertan<sup>28</sup>

*A kibocsátáscsökkentő rendszerek esetén javasolt módszertan*

Annak megerősítése érdekében, hogy a gyártó megfelelő, manipulálás elleni védelmet épített be a kibocsátáscsökkentő rendszerek manipulálása ellen, fontos, hogy a laboratórium minden egyes vizsgált jármű esetében megkísérelje a kibocsátáscsökkentő rendszer manipulálását a kibocsátáscsökkentés manipulálására a piacon rendelkezésre álló rendszerek közül legalább egy alkalmazásával.

Ha a manipulálás megvalósítható, akkor a jármű nem felel meg az elektronikus rendszerek biztonságára vonatkozóan az (EU) 2017/1151 rendeletben vagy az 582/2011/EU rendeletben előírt rendelkezésnek, mivel a jármű manipulálható.

A piacfelügyeleti hatóságoknak – az összes lehetséges manipulálási lehetőség kezelése érdekében – évente meg kell kísérelniük, hogy különböző rendszereket alkalmazzanak a kibocsátáscsökkentő szabályozás manipulálására (például AdBlue-emulátorok, a dízelrészecské-szűrők eltávolítása, a kipufogógáz-visszavezető rendszer és a háromutas katalizátor fizikai és elektronikus manipulálása stb.). A megállapításokat érdemes betáplálni a piacfelügyeleti információs és kommunikációs rendszerbe (ICSMS), továbbá érdemes azokat közzétenni és megvitatni a fórum keretében, illetve nyilvánosságra hozni.

(<sup>26</sup>) Az 595/2009/EK rendelet 7. cikke.

(<sup>27</sup>) „Manipulálás”: a jármű kibocsátáscsökkentő vagy meghajtórendszerének – ezen belül e rendszerek valamely szoftverének vagy más logikai szabályozó elemének – lekapcsolása, átállítása vagy módosítása, amely szándékosságtól függetlenül, a jármű kibocsátási teljesítményének csökkenését idézi elő.

(<sup>28</sup>) Status Report from Swiss heavy-duty truck controls (Svájci nehézgépjárművek ellenőrzéséről szóló helyzetjelentés), informális dokumentum GRPE-75-06, 2017. június.

(<sup>29</sup>) Az ACEA által az AdBlue emulátorról tartott műhelytalálkozó, 2017. december 5.

(<sup>30</sup>) A nehézgépjárművek NO<sub>x</sub>-manipulációjának vizsgálata, Dán Közúti Közlekedésbiztonsági Ügynökség, 2018.

(<sup>31</sup>) A TRAN bizottság megbízásából végzett kutatás – Odometer tampering: Measures to prevent it (A kilométer-számláló manipulálása: megelőző intézkedések). 2017. évi tanulmány.

(<sup>32</sup>) <https://www.fiaregion1.com/mileage-fraud/>

(<sup>33</sup>) <https://unece.org/DAM/trans/doc/2015/wp29grsg/GRSG-108-37e.pdf>

(<sup>34</sup>) Tachomanipulation bei Gebrauchtwagen erkennen | ADAC.

(<sup>35</sup>) <https://circabc.europa.eu/d/a/workspace/SpacesStore/079d3ad8-7121-4c8b-bb57-f5ba13c4407c/JRC%20Vehicles%20Odometer%20and%20Emission%20Control%20System%20Digital%20Tampering.pdf>

Alternatív megoldásként a laboratórium kidolgozhatja a saját megfelelő ellenőrzéseit is annak vizsgálata céljából, hogy a kibocsátáscsökkentő rendszerek megfelelő védelemben részesülnek-e, például kidolgozhat szoftverelemzést vagy más, összetettebb rendszerbiztonsági ellenőrzéseket.

*A kilométer-számláló manipulálása esetén javasolt módszertan*

Annak megerősítésére, hogy a gyártó megfelelő védelmet épített be a kilométer-számláló manipulálása ellen, bevált gyakorlat, hogy a laboratórium a piacon rendelkezésre álló egyik releváns eszköz felhasználásával kísérli meg a kilométer-számláló manipulálását. Ha a manipulálás sikeres, akkor a jármű nem felel meg az elektronikus rendszerek biztonságára vonatkozóan az (EU) 2017/1151 rendeletben előírt rendelkezésnek, és azt szoftverfrissítés céljából vissza kell hívni, amelynek során meg kell szüntetni a manipulálást lehetővé tevő hiányosságot.

A piacfelügyeleti hatóságoknak az ICSMS rendszerben <sup>(36)</sup> kell bejelenteniük a hiányosságokat, és azokat meg kell vitatniuk a fórum keretében. Ezeket a bejelentéseket nyilvánosságra kell hozni.

---

<sup>(36)</sup> Az (EU) 2018/858 rendelet 12. cikkének (1) bekezdése.

## I. MELLÉKLET

**A kibocsátáscsökkentési segédstratégiákra, illetve a kibocsátáscsökkentési alapstratégiákra és a hatástalanító berendezésekre vonatkozó záradékok (az RDE3 és az E. lépés előtt)**

|                                                                              | Könnyűgépjárművek                                                                                                        | Nehézgépjárművek                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                              | <b>715/2007/EK rendelet</b>                                                                                              | <b>595/2009/EK rendelet</b>                                                                                                                                                                                       |
| Fogalommeghatározás                                                          | A „hatástalanító berendezés” 3. cikk 10. pontja szerinti fogalommeghatározása                                            | A „hatástalanító berendezés” 3. cikk 8. pontja szerinti fogalommeghatározása                                                                                                                                      |
| Követelmények                                                                | A „hatástalanító berendezések” használatának az 5. cikk (2) bekezdésében szabályozott tilalma                            | A „hatástalanító stratégiák” használatának az 5. cikk (3) bekezdésében szabályozott tilalma                                                                                                                       |
|                                                                              | <b>Az (EU) 2016/646 rendelettel módosított 692/2008/EK végrehajtási rendelet</b>                                         | <b>Az 582/2011/EU bizottsági rendelet</b>                                                                                                                                                                         |
| Kibocsátáscsökkentési segédstratégia/<br>kibocsátáscsökkentési alapstratégia | A 2. cikk 43. és 44. pontjában meghatározott kibocsátáscsökkentési segédstratégia és kibocsátáscsökkentési alapstratégia | A 2. cikk 24. és 25. pontjában meghatározott kibocsátáscsökkentési segédstratégia és kibocsátáscsökkentési alapstratégia                                                                                          |
| Részletes dokumentációcsomag                                                 | 5. cikk, (11) bekezdés                                                                                                   | I. melléklet, 11. függelék                                                                                                                                                                                        |
|                                                                              |                                                                                                                          | <b>49. sz. ENSZ–EGB-előírás</b><br>Az a) pont a 49. sz. ENSZ EGB-előírára vonatkozóan a 133/2014/EU rendelettel módosított 582/2011/EU rendelet VI. mellékletének 4. pontja szerint adott értelmezésnek felel meg |
|                                                                              |                                                                                                                          | A kibocsátáscsökkentési segédstratégiákra vonatkozó követelmények<br><br>A 49. sz. ENSZ EGB-előírás 10. mellékletének 5.1.2. pontja, az 582/2011/EU rendelet VI. mellékletének 4. pontjával összefüggésben        |

## II. MELLÉKLET

**A kibocsátáscsökkentési segédstratégiákra, illetve a kibocsátáscsökkentési alapstratégiákra és a hatástalanító berendezésekre vonatkozó záradékok az RDE3 (pl. (EU) 2017/1154 rendelet) és az E. lépés után a nehézgépjárművek esetében**

|                                                                                 | Könnyűgépjárművek                                                                                                        | Nehézgépjárművek                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                 | <b>715/2007/EK rendelet</b>                                                                                              | <b>595/2009/EK rendelet</b>                                                                                                                                                                                        |
| Fogalommeghatározás                                                             | A „hatástalanító berendezés” 3. cikk 10. pontja szerinti fogalommeghatározása                                            | A „hatástalanító berendezés” 3. cikk 8. pontja szerinti fogalommeghatározása                                                                                                                                       |
| Követelmények                                                                   | A „hatástalanító berendezések” használatának az 5. cikk (2) bekezdésében szabályozott tilalma                            | A „hatástalanító stratégiák” használatának az 5. cikk (3) bekezdésében szabályozott tilalma                                                                                                                        |
|                                                                                 | <b>(EU) 2017/1151 végrehajtási rendelet</b>                                                                              | <b>582/2011/EU végrehajtási rendelet</b>                                                                                                                                                                           |
| Kibocsátáscsökkentési segédstratégia/<br>kibocsátáscsökkentési<br>alapstratégia | A 2. cikk 43. és 44. pontjában meghatározott kibocsátáscsökkentési segédstratégia és kibocsátáscsökkentési alapstratégia | A 2. cikk 24. és 25. pontjában meghatározott kibocsátáscsökkentési segédstratégia és kibocsátáscsökkentési alapstratégia                                                                                           |
|                                                                                 |                                                                                                                          | <b>49. sz. ENSZ–EGB-előírás</b><br>Az a) pont a 49. sz. ENSZ EGB-előírásra vonatkozóan a 133/2014/EU rendelettel módosított 582/2011/EU rendelet VI. mellékletének 4. pontja szerint adott értelmezésnek felel meg |
|                                                                                 |                                                                                                                          | A kibocsátáscsökkentési segédstratégiákra vonatkozó követelmények<br>A 49. sz. ENSZ EGB-előírás 10. mellékletének 5.1.2. pontja, az 582/2011/EU rendelet VI. mellékletének 4. pontjával összefüggésben             |
| Részletes dokumentációsomag                                                     | Az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 3a. függeléke.                                                               | Az 582/2011/EU rendelet I. mellékletének 11. függeléke.                                                                                                                                                            |
| A kibocsátáscsökkentési segédstratégia értékelésének módszertana                | Az (EU) 2018/1832 rendelettel módosított (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 3b. függeléke                          | Az (EU) 2019/1939 rendelettel módosított 582/2011/EU rendelet VI. mellékletének 2. függeléke                                                                                                                       |

## III. MELLÉKLET

**Vizsgálati mátrixra vonatkozó példa hatástalanító berendezésekhez és kibocsátáscsökkentési  
segédstratégiákhoz (Euro 6d-TEMP/6d előírás szerinti könnyűgépjárművek)**

| Vizsgálat                                                                    | Paraméter módosítása/standard vizsgálat (1. vagy 1a. típus)                                                                                                                             | A motorterhelés nem növekszik | Alacsony környezeti hőmérséklet | Melegindítás | Motorterhelés > 1. típus |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|--------------|--------------------------|
| <i>Jogszabály által előírt vizsgálatok</i>                                   |                                                                                                                                                                                         |                               |                                 |              |                          |
| 1. típus (WLTP) – standard                                                   |                                                                                                                                                                                         | X                             | X                               | X            | X                        |
| 1a. Típus, RDE tekintetében megfelelő útvonalak – standard                   |                                                                                                                                                                                         |                               | (X)                             |              | X                        |
| <i>A hatástalanító berendezés észlelésének módozatai</i>                     |                                                                                                                                                                                         |                               |                                 |              |                          |
| 1. típus, a motorterhelést nem befolyásoló járműrendszerekkel                | Járműrendszerek (motorházfedél, ajtók, ablakok stb.)                                                                                                                                    | X                             |                                 |              |                          |
| 1. típus, melegindítás (kölcsonös vizsgálat a standard vizsgálatot követően) | A jármű kondicionálása                                                                                                                                                                  |                               |                                 | X            |                          |
| Az RDE tekintetében nem megfelelő útvonalak                                  | Összesített magasságnövekedés, útvonal-összetétel, vezetési dinamika, hasznos terhelés, –7°C °C alatti vagy 35 °C feletti hőmérséklet, 1 300 m-t meghaladó tengerszint feletti magasság |                               |                                 |              | X                        |



## IV. MELLÉKLET

## Elfogadhatatlan kibocsátáscsökkentési segédstratégiákra utaló hivatkozások

| Hivatkozás                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Szakasz                                                                                                                                              | Érintett kibocsátáscsökkentési segédstratégia                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| 2015 – Az Egyesült Államok Környezetvédelmi Ügynökségének (EPA) jogsértésről szóló értesítése (Washington, DC: United States Environmental Protection Agency) ( <a href="http://www.epa.gov/sites/production/files/2015-10/documents/vw-nov-caa-09-18-15.pdf">www.epa.gov/sites/production/files/2015-10/documents/vw-nov-caa-09-18-15.pdf</a> )                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                      |                                                                                  |
| 2016 – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen Technical Report ( <a href="http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/berichtuntersuchungskommission-volkswagen.pdf">www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/berichtuntersuchungskommission-volkswagen.pdf</a> )                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 119. oldal – „a kibocsátáscsökkentés hatékonyságát hidegebb környezeti hőmérsékleten csökkentő kalibrációk hatástalanító berendezéseknek minősülnek” |                                                                                  |
| 2016 – Az Egyesült Királyság Közlekedési Minisztériuma: A járművek kibocsátási vizsgálatára irányuló 2016. évi programról szóló műszaki jelentés (az Egyesült Királyság Közlekedési Minisztériuma) ( <a href="http://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/518437/vehicleemissions-testing-programme.pdf">www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/518437/vehicleemissions-testing-programme.pdf</a> )                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                      |                                                                                  |
| A Közös Kutatóközpont 2017. évi éves jelentése – Kísérleti tevékenység<br>Clairotte, M., Valverde, V., Bonnel, P., Giechaskiel, B., Carriero, M., Otura, M., Fontaras, G., Pavlovic, J., Martini, G., Krasenbrink, A., Suarez-Bertoa, R., 2018. Joint Research Centre 2017 light-duty vehicles emissions testing (A könnyűgépjárművek kibocsátási vizsgálata) EUR 29302EN, 1–90. <a href="https://doi.org/10.2760/5844">https://doi.org/10.2760/5844</a>                                                                                                                                                                                                                                                         | 5.3.2. szakasz<br>5.3.3. szakasz<br>5.4.2. szakasz                                                                                                   | Időmérő/<br>kondicionálás<br>Termikus ablak<br>Motorbenzin<br>üzemanyag dúsítása |
| A Közös Kutatóközpont 2018. évi éves jelentése – Kísérleti tevékenység<br>Valverde, V., Clairotte, M., Bonnel, P., Giechaskiel, B., Carriero, M., Otura, M., Gruening, C., Fontaras, G., Pavlovic, J., Martini, G., Suarez-Bertoa, R., Krasenbrink, A., 2019. Joint Research Centre 2018 light-duty vehicles emissions testing (A könnyűgépjárművek kibocsátási vizsgálata) EUR 29897EN, 1–118. <a href="https://doi.org/10.2760/289100">https://doi.org/10.2760/289100</a>                                                                                                                                                                                                                                      | 5.4.3. szakasz                                                                                                                                       | Motorbenzin<br>üzemanyag dúsítása                                                |
| A Közös Kutatóközpont 2019. évi éves jelentése – Kísérleti tevékenység<br>Clairotte, M., Valverde, V., Bonnel, P., Gruening, C., Pavlovic, J., Manara, D., Loos, R., Giechaskiel, B., Carriero, M., Otura, M., Cotogno, G., Fontaras, G., Suarez-Bertoa, R., Martini, G., Krasenbrink, A., 2020. Joint Research Centre 2019 light-duty vehicles emissions testing (A könnyűgépjárművek kibocsátási vizsgálata) EUR 30482EN, 1–126. <a href="https://doi.org/10.2760/90664">https://doi.org/10.2760/90664</a>                                                                                                                                                                                                     | 5.1.1. szakasz<br>5.1.2. szakasz                                                                                                                     | Lambdaszonda<br>kezelése?<br>Lambdaszonda<br>kezelése?                           |
| A Közös Kutatóközpont 2020–2021. évi éves jelentése – Piacfelügyeleti tevékenység<br>Bonnel, P., Clairotte, M., Cotogno, G., Gruening, C., Loos, R., Manara, D., Melas, A.D., Selleri, T., Tutuiianu, M., Valverde, V., Forloni, F., Giechaskiel, B., Carriero, M., Otura, M., Pavlovic, J., Suarez-Bertoa, R., Martini, G., Krasenbrink, A., 2022. European Market Surveillance of Motor Vehicles – Results of the 2020-2021 European Commission Vehicle Emissions Testing Programme (A gépjárművek európai piacfelügyelete – az Európai Bizottság 2020–2021. évi kibocsátási vizsgálati programjának eredményei) EUR 31030EN, 1–117. <a href="https://doi.org/10.2760/59856">https://doi.org/10.2760/59856</a> | 4.3.8. szakasz<br>4.3.8. szakasz                                                                                                                     | Termikus ablak<br>Motorbenzin<br>üzemanyag dúsítása                              |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>A „Volkswagen” vizsgálóbizottságának jelentése, A közlekedésért és a digitális infrastruktúráért felelős szövetségi minisztérium, 2016.<br/> <a href="https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/first_report_vw_c_of_i_nox.pdf?__blob=publicationFile&amp;v=1">https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/first_report_vw_c_of_i_nox.pdf?__blob=publicationFile&amp;v=1</a></p>                   | D. szakasz                                                                                                        | Minden, ha a jármű „rendeltetésszerű használata” során történik                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p>Járművek kibocsátási vizsgálatára irányuló program, az Egyesült Királyság Közlekedési Minisztériuma, 2016<br/> <a href="https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/548148/vehicle-emissions-testing-programme-web.pdf">https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/548148/vehicle-emissions-testing-programme-web.pdf</a></p> | 5. szakasz                                                                                                        | Magas környezeti hőmérsékleten a kibocsátáscsökkentési alapstratégiában megengedettnél nagyobb mértékben csökkentett vagy hatástalanított kipufogógáz-visszavezető rendszer (EGR)                                                                                                                                                                                    |
| <p>2017. évi TNO-jelentés, R10862<br/> A dízelüzemű járművek RDE-határfeltételein kívüli magas NO<sub>x</sub>-kibocsátásával kapcsolatos kockázatok értékelése – A vezetésre és a járművekre vonatkozó feltételek és a lehetséges kibocsátáscsökkentő intézkedések azonosítása, 2017</p>                                                                                                                                                  | 3.2. szakasz                                                                                                      | Magas környezeti hőmérsékleten a kibocsátáscsökkentési alapstratégiában megengedettnél nagyobb mértékben csökkentett vagy hatástalanított kipufogógáz-visszavezető rendszer (EGR)                                                                                                                                                                                    |
| <p>Contag, M., Li, G., Pawlowski, A., Domke, F., Levchenko, K., Holz, T., Savage, S., 2017. How They Did It: An Analysis of Emission Defeat Devices in Modern Automobiles. IEEE, 231–250. o.<br/> <a href="https://doi.org/10.1109/SP.2017.66">https://doi.org/10.1109/SP.2017.66</a></p>                                                                                                                                                 | <p>C. szakasz (VW, hatástalanító berendezések esete)<br/> D. szakasz (Fiat, hatástalanító berendezések esete)</p> | <p>Magas környezeti hőmérsékleten a kibocsátáscsökkentési alapstratégiában megengedettnél nagyobb mértékben csökkentett vagy hatástalanított kipufogógáz-visszavezető rendszer (EGR)<br/> Olyan paraméterek, amelyek nem kapcsolódnak olyan fizikai jelenséghez, amely kibocsátáscsökkentési segédstratégia alkalmazását teheti szükségessé:<br/> <b>időmérő</b></p> |

IV

(Tájékoztatások)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS  
ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Euroátváltási árfolyamok <sup>(1)</sup>

2023. február 23.

(2023/C 68/02)

1 euro =

| Pénznem |                 |  | Átváltási<br>árfolyam | Pénznem |                      |  | Átváltási<br>árfolyam |
|---------|-----------------|--|-----------------------|---------|----------------------|--|-----------------------|
| USD     | USA dollár      |  | 1,0616                | CAD     | Kanadai dollár       |  | 1,4366                |
| JPY     | Japán yen       |  | 143,32                | HKD     | Hongkongi dollár     |  | 8,3291                |
| DKK     | Dán korona      |  | 7,4429                | NZD     | Új-zélandi dollár    |  | 1,7039                |
| GBP     | Angol font      |  | 0,88140               | SGD     | Szingapúri dollár    |  | 1,4249                |
| SEK     | Svéd korona     |  | 11,0579               | KRW     | Dél-Koreai won       |  | 1 376,59              |
| CHF     | Svájci frank    |  | 0,9892                | ZAR     | Dél-Afrikai rand     |  | 19,4076               |
| ISK     | Izlandi korona  |  | 152,70                | CNY     | Kínai renminbi       |  | 7,3227                |
| NOK     | Norvég korona   |  | 10,9545               | IDR     | Indonéz rúpia        |  | 16 141,05             |
| BGN     | Bulgár leva     |  | 1,9558                | MYR     | Maláj ringgit        |  | 4,7071                |
| CZK     | Cseh korona     |  | 23,686                | PHP     | Fülöp-szigeteki peso |  | 58,351                |
| HUF     | Magyar forint   |  | 381,43                | RUB     | Orosz rubel          |  |                       |
| PLN     | Lengyel zloty   |  | 4,7438                | THB     | Thaiföldi baht       |  | 36,848                |
| RON     | Román lej       |  | 4,9146                | BRL     | Brazil real          |  | 5,4765                |
| TRY     | Török líra      |  | 20,0355               | MXN     | Mexikói peso         |  | 19,4512               |
| AUD     | Ausztrál dollár |  | 1,5551                | INR     | Indiai rúpia         |  | 87,6695               |

(<sup>1</sup>) Forrás: Az Európai Központi Bank (ECB) átváltási árfolyama.

## A TAGÁLLAMOKTÓL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

**A Bizottság közleménye a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 16. cikkének (4) bekezdésében meghatározott eljárás alapján**

**Menetrend szerinti légi járatok üzemeltetésére vonatkozó közszolgáltatási kötelezettség**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2023/C 68/03)

|                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tagállam                                                                                                                      | Olaszország                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Érintett útvonal                                                                                                              | Reggio Calabria – Torino és vissza<br>Reggio Calabria – Velence és vissza<br>Reggio Calabria – Bologna és vissza                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| A közszolgáltatási kötelezettség hatálybalépésének időpontja                                                                  | 2023. május 27.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| A cím, amelyen a közszolgáltatási kötelezettség szövege és az azzal összefüggő információk és/vagy dokumentumok beszerezhetők | <p>További információk:</p> <p>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti<br/>Dipartimento per la mobilità sostenibile<br/>Direzione Generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari<br/>Via Giuseppe Caraci, 36<br/>00157 Roma<br/>ITALIA<br/>Tel. +39 0644127190</p> <p>ENAC,<br/>Direzione Trasporto Aereo e Licenze,<br/>Viale Castro Pretorio, n. 118<br/>00185 Roma<br/>ITALIA<br/>Tel. +39 0644596532</p> <p>Honlap: <a href="http://www.mit.gov.it">http://www.mit.gov.it</a><br/><a href="http://www.enac.gov.it">http://www.enac.gov.it</a></p> <p>E-mail: <a href="mailto:dg.ta@pec.mit.gov.it">dg.ta@pec.mit.gov.it</a><br/><a href="mailto:osp@enac.gov.it">osp@enac.gov.it</a></p> |

**A Bizottság közleménye a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 17. cikkének (5) bekezdésében meghatározott eljárás alapján**

**Pályázati felhívás menetrend szerinti légi járatok közszolgáltatási kötelezettség alapján történő üzemeltetésére**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2023/C 68/04)

|                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tagállam                                                                                                                                                                 | Olaszország                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Érintett útvonal                                                                                                                                                         | Reggio Calabria – Bologna és vissza                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| A szerződés időbeli hatálya                                                                                                                                              | 2023. május 27. – 2025. május 26.                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| A pályázatok benyújtásának határideje                                                                                                                                    | E közlemény közzétételét követően 2 hónap                                                                                                                                                                                                                                                               |
| A cím, amelyen a pályázati felhívás szövege, illetve a pályázati felhívással és a közszolgáltatás elnyerésével összefüggő információk és/vagy dokumentumok beszerezhetők | ENAC<br>Direzione Trasporto Aereo e Licenze<br>Viale Castro Pretorio, n. 118<br>00185 Roma<br>ITALIA<br><br>Tel. +39 0644596247<br>E-mail: osp@enac.gov.it<br><br>Internetcím: <a href="http://www.mit.gov.it">http://www.mit.gov.it</a><br><a href="http://www.enac.gov.it">http://www.enac.gov.it</a> |

**A Bizottság közleménye a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 17. cikkének (5) bekezdésében meghatározott eljárás alapján**

**Pályázati felhívás menetrend szerinti légi járatok közszolgáltatási kötelezettség alapján történő üzemeltetésére**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2023/C 68/05)

|                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tagállam                                                                                                                                                                 | Olaszország                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Érintett útvonal                                                                                                                                                         | Reggio Calabria – Torino és vissza                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| A szerződés időbeli hatálya                                                                                                                                              | 2023. május 27. – 2025. május 26.                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| A pályázatok benyújtásának határideje                                                                                                                                    | E közlemény közzétételét követően 2 hónap                                                                                                                                                                                                                                                               |
| A cím, amelyen a pályázati felhívás szövege, illetve a pályázati felhívással és a közszolgáltatás elnyerésével összefüggő információk és/vagy dokumentumok beszerezhetők | ENAC<br>Direzione Trasporto Aereo e Licenze<br>Viale Castro Pretorio, n. 118<br>00185 Roma<br>ITALIA<br><br>Tel. +39 0644596247<br>E-mail: osp@enac.gov.it<br><br>Internetcím: <a href="http://www.mit.gov.it">http://www.mit.gov.it</a><br><a href="http://www.enac.gov.it">http://www.enac.gov.it</a> |

**A Bizottság közleménye a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 17. cikkének (5) bekezdésében meghatározott eljárás alapján**

**Pályázati felhívás menetrend szerinti légi járatok közszolgáltatási kötelezettség alapján történő üzemeltetésére**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2023/C 68/06)

|                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tagállam                                                                                                                                                                 | Olaszország                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Érintett útvonal                                                                                                                                                         | Reggio Calabria – Velence és vissza                                                                                                                                                                                                                                                             |
| A szerződés időbeli hatálya                                                                                                                                              | 2023. május 27. – 2025. május 26.                                                                                                                                                                                                                                                               |
| A pályázatok benyújtásának határideje                                                                                                                                    | E közlemény közzétételét követően 2 hónap                                                                                                                                                                                                                                                       |
| A cím, amelyen a pályázati felhívás szövege, illetve a pályázati felhívással és a közszolgáltatás elnyerésével összefüggő információk és/vagy dokumentumok beszerezhetők | ENAC<br>Direzione Trasporto Aereo e Licenze<br>Viale Castro Pretorio, n. 118<br>00185 Roma<br>ITALIA<br>Tel. +39 0644596247<br>E-mail: osp@enac.gov.it<br>Internetcím: <a href="http://www.mit.gov.it">http://www.mit.gov.it</a><br><a href="http://www.enac.gov.it">http://www.enac.gov.it</a> |

## V

(Hirdetmények)

## KÖZIGAZGATÁSI ELJÁRÁSOK

## EURÓPAI BIZOTTSÁG

## ÉRTESÍTÉS A SZEMÉLYZETI SZABÁLYZAT 29. CIKKÉNEK (2) BEKEZDÉSE ALAPJÁN

**Pályázati felhívás a kiadásokért felelős igazgatói állás betöltésére (BUDG.A) a Költségvetési Főigazgatóságon (AD 14-es besorolás), Brüsszel**

**COM/2023/10426**

(2023/C 68/07)

Az Európai Bizottság álláshirdetést tett közzé (hivatkozási szám: COM/2023/10426) a Költségvetési Főigazgatóság kiadásokért felelős igazgatói állásának betöltésére (AD 14-es besorolás).

Az álláshirdetés 24 nyelven készült szövegének megtekintéséhez és a pályázat benyújtásához kérjük, látogasson el az Európai Bizottság alábbi weboldalára: <https://europa.eu/ljRN9r6>

---



## A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

## EURÓPAI BIZOTTSÁG

**Összefonódás előzetes bejelentése**  
**(Ügyszám M.11035 – STENA / MIDSONA)****Egyszerűsített eljárás alá vont ügy****(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2023/C 68/08)

1. 2023. február 16-án a Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> 4. cikke szerint bejelentést kapott egy tervezett összefonódásról.

E bejelentés az alábbi vállalkozásokat érinti:

- a Stena AB csoport irányítása alá tartozó Stena Adactum AB (a továbbiakban: Stena, Svédország),
- a Nasdaq Stockholm tőzsdén jegyzett Midsona AB (a továbbiakban: Midsona, Svédország).

A Stena az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében kizárólagos irányítást fog szerezni a Midsona felett.

Az összefonódásra új részvények jegyzése útján kerül sor.

2. Az érintett vállalkozások üzleti tevékenysége a következő:

- a Stena befektetési társaság, amely különböző területeken tevékenykedik, és hosszú távú befektetési időtávval rendelkezik,
- a Midsona egészséges élelmiszereket, szépségápolási termékeket és higiéniai termékeket fejleszt ki, állít elő, majd forgalmaz több különböző értékesítési csatornán keresztül, többek között élelmiszerboltokban, gyógyszertárakban, speciális bioboltokban, edzőtermekben, valamint az interneten.

3. A Bizottság előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás az összefonódás-ellenőrzési rendelet hatálya alá tartozhat, a végleges döntés jogát azonban fenntartja.

A Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egyes összefonódások kezelésére vonatkozó egyszerűsített eljárásról szóló közleménye <sup>(2)</sup> szerint az ügyet egyszerűsített eljárásra utalhatja.

4. A Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy az összefonódás kapcsán esetlegesen felmerülő észrevételeiket nyújtsák be a Bizottságnak.

Az észrevételeknek a közzétételt követő tíz napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az alábbi hivatkozási számot minden esetben fel kell tüntetni:

M.11035 – STENA / MIDSONA

<sup>(1)</sup> HL L 24., 2004.1.29., 1. o. (az összefonódás-ellenőrzési rendelet).

<sup>(2)</sup> HL C 366., 2013.12.14., 5. o.

Az észrevételeket e-mailben vagy postai úton lehet a Bizottsághoz eljuttatni. Az elérhetőségi adatok a következők:

E-mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Postai cím:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

## EGYÉB JOGI AKTUSOK

## EURÓPAI BIZOTTSÁG

**Az (EU) 2019/33 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet 17. cikkének (2) és (3) bekezdésében említett, egy borágazati elnevezéshez tartozó termékleírás standard módosításának jóváhagyásáról szóló értesítés közzététele**

(2023/C 68/09)

Ez az értesítés a (EU) 2019/33 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet <sup>(1)</sup> 17. cikke (5) bekezdésének megfelelően kerül közzétételre.

ÉRTESÍTÉS STANDARD MÓDOSÍTÁS JÓVÁHAGYÁSÁRÓL

**Carnuntum**

**PDO-AT-A0217-AM01**

**Az értesítés időpontja: 2022.11.29.**

**A JÓVÁHAGYOTT MÓDOSÍTÁS LEÍRÁSA ÉS INDOKOLÁSA****1. Hektáronkénti maximális hozam**

A hektáronkénti maximális hozam a 2020-as szüret előtt 9 000 kg/ha volt, a 2020-as szürettől pedig 10 000 kg/ha-ban határozták meg.

**2. Szőlőfajták**

A Carnuntum OEM esetében a 2019-es szüretig minden, Ausztriában minőségi borok készítésére jóváhagyott szőlőfajtát korlátozás nélkül engedélyeztek. A 2019-es szüret óta szűkítették a szóba jöhető szőlőfajták listáját.

## EGYSÉGES DOKUMENTUM

**1. Elnevezés(ek)**

Carnuntum

**2. A földrajzi jelzés típusa**

OEM – Oltalom alatt álló eredetmegjelölés

**3. A borászati termékek kategóriái**

1. Bor

**4. A bor(ok) leírása**

1. Carnuntum OEM fehér

## RÖVID SZÖVEGES LEÍRÁS

A Carnuntum OEM fehérborai a Chardonnay, a fehér burgundi és a zöld veltelini fajtákból készülnek.

Szín: A zöldessárgától a világos aranysárgáig terjedő tartományban.

<sup>(1)</sup> HL L 9., 2019.1.11., 2. o.

Illat: Fahordós érlelés nélkül friss almás és citrusos jegyek jellemzik az illatot. A fahordós érlelés esetén vajas-pirított zamatok, kivonatokban gazdag jegyek, valamint a fehér kenyér, az aszalt gyümölcsök és mazsola illatjegyei jelennek meg.

Íz: Ha a zöld veltelini dominál, a bor íze fűszeres-fehérborsos, amit az alma, a körte, a citrusfélék és a csonthéjas gyümölcsök jegyei egészítenek ki. A Chardonnay vagy a fehér burgundi által dominált Carnuntum borok klasszikus gyümölcsaromákkal (alma, egy kis birs, kiegészítve egzotikus gyümölcsökkel), valamint fűszeres jegyekkel (réti virágok, de diófélék is) rendelkeznek.

| Általános analitikai jellemzők                          |                               |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Maximális összes alkoholtartalom (térfogatszázalék)     | 15,0                          |
| Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék)  | 9,0                           |
| Minimális összes savtartalom                            | 4,0 g/l borkősavban kifejezve |
| Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter)       | 18                            |
| Maximális összes kén-dioxid-tartalom (milligramm/liter) | 200                           |

## 2. Carnuntum OEM vörös

### RÖVID SZÖVEGES LEÍRÁS

A Carnuntum OEM vörösborai a zweigelt és a kékfrankos fő fajtákból készülnek.

Szín: Sötét vöröses ibolyaszín.

Illat: Illatát a vanília és a meggy aromái jellemzik, de a bors, a feketeribizli és a fahéj is felfedezhető benne. Összességében egy gyümölcsös-bársonyos illat bontakozik ki.

Íz: A zweigelt által dominált borok nedvdúsak, és az érett meggyre, néha szilvára emlékeztető gyümölcsös ízekkel rendelkeznek. A Carnuntum OEM borai általában mérsékelt tannintartalommal rendelkeznek, és finom gyógynövényes fűszeresség jellemzi őket. A nagy arányban kékfrankost tartalmazó bor ízét az erdei bogyós gyümölcsök vagy a cseresznye jellemzi, és jellegzetesen erős savakkal rendelkezik. A zweigelt borokkal ellentétben a kékfrankos dús szerkezetű, és markáns tanninok jellemzik.

| Általános analitikai jellemzők                          |                               |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Maximális összes alkoholtartalom (térfogatszázalék)     | 15,0                          |
| Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék)  | 12,0                          |
| Minimális összes savtartalom                            | 4,0 g/l borkősavban kifejezve |
| Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter)       | 20                            |
| Maximális összes kén-dioxid-tartalom (milligramm/liter) | 150                           |

## 5. Borkészítési eljárások

### 5.1. Különleges borászati eljárások

—

## 5.2. Maximális hozamok

### 1. Carnuntum OEM

10 000 kg szőlő hektáronként

## 6. Körülhatárolt földrajzi terület

A Carnuntum eredetmegjelölés az alsó-ausztriai Bruck an der Leitha járást és Schwechat bírósági kerületét foglalja magában.

## 7. Borszőlőfajta (borszőlőfajták)

Kékfrankos – frankovka

Chardonnay – Morillon

Zöld veltelini – zöld muskotály

Fehér burgundi – klevner

Fehér burgundi – Pinot Blanc

Weißer Burgunder – fehér burgundi

Zweigelt – kék zweigelt

Zweigelt – rotburger

## 8. A kapcsolat(ok) leírása

Carnuntum OEM

Éghajlat: Az éghajlat tipikus kárpát-medencei éghajlat forró, száraz nyarakkal és hideg, száraz telekkel. A nyarat és az őszt a nappal és az éjszaka közötti nagy hőmérséklet-ingadozás jellemzi: a magas nappali hőmérsékletet éjszaka alacsony hőmérséklet követi. A közeli Duna és a hőmérsékletet kiegyenlítő Fertő-tó azonban a hőmérséklet és a páratartalom tekintetében stabilizáló egyensúlyt teremtet.

Talaj: A Carnuntum OEM területén a talajviszonyok nagyon változatosak, előfordul nehéz agyag- és lösztalaj és homokos-kavicsos talaj is. A talaj a Paratethys-tenger és az akkori Duna hordalékaiból alakult ki. Ezek a rétegződéses túlnyomórészt kiterjedt mésztakaróból állnak, ami jellemző az egykori tengerekből származó lerakódásokra.

Kapcsolat: Mindenekelőtt a nappal és éjszaka közötti hőmérséklet-ingadozások teszik lehetővé a Carnuntum OEM fehérborok jellegzetes almás, körtés és citrusos gyümölcsaromáit, mivel a növény éjszaka, alacsonyabb hőmérsékleten kevesebb cukrot és több aromát termel. A meszes talaj (a megfelelő szőlőoltványokkal együtt) elősegíti a fehérborok határozott savasságát, ami viszont még inkább hangsúlyozza és erőteljesebben kifejezésre juttatja a gyümölcsaromákat.

A zweigelt és kékfrankos fajtákból készült Carnuntum OEM vörösboroknak is kedvez a nappali és éjszakai hőmérséklet nagy különbsége, ami az érett meggy és szilva gyümölcsös aromáiban nyilvánul meg. A Fertő-tó stabilizáló hatása lehetővé teszi a Carnuntum OEM vörösborok hosszú őszi érési idejét, ezért a mérsékelt tannintartalom a Carnuntum OEM vörösborok jellegzetessége. Az uralkodó mészkőtalajoknak köszönhetően a Carnuntum OEM vörösborokban gyakran felfedezhető a finom gyögnövényes fűszeresség.

## 9. További alapvető feltételek (csomagolás, címkézés, egyéb követelmények)

Előállítás

Jogi keret:

Nemzeti jog

További feltétel típusa:

A körülhatárolt földrajzi területen való előállítás tekintetében biztosított eltérés

**A feltétel leírása:**

Az osztrák bortörvény valamennyi OEM borra vonatkozóan előírja, hogy az OEM borok előállításának vagy azon a bortermőhelyen belül kell történnie (OFJ származási régió), ahol az OEM terület található, vagy valamely szomszédos bortermőhelyen. Ausztria ezért általában az (EU) 2019/33 rendelet 5. cikkében foglalt eltérést alkalmazza.

A Carnuntum OEM előállítására további feltételeket állapítottak meg: mivel a Carnuntum OEM más alsó-ausztriai és burgenlandi borvidékek közvetlen szomszédságában található, a Carnuntum OEM-en kívül is vannak olyan bortermelők, akik a Carnuntum OEM-ből vásárolnak szőlőt, és abból készítenek bort. Annak érdekében, hogy biztosítsák a Carnuntum OEM-en kívül előállított borok lehető legjobb ellenőrzését, a borvidéken kívül csak akkor készíthető Carnuntum OEM, ha azt bejelentik Carnuntum Regionális Borászati Bizottságának, a testület pedig jóváhagyja ezt. A Carnuntum OEM eredetmegjelölést fel kell tüntetni a vonatkozó számlákon, szállítóleveleken és fuvarokmányokon.

**Jogi keret:**

Nemzeti jog

További feltétel típusa:

Csomagolás a körülhatárolt földrajzi területen belül

**A feltétel leírása:**

Az ausztriai bortörvény nem állapít meg az OEM borok palackozására vonatkozó általános szabályokat.

A Carnuntum OEM minőségének és jellegzetes tulajdonságainak biztosítása érdekében a Carnuntum OEM palackozására a következő feltételek vonatkoznak: A Carnuntum borvidéken kívüli palackozásra csak akkor kerülhet sor, ha azt bejelentik Carnuntum Regionális Borászati Bizottságának, a testület pedig jóváhagyja ezt. A Carnuntum OEM eredetmegjelölést fel kell tüntetni a vonatkozó számlákon, szállítóleveleken és fuvarokmányokon.

**A termék-leíráshoz vezető link**

<https://info.bml.gv.at/themen/landwirtschaft/landwirtschaft-in-oesterreich/pflanzliche-produktion/wein/Weinherkunft.html>

---

**A (EU) 2019/33 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet 17. cikkének (2) és (3) bekezdésében említett, egy borágazati elnevezéshez tartozó termékleírás standard módosításának jóváhagyásáról szóló értesítés közzététele**

(2023/C 68/10)

Ez az értesítés a (EU) 2019/33 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet <sup>(1)</sup> 17. cikke (5) bekezdésének megfelelően kerül közzétételre.

**ÉRTESÍTÉS STANDARD MÓDOSÍTÁS JÓVÁHAGYÁSÁRÓL**

**Weststeiermark**

**PDO-AT-A0234-AM01**

**Az értesítés időpontja: 2022.11.29.**

**A JÓVÁHAGYOTT MÓDOSÍTÁS LEÍRÁSA ÉS INDOKOLÁSA**

**1. A hektáronkénti maximális hozam módosítása**

A hektáronkénti maximális hozam a 2020-as szüret előtt 9 000 kg/ha volt, a 2020-as szürettől pedig 10 000 kg/ha-ban határozták meg.

**2. Szőlőfajták**

A Weststeiermark OEM esetében a 2018-as szüretig minden, Ausztriában minőségi borok készítésére jóváhagyott szőlőfajtát korlátozás nélkül engedélyeztek. A 2018-as szüret óta szűkítették a szóba jöhető szőlőfajták listáját.

**EGYSÉGES DOKUMENTUM**

**1. Elnevezés(ek)**

Weststeiermark

**2. A földrajzi jelzés típusa**

OEM – Oltalom alatt álló eredetmegjelölés

**3. A borászati termékek kategóriái**

1. Bor

**4. A bor(ok) leírása**

Weststeiermark OEM

**RÖVID SZÖVEGES LEÍRÁS**

A Weststeiermark OEM borvidéken mintegy 80 %-ban kizárólag a Blauer Wildbacher (hagyományos neve: Schilcher) fajtát termelik. A Blauer Wildbacher egy őshonos, régi szőlőfajta.

Szín: Rózsaszín-rozé.

Illat: Vörös bogyós gyümölcsök (erdei szamóca, eper, málna).

Íz: Üdítően élénkítő savak a lédús erdei bogyós gyümölcsök és eper markáns jegyeivel.

A Weststeiermark OEM egy kis része fehérborszőlőből készül.

Szín: Zöldessárga és világos aranysárga között.

<sup>(1)</sup> HL L 9., 2019.1.11., 2. o.

Illat: A fekete ribizli és egres gyümölcsös illata, de megjelennek a zöldpaprika jegyei is.

Íz: Alma, frissen kaszált fű és ásványi nyomok.

| Általános analitikai jellemzők                          |                               |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Maximális összes alkoholtartalom (térfogatszázalék)     | 15,0                          |
| Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék)  | 9                             |
| Minimális összes savtartalom                            | 4,0 g/l borkősavban kifejezve |
| Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter)       | 18                            |
| Maximális összes kén-dioxid-tartalom (milligramm/liter) | 200                           |

## 5. Borkészítési eljárások

### 5.1. Különleges borászati eljárások

—

### 5.2. Maximális hozamok

Weststeiermark OEM

10 000 kg szőlő hektáronként

## 6. Körülhatárolt földrajzi terület

A Weststeiermark OEM eredetmegjelölés Stájerország tartomány Graz, Graz-Umgebung, Voitsberg és Deutschlandsberg körzeteit foglalja magában.

## 7. Borszőlőfajta (borszőlőfajták)

Blauer Wildbacher – Schilcher

## 8. A kapcsolat(ok) leírása

Weststeiermark OEM

Éghajlat: A Weststeiermark OEM-et különleges domborzati viszonyok jellemzik. A kelet-nyugati irányban húzódó mély völgyek védelmet nyújtanak az erős szelek ellen, napközben pedig jelentős felmelegedést tesznek lehetővé. Ráadásul a szőlőültetvények többsége lejtőkön terül el, így a szokásosnál is több napfényt kapnak. Ugyanakkor éjszaka nagyon lehűl a levegő, hiszen lehűlés áll a Weststeiermark OEM mélyen fekszik.

Talaj: A Weststeiermark OEM szőlőültetvényei nagyrészt a Keleti-Alpok többnyire savas, kristályos, szilárd kőzetén, kelet felé pedig a Stájer-medence részben durva, főként laza kőzetén terülnek el.

Kapcsolat: A nappal és éjszaka közötti szélsőséges hőmérséklet-különbség miatt a szőlő savtartalma átlagon felüli. A Weststeiermark OEM-ből származó rozébor (hagyományos nevén Schilcher) ezért a savban leggazdagabb bor Ausztriában. A fehérborokat is alapvetően az ízvilágot uraló savasság jellemzi. A meghatározó savtartalom mellett a nappalok és éjszakák közötti hőmérséklet-ingadozás jellegzetes gyümölcsaromákat, például epres és málnás jegyeket alakít ki, különösen a burgundi család fehérboraiban.

## 9. További alapvető feltételek (csomagolás, címkézés, egyéb követelmények)

Előállítás

Jogi keret:

Nemzeti jog



További feltétel típusa:

A körülhatárolt földrajzi területen való előállítás tekintetében biztosított eltérés

A feltétel leírása:

Az osztrák bortörvény valamennyi OEM borra vonatkozóan előírja, hogy az OEM borok előállításának vagy azon a bortermőhelyen belül kell történnie (OFJ származási régió), ahol az OEM terület található, vagy valamely szomszédos bortermőhelyen. Ausztria ezért általában az (EU) 2019/33 rendelet 5. cikkében foglalt eltérést alkalmazza.

A Weststeiermark OEM előállítására további feltételeket állapítottak meg: A bort Steiermark OEM-ben kell előállítani (amely magában foglalja a Weststeiermark OEM-et, a Südsteiermark OEM-et és Vulkanland Steiermark OEM-et). A stájerországi borvidéken kívüli előállításra csak akkor kerülhet sor, ha azt bejelentik a Stájerországi Regionális Borászati Bizottságnak, a testület pedig jóváhagyja ezt.

*Palackozás*

Jogi keret:

Nemzeti jog

További feltétel típusa:

Csomagolás a körülhatárolt földrajzi területen belül

A feltétel leírása:

Az ausztriai bortörvény nem állapít meg az OEM borok palackozására vonatkozó általános szabályokat.

A Weststeiermark OEM minőségének és jellegzetes tulajdonságainak biztosítása érdekében a Carnuntum OEM palackozására a következő feltételek vonatkoznak: A palackozást Steiermark OEM-ben kell elvégezni (amely magában foglalja a Weststeiermark OEM-et, a Südsteiermark OEM-et és Vulkanland Steiermark OEM-et). A stájerországi borvidéken kívüli palackozásra csak akkor kerülhet sor, ha azt bejelentik a Stájerországi Regionális Borászati Bizottságnak, a testület pedig jóváhagyja ezt.

#### **A termékleíráshoz vezető link**

<https://info.bml.gv.at/themen/landwirtschaft/landwirtschaft-in-oesterreich/pflanzliche-produktion/wein/Weinherkunft.html>

---

**A (EU) 2019/33 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet 17. cikkének (2) és (3) bekezdésében említett, egy borágazati elnevezéshez tartozó termékleírás standard módosításának jóváhagyásáról szóló értesítés közzététele**

(2023/C 68/11)

Ez az értesítés a (EU) 2019/33 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet <sup>(1)</sup> 17. cikke (5) bekezdésének megfelelően kerül közzétételre.

**ÉRTESÍTÉS STANDARD MÓDOSÍTÁS JÓVÁHAGYÁSÁRÓL**

**„Neusiedlersee”**

**PDO-AT-A0219-AM01**

**Az értesítés időpontja: 2022.11.29.**

**A JÓVÁHAGYOTT MÓDOSÍTÁS LEÍRÁSA ÉS INDOKOLÁSA**

**1. Hektáronkénti maximális hozam**

A hektáronkénti maximális hozam a 2020-as szüret előtt 9 000 kg/ha volt, a 2020-as szürettől pedig 10 000 kg/ha-ban határozták meg.

**2. Szőlőfajták**

A Neusiedlersee OEM esetében a 2020-as szüretig minden, Ausztriában minőségi borok készítésére jóváhagyott szőlőfajtát korlátozás nélkül engedélyeztek. A 2020-as szüret óta szűkítették a szóba jöhető szőlőfajták listáját.

**EGYSÉGES DOKUMENTUM**

**1. Elnevezés(ek)**

Neusiedlersee

**2. A földrajzi árujelző típusa**

OEM – Oltalom alatt álló eredetmegjelölés

**3. A szőlőből készült termékek kategóriái**

1. Bor

15. Szárított szőlőből készült bor

16. Túlérett szőlőből készült bor

**4. A bor(ok) leírása**

1. Neusiedlersee OEM

**RÖVID SZÖVEGES LEÍRÁS**

A Neusiedlersee OEM a zweigelt szőlőfajtából készül.

Szín: telt erős vörös szín.

Illat: jellegzetes gyümölcsös-bársonyos illat vanília és meggy aromákkal.

Íz: Az acéltartályban történő érlelés során a Neusiedlersee OEM a zweigelt fajtára jellemző érett meggy vagy szilva aromáit vonultatja fel.

<sup>(1)</sup> HL L 9., 2019.1.11., 2. o.

| Általános analitikai jellemzők                          |                               |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Maximális összes alkoholtartalom (térfogatszázalék)     | 15,0                          |
| Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék)  | 12,0                          |
| Minimális összes savtartalom                            | 4,0 g/l borkősavban kifejezve |
| Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter)       | 20                            |
| Maximális összes kén-dioxid-tartalom (milligramm/liter) | 150                           |

## 2. Neusiedlersee OEM „Reserve”

### RÖVID SZÖVEGES LEÍRÁS

A Neusiedlersee OEM fahordóban is érlelhető, ekkor a „Reserve” kiegészítő megjelölést viseli.

Íz: Az érett meggy vagy szilva ízei háttérbe szorulnak, és előtérbe kerülnek az érett tanninok, a vanília, a csokoládé és a szilvakompót ízei, amit fahordós érleléssel érnek el.

Szín: telt és nagyon erőteljes vörös szín.

Illat: A fahordós érlelésnek köszönhetően a Neusiedlersee „Reserve” OEM illata a fa pörkölésétől függően a jellegzetes vaníliás jegyeiktől a füstös-csokoládés aromákig terjed.

| Általános analitikai jellemzők                          |                               |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Maximális összes alkoholtartalom (térfogatszázalék)     | 15,0                          |
| Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék)  | 13,0                          |
| Minimális összes savtartalom                            | 4,0 g/l borkősavban kifejezve |
| Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter)       | 20                            |
| Maximális összes kén-dioxid-tartalom (milligramm/liter) | 150                           |

## 3. Neusiedlersee OEM „fruchtsüß”

### RÖVID SZÖVEGES LEÍRÁS

A Neusiedlersee OEM „fruchtsüß” kategóriája túlérett szőlőből készül.

Szőlőfajta: Minden osztrák fehér minőségi szőlőfajta lehetséges; a fő fajta az olaszrizling.

Illat és íz: Meg kell felelniük a „Spätlese” és „Auslese” tradicionális megnevezések kritériumainak; ezek közé tartoznak mindenképp a kifejezetten gyümölcsös-édes íz és a trópusi gyümölcsök (pl. a banán és az ananász) jegyei.

| Általános analitikai jellemzők                          |                               |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Maximális összes alkoholtartalom (térfogatszázalék)     | 15,0                          |
| Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék)  | 5                             |
| Minimális összes savtartalom                            | 4,0 g/l borkősavban kifejezve |
| Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter)       | 18                            |
| Maximális összes kén-dioxid-tartalom (milligramm/liter) | 350                           |

#### 4. Neusiedlersee OEM „edelsüß”

##### RÖVID SZÖVEGES LEÍRÁS

A Neusiedlersee OEM „edelsüß” kategóriája szárított szőlőből készül.

Szőlőfajta: Minden osztrák fehér minőségi szőlőfajta lehetséges; a fő fajta az olaszrizling.

Illat és íz: Meg kell felelniük a „Beerenauslese” és a „Trockenbeerenauslese” tradicionális megnevezések kritériumainak, amelyek elsősorban a diófélék, a méz és a karamell jellegzetes ízaromái.

| Általános analitikai jellemzők                          |                               |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Maximális összes alkoholtartalom (térfogatszázalék)     | 15,0                          |
| Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék)  | 5                             |
| Minimális összes savtartalom                            | 4,0 g/l borkősavban kifejezve |
| Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter)       | 40                            |
| Maximális összes kén-dioxid-tartalom (milligramm/liter) | 400                           |

#### 5. Borkészítési eljárások

##### 5.1. Különleges borászati eljárások

—

##### 5.2. Maximális hozamok

Neusiedlersee OEM

10 000 kg szőlő hektáronként

#### 6. Körülhatárolt földrajzi terület

A Neusiedlersee eredetmegjelölés magában foglalja a burgenlandi Neusiedl am See járás egészét, Winden és Jois települések kivételével.

#### 7. Borszőlőfajták

Olaszrizling

Zweigelt – kék zweigelt

Zweigelt – rotburger

## 8. A kapcsolat(ok) leírása

### Neusiedlersee OEM

Éghajlat: A Neusiedlersee OEM a kárpát-medencei éghajlati övezet közepén fekszik. Az éghajlatot a száraz, forró nyár és a hideg, kevés havazást hozó tél jellemzi. A Fertő-tó, Közép-Európa legnagyobb sztyepptava 300 km<sup>2</sup>-es víz- és nádfelülettel rendelkezik. Jelentős szerepet játszik az éghajlat szabályozásában, és különleges mikroklimát biztosít. Nyáron a nagy vízfelület felmelegedik, éjszaka pedig lassan leadja a tárolt hőt a környezetbe. A Neusiedlersee OEM-ben a szőlő érési időszakára a magas páratartalom (a tó nagy felületének köszönhetően) és az őszi köd jellemző.

Talaj: A Neusiedlersee OEM a Fertő-tó északi és keleti partja között terül el. A Fertő-tó északkeleti partján lösztalaj és csernozjom talaj található. A Seewinkelben (a Neusiedlersee OEM déli részén) kavicsos, homokos és szikes talajok is előfordulnak.

Kapcsolat: Ezek az adottságok a következőképpen befolyásolják a Neusiedlersee OEM borainak ízét:

- 1) A Neusiedlersee OEM és a Neusiedlersee „Reserve” OEM a zweigelt szőlőfajtából készül. Ez a fajta a tápanyagban szegény talajokat kedveli, mint például a Fertő-tó déli részén található kavicsos, homokos és szikes talajokat, és ezeken a talajokon bontakoztatja ki a meggyre, a szilvára és a sárgabarackra emlékeztető jellegzetes ízaromáit.
- 2) A Neusiedlersee OEM „Spätlese” és „Auslese” borai túlérlett szőlőből készülnek. A Fertő-tó környéki borvidék száraz és forró nyara különösen kedvez a szőlő hosszú érésének. Ezt nyáron tovább erősíti a felmelegedett tó hőszabályozó hatása. A túlérlett szőlő a trópusi gyümölcsök (pl. a banán és az ananász) illatát és ízét idézi fel.
- 3) A Neusiedlersee OEM „Beerenauslese” és „Trockenbeerenauslese” borai szárított szőlőből készülnek. A magas páratartalom (a tó nagy felületének köszönhetően) és az őszi köd kedvez a szőlőszemek ún. nemesrothadásának (*Botrytis cinerea*). Ha ez a gomba megtámadja a szőlőszemeket, a szőlő héja lyukacsossá és vízáteresztővé válik. A szőlőszem tehát még a tőkén kiszárad a szőlőkertben. Ez az oka annak, hogy a bor illatában és ízében megjelennek a diófélék, a méz és a karamell jellegzetes aromái.

## 9. További alapvető feltételek (csomagolás, címkézés, egyéb követelmények)

### Előállítás

Jogi keret

Nemzeti jog

További feltétel típusa

A körülhatárolt földrajzi területen való előállítás tekintetében biztosított eltérés

A feltétel leírása

Az osztrák bortörvény valamennyi OEM borra vonatkozóan előírja, hogy az OEM borok előállításának vagy azon a bortermőhelyen belül kell történnie (OFJ származási régió), ahol az OEM terület található, vagy valamely szomszédos bortermőhelyen. Ausztria ezért általában az (EU) 2019/33 rendelet 5. cikkében foglalt eltérést alkalmazza.

A Neusiedlersee OEM előállítását további feltételekhez is kötötték: A Neusiedlersee OEM-et a származási területen kívül akkor lehet előállítani, ha a termelő szőlőültetvényei a Neusiedlersee OEM területén találhatók, és a bor előállítása a termelőnek a Neusiedlersee OEM-en kívüli üzemében történik, vagy ha a Neusiedlersee OEM-en kívüli üzemmel rendelkező termelő és a Neusiedlersee OEM-ben található szőlőültetvények tulajdonosai között területi parcellaszerződések vannak érvényben.

### Palackozás

Jogi keret

Nemzeti jog

További feltétel típusa

A csomagolás a körülhatárolt földrajzi területen történik.

#### A feltétel leírása

Az ausztriai bortörvény nem állapít meg az OEM borok palackozására vonatkozó általános szabályokat.

A Neusiedlersee OEM minőségének és jellegzetes tulajdonságainak biztosítása érdekében a Neusiedlersee OEM palackozására a következő feltételek vonatkoznak: A Neusiedlersee OEM-et a származási területen kívül akkor lehet palackozni, ha a palackozó szőlőültetvényei a Neusiedlersee OEM területén találhatók, és a bor palackozása a palackozónak a Neusiedlersee OEM-en kívüli üzemében történik.

#### A termékleíráshoz vezető link

<https://info.bml.gv.at/themen/landwirtschaft/landwirtschaft-in-oesterreich/pflanzliche-produktion/wein/Weinherkunft.html>

---

**Az (EU) 2019/33 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet 17. cikkének (2) és (3) bekezdésében említett, egy borágazati elnevezéshez tartozó termékleírás standard módosításának jóváhagyásáról szóló értesítés közzététele.**

(2023/C 68/12)

Ez az értesítés az (EU) 2019/33 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet 17. cikke (5) bekezdésének megfelelően kerül közzétételre <sup>(1)</sup>.

**ÉRTESÍTÉS STANDARD MÓDOSÍTÁS JÓVÁHAGYÁSÁRÓL**

**Wachau**

**PDO-AT-A0205-AM01**

**Az értesítés időpontja: 2022.11.29.**

**A JÓVÁHAGYOTT MÓDOSÍTÁS LEÍRÁSA ÉS INDOKOLÁSA**

**1. Hektáronkénti maximális hozam**

A hektáronkénti maximális hozam a 2020-as szüret előtt 9 000 kg/ha volt, a 2020-as szürettől pedig 10 000 kg/ha-ban határozták meg.

**2. Szőlőfajták**

A Wachau OEM esetében a 2020-as szüretig minden, Ausztriában minőségi borok készítésére jóváhagyott szőlőfajtát korlátozás nélkül engedélyeztek. A 2020-as szüret óta szűkítették a szóba jöhető szőlőfajták listáját.

**EGYSÉGES DOKUMENTUM**

**1. Elnevezés(ek)**

Wachau

**2. A földrajzi árujelző típusa**

OEM – Oltalom alatt álló eredetmegjelölés

**3. A szőlőből készült termékek kategóriái**

1. Bor

**4. A bor(ok) leírása**

Wachau OEM

**RÖVID SZÖVEGES LEÍRÁS**

A Wachau OEM főleg fehérborokat állít elő; a vörösborok alárendelt szerepet játszanak.

**Szín:** A legtöbb fehérbor zöldessárga vagy világos szalmasárga színű. A minőségi és hosszabb érlelésű fehérborok színe közepes vagy erős aransárga is lehet. A fiatal vörösborok színe világos cseresznyevörösnek mondható, az idősebb és hosszabb érlelésű vörösborok erős lilászvörös, illetve gránátvörös és rubinvörös árnyalatúak.

**Illat:** A fehérborok esetében a magvas gyümölcsök, például az alma vagy a körte és a citrusfélék illatai dominálnak. Minél tovább érlelik a bort, annál inkább emlékeztet az aromája a szárított és egzotikus gyümölcsökre (ananász, banán). Wachauban a vörösborok elsősorban a cseresznye és a szilva elsődleges aromáit, illetve a hordós érlelést követően olyan másodlagos aromákat hordoznak, mint a dohány vagy a csokoládé.

<sup>(1)</sup> HL L 9., 2019.1.11., 2. o.

Íz: A wachau fehérborok ízének alapvető eleme alma és a citrusfélék (citrancs, citrom, lime) ízét felerősítő savasság. Az érettebb fehérborok – különösen a fő fajta, a zöld veltelini esetében – borsos és sárgabarackos ízeket vonultatnak fel. A vörösborokban a gyümölcsös és tanninszegény ízvilág dominál, a meggy és a piros ribizli jegyeivel. A fahordóban érlelt borok füstös barrique jegyeket, valamint gyümölcsbefőttekre emlékeztető ízeket mutatnak.

| Általános analitikai jellemzők                          |                               |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Maximális összes alkoholtartalom (térfogatszázalék)     | 15                            |
| Minimális tényleges alkoholtartalom (térfogatszázalék)  | 9,0                           |
| Minimális összes savtartalom                            | 4,0 g/l borkősavban kifejezve |
| Maximális illósavtartalom (milliekvivalens/liter)       | 18                            |
| Maximális összes kén-dioxid-tartalom (milligramm/liter) | 200                           |

## 5. Borkészítési eljárások

### 5.1. Különleges borászati eljárások

—

### 5.2. Maximális hozamok

Wachau OEM

10 000 kg szőlő hektáronként

## 6. Körülhatárolt földrajzi terület

A Wachau eredetmegjelölés az alsó-ausztriai Aggsbach, Bergern im Dunkelsteinerwald, Dürnstein, Mautern an der Donau, Mühldorf, Rossatz-Arnsdorf, Spitz és Weißenkirchen településeket foglalja magában.

## 7. Borszőlőfajták

Zöld veltelini – zöld muskotály

Fehér rizling – rajnai rizling

Rajnai rizling – rizling

## 8. A kapcsolat(ok) leírása

Wachau OEM

A wachau borvidéket a Duna partján fekvő meredek teraszok jellemzik.

Éghajlat: Két erős hatás találkozik itt, nevezetesen a nyugati atlanti és a keleti kárpát-medencei éghajlat. Az atlanti éghajlat átlagon felüli csapadékmennyiséget hoz magával, míg a kárpát-medencei éghajlatot magas nappali hőmérséklet és hűvös éjszakák jellemzik. Ezen túlmenően Wachau arról ismert, hogy a lejtőktől, a kitettségűtől, a terepalakulatoktól, valamint a teraszok hőtároló falaitól és szikláitól függően mikroklímák alakulnak ki a területén. A magas nappali hőmérsékletet, de a zord teleket is ellensúlyozza a Duna nagy vízfelülete. Ezenkívül az északi Waldviertel felől érkező hűvös bukószelek nagy ingadozásokat okoznak a nappali és éjszakai hőmérséklet között, különösen a szüret előtti hónapokban.



Talaj: A Wachaut egyrészt az elporladt ősközetekből álló talajok jellemzik, másrészt a jégkorszak utáni időszakban a hegyek szélárnyékában futóhomok rakódott le, így az ősközetekből álló sziklák keleti oldalain többszörös löszrétegek alakultak ki. Ezek a geológiai domborzati viszonyok összekapcsolódnak a Duna menti meredek lejtők jobb megművelhetősége érdekében már a középkorban létrehozott kőteraszkokkal, és egyben a wachauai táj jellegzetes arculatát is meghatározzák.

Kapcsolat: A teraszok elporladt ősközetekből álló talaja gondoskodik a rajnai rizling fajta citrusos aromájáról (citrom, citrancs); a lösztalajok képezik az alapját az erős és testes zöld veltelini magvas gyümölcsöket (alma, körte) idéző aromájának. Az erősen ingadozó hőmérséklet döntő szerepet játszik a fehérborok magas savtartalmában. A vörösborok esetében a gyümölcsös és a tanninszegény ízek elsősorban a hőmérséklet-ingadozásra vezethetők vissza.

#### 9. **További alapvető feltételek (csomagolás, címkézés, egyéb követelmények)**

##### *Előállítás*

Jogi keret:

Nemzeti jog

További feltétel típusa:

A körülhatárolt földrajzi területen való előállítás tekintetében biztosított eltérés

A feltétel leírása:

Az osztrák bortörvény valamennyi OEM borra vonatkozóan előírja, hogy az OEM borok előállításának vagy azon a bortermőhelyen belül kell történnie (OFJ származási régió), ahol az OEM terület található, vagy valamely szomszédos bortermőhelyen. Ausztria ezért általában az (EU) 2019/33 rendelet 5. cikkében foglalt eltérést alkalmazza.

A Wachau OEM előállítását további feltételekhez is kötötték: A Wachau OEM-et a származási területen kívül akkor lehet előállítani, ha a termelő üzeme a Wachau OEM-mel határos Kremstal vagy Traisental származási területen van, és termelő a Wachau származási területen belül szőlőültetvényekkel rendelkezik, illetve e szőlőültetvények tulajdonosaival szerződést kötött a szőlő szállítására.

##### *Palackozás*

Jogi keret:

Nemzeti jog

További feltétel típusa:

A csomagolás a körülhatárolt földrajzi területen történik.

A feltétel leírása:

Az ausztriai bortörvény nem állapít meg az OEM borok palackozására vonatkozó általános szabályokat.

A Wachau OEM minőségének és jellegzetes tulajdonságainak biztosítása érdekében a Wachau OEM palackozására a következő feltételek vonatkoznak: A Wachau OEM-et minden olyan palackozó palackozhatja, amelynek üzeme Wachauban van. A palackozás akkor is lehetséges, ha a palackozó üzeme a Wachau OEM-mel határos Kremstal vagy Traisental származási területen van, és a palackozó a Wachau származási területen belül szőlőültetvényekkel rendelkezik, illetve e szőlőültetvények tulajdonosaival szerződést kötött.

#### **A termékleíráshoz vezető link**

<https://info.bml.gv.at/themen/landwirtschaft/landwirtschaft-in-oesterreich/pflanzliche-produktion/wein/Weinherkunft.html>

**Termékleírás nem kisebb jelentőségű módosításának jóváhagyására irányuló kérelem közzététele a mezőgazdasági termékek és élelmiszerek minőségrendszereiről szóló 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 50. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján**

(2023/C 68/13)

Ez a közzététel az 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> 51. cikke alapján jogot keletkeztet a módosítási kérelem elleni felszólalásra, amely a közzététel időpontjától számított három hónapon belül tehető meg.

**AZ OLTALOM ALATT ÁLLÓ EREDETMEGJELÖLÉSEKHEZ/OLTALOM ALATT ÁLLÓ FÖLDRAJZI JELZÉSEKHEZ, KAPCSOLÓDÓ TERMÉKLEÍRÁS NEM KISEBB JELENTŐSÉGŰ MÓDOSÍTÁSÁNAK JÓVÁHAGYÁSÁRA IRÁNYULÓ KÉRELEM**

**Az 1151/2012/EU rendelet 53. cikke (2) bekezdésének első albekezdése szerinti módosítás jóváhagyására irányuló kérelem**

**„PIMENTÓN DE MURCIA”**

**EU-szám: PDO-ES-0113-AM02 – 2021.2.2.**

**OEM (X) OFJ ( )**

**1. Kérelmező csoportosulás és jogos érdek**

**a) Kérelmező csoport:**

Consejo Regulador de la Denominación de Origen Protegida „PIMENTÓN DE MURCIA” [a „PIMENTÓN DE MURCIA” oltalom alatt álló eredetmegjelölés szabályozó testülete]

Avda. Santa Eulalia, 7 – Bajo  
30850 Totana – Murcia  
ESPAÑA

Tel. és Fax 968 424016

E-mail: info@pimentondemurcia.es

**b) Jogos érdek:**

A Szabályozó Testület az a szervezet, amely az összes termelőt képviseli, és az alkalmazandó jogszabályokkal összhangban (a Regionális Mezőgazdasági, Vízügyi és Környezetvédelmi Minisztérium 2001. december 17-i rendelete a „Pimentón de Murcia” eredetmegjelölésről és annak Szabályozó Testületéről szóló rendeletet jóváhagyásáról) az OEM kezelésére hivatalosan elismert szervezet.

Az elnök által aláírt levélben mellékeljük a csoport jogos érdekét igazoló bizonyítékot, valamint az összetételéről és feladatairól szóló igazolást.

**2. Tagállam vagy harmadik ország**

Spanyolország

<sup>(1)</sup> HL L 343., 2012.12.14., 1. o.

**3. A termékleírás módosítással (módosításokkal) érintett rovata**

- ☐ A termék elnevezése
- ☒ A termék leírása
- ☒ Földrajzi terület
- ☐ A származás igazolása
- ☐ Az előállítás módja
- ☒ Kapcsolat
- ☐ Címkézés
- ☒ Egyéb [részletezze]
  - Ellenőrző szerv
  - Nemzeti jogszabályi előírások

**4. A módosítás típusa**

- ☐ Bejegyzett OEM vagy OFJ termékleírásának az 1151/2012/EU rendelet 53. cikke (2) bekezdésének harmadik albekezdése szerinti, kisebb jelentőségűnek nem tekinthető módosítása.
- ☒ Bejegyzett OEM vagy OFJ termékleírásának az 1151/2012/EU rendelet 53. cikke (2) bekezdésének harmadik albekezdése szerinti, kisebb jelentőségűnek nem tekinthető oly módon történő módosítása, amelyre vonatkozóan nem tettek közzé egységes (vagy azzal egyenértékű) dokumentumot.

**5. Módosítás(ok)****1. B) szakasz – A termék leírása**

Az „Extra” és a „Primera” [I. osztály] kereskedelmi kategóriák analitikai jellemzőinek módosítása a B) szakaszban (A termék leírása, „A végtermék jellemzői” cím, „Fizikai és kémiai jellemzők” alcím, táblázat).

Jelenlegi megszövegezés:

A termékleírás csak a következő kereskedelmi kategóriákra terjed ki: EXTRA és PRIMERA [I. osztály], amelyeket az alábbi analitikai jellemzők alapján határoznak meg:

| Jellemzők                                                | Extra | Primera |
|----------------------------------------------------------|-------|---------|
| (*) Szín – ASTA-színértékben, legalább                   | 120   | 90      |
| Maximális páratartalom %-ban kifejezve                   | 14    | 14      |
| Éterkivonat a szárazanyagban, %-ban kifejezve legfeljebb | 20    | 23      |
| Hamutartalom a szárazanyag %-ában kifejezve, legfeljebb: |       |         |
| – Teljes hamutartalom                                    | 7,5   | 8       |
| – Nem oldódó hamutartalom                                | 0,7   | 1       |
| Nyersrost a szárazanyagban, %-ban kifejezve              | 27    | 28      |
| Kapszaicintartalom %-ban kifejezve, legfeljebb           | 0,003 | 0,003   |
| (*) Az őrléskor.                                         |       |         |

A módosítást tartalmazó új szöveg:

A termékleírás csak a következő kereskedelmi kategóriákra terjed ki: EXTRA és PRIMERA [I. osztály], amelyeket az alábbi analitikai jellemzők alapján határoznak meg:

| Jellemzők                                                | Extra        | Primera      |
|----------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| (*) Szín – ASTA-színértékben, legalább                   | $\geq 120$   | $\geq 90$    |
| Maximális páratartalom %-ban kifejezve                   | $\leq 14$    | $\leq 14$    |
| Éterkivonat a szárazanyagban, %-ban kifejezve legfeljebb | $\leq 20$    | $\leq 23$    |
| Hamutartalom a szárazanyag %-ában kifejezve, legfeljebb: |              |              |
| – Teljes hamutartalom                                    | $\leq 9,4$   | $\leq 9,9$   |
| – Oldhatatlan                                            | $\leq 0,7$   | $\leq 1$     |
| Nyersrost a szárazanyagban, %-ban kifejezve              | $\leq 27$    | $\leq 28$    |
| Kapszaicintartalom %-ban kifejezve, legfeljebb           | $\leq 0,003$ | $\leq 0,003$ |
| (*) Az őrléskor.                                         |              |              |

Indokolás:

A fizikai és kémiai jellemzőket tartalmazó táblázat módosításának két oka van.

Először is ez a módosítás helyesbítés. A jelenlegi termékleírás a nyersrosttartalmat abszolút és pontos értéként, nem pedig minimális vagy maximális értéként vagy tartományként határozza meg. A termékleírás megszövegezésekor hatályos jogszabályok (az exportra szánt *Pimentón* paprikára vonatkozó minőségi előírásokról szóló 1983. szeptember 1-jei rendelet, közzétéve a Hivatalos Közlöny 243. számában, 27973–27975. o.) az analitikai paramétereket maximális és minimális értékeként jelölték meg, de ez a pontosítás tévesen nem szerepel a termékleírásban. Szeretnénk megemlíteni, hogy a feltüntetett érték a maximális értékre vonatkozik. A  $\leq$  és  $\geq$  jelek hozzáadásával szeretnénk pontosítani a többi paraméterre alkalmazott kritériumot.

Másodszor, a teljes hamutartalom módosítása az új analitikai technikák figyelembevétele érdekében történik olyan módon, hogy az értéket a jelenleg alkalmazott módszerek érzékenységeinek és bizonytalanságának megfelelően kiigazítják. Ez a módosítás a 2007. szeptember 26-i 2242/84. sz. királyi rendelettel összhangban nincs hatással a késztermék jellemzőire.

Egységes dokumentum:

Ezt a módosítást a 3.2. bekezdés (Az 1. pontban szereplő elnevezéssel jelölt termék leírása) tartalmazza.

## 2. C) szakasz – Földrajzi terület

Jelenlegi megszövegezés:

### C) FÖLDRAJZI TERÜLET

#### TERMŐTERÜLET

A „Pimentón de Murcia” eredetmegjelöléssel ellátott fűszerpaprika előállításához felhasznált paprika termesztési területe a délkelet-spanyolországi Murcia tartomány következő településein található földterületet foglalja magában:

Alhama de Murcia

Beniel

Cartagena

Fortuna

Fuente Álamo

Librilla

Lorca

Molina de Segura

Murcia

Puerto Lumbreras

San Javier

Santomera

Torre Pacheco

Totana

A teljes terület 484 450 hektár, amelyből 277 204 hektár ültetvény.

#### FELDOLGOZÁSI ÉS CSOMAGOLÁSI TERÜLET

A feldolgozási és csomagolási terület Murcia megye valamennyi települését magában foglalja.

A módosítást tartalmazó új szöveg:

#### TERMŐTERÜLET

A „Pimentón de Murcia” eredetmegjelöléssel ellátott fűszerpaprika előállításához felhasznált paprika termesztési területe a Spanyolország délkeleti részén található Murcia, Almería, Granada és Alicante tartományok következő településein található földterületet foglalja magában:

Murcia tartomány:

Alhama de Murcia

Beniel

Caravaca

Cartagena

Fortuna

Fuente Álamo

Librilla

Lorca

Mazarrón

Molina de Segura

Murcia

Puerto Lumbreras

San Javier

Santomera

Torre Pacheco

Totana

Almería tartomány:

Pulpí

Vélez Blanco

Vélez Rubio

Granada tartomány:

Orce

Puebla de Don Fadrique

Alicante tartomány:

Elche

Guardamar del Segura

Orihuela

Pilar de la Horadada

Torrevieja

#### FELDOLGOZÁSI ÉS CSOMAGOLÁSI TERÜLET

A feldolgozási és csomagolási terület megegyezik a termesztési területtel.

Indokolás:

A termékleírásban meghatározott földrajzi terület úgy módosult, hogy a „Pimentón de Murcia” OEM oltalma alá tartozó terület kiterjedjen a termékleírásban jelenleg felsoroltakéval megegyező történelmi, domborzati, éghajlati és emberi tényezőkkel rendelkező szomszédos településeken termesztett paprikára és az abból előállított fűszerpaprikára is.

Ezek a településeken is termesztik a fűszerpaprika előállításához felhasznált paprikát, többek között ugyanazok a termelők, akik az OEM-mel ellátott terméket gyártják. A gazdaságok szomszédosak, és a termesztett paprika és fajta ugyanazokkal a jellemzőkkel rendelkezik, mint az OEM termékleírásában szereplő fajták. A terméket ráadásul az OEM-mel bejegyzett szárítókamrákban szárítják. A fűszerpaprikát részben az OEM-mel bejegyzett üzemek vásárolják meg, vagy azoknak szánják. Ezek a termelők azonban eddig nem rendelkeztek képesítéssel, és termékük forgalomba hozatalakor nem részesülhettek az OEM által biztosított oltalomból.

A földrajzi terület az alábbi településekkel bővült:

Murcia tartomány:

Caravaca

Mazarrón

Almería tartomány:

Pulpí

Vélez Blanco

Vélez Rubio

Granada tartomány:

Orce

Puebla de Don Fadrique

Alicante tartomány:

Elche

Guardamar del Segura

Orihuela

Pilar de la Horadada

Torrevieja

A hozzáadott települések mindegyike a tartományhoz tartozik vagy az azzal határos tartományok valamely szomszédos települése.

A „Pimentón de Murcia” oltalom alatt álló eredetmegjelölés Szabályozó Testülete által benyújtott, a földrajzi terület kiterjesztése iránti kérelem a jelenleg oltalom alatt álló területtel szomszédos területeken működő számos mezőgazdasági termelőtől érkezett kérelmekre adott válasz.

Murcia tartományhoz tartozó települések

Mazarrón és Caravaca települések közel helyezkednek el azokhoz a területekhez, ahol a „Pimentón de Murcia” fűszerpaprikát a legnagyobb mennyiségben állítják elő, és ahol a legtöbb termelő gazdaság található. Az ültetvények Murciából az 1950-es és 1960-as években terjedtek át ezekre a területekre.

Mindkét településen hasonló a hőmérséklet, a csapadék és a páratartalom. Mazarrón és Caravaca településeken a termékleírásban szereplő többi településhez hasonlóan az ültetés megkezdésének hónapjaiban az átlaghőmérséklet 16–20 °C, a maximális hőmérséklet pedig júliusban és augusztusban 32 °C alatt marad. A páratartalom ezekben a hónapokban meghaladja a 40 %-ot, július és szeptember között pedig elérheti a 70 %-ot. Mazarrón településen az átlagos csapadékmennyiség 280 mm, Caravaca egyes részein pedig valamivel magasabb értékeket regisztráltak.

Meg kell jegyezni, hogy az átültetés késedelmet szenvedhet a caravacai fennsíkokon. Ezt már figyelembe vették az eredeti termékleírásban, amely lehetővé teszi az átültetés egy bizonyos időpont utáni elvégzését anélkül, hogy határidőt állapított volna meg.

Végezetül, a termesztési technikák megegyeznek az oltalom alatt álló termőterületeken alkalmazott technikákkal, mivel a paprikát ugyanazok a termelők termesztik, ugyanazokat a termesztési eljárásokat alkalmazzák és ugyanazokkal a hagyományokkal rendelkeznek, amelyek az egész területen ugyanazon időben és azonos feltételek mellett fejlődtek.

#### Almería és Granada tartományhoz tartozó települések

Almería és Granada tartományok Murcia és Alicante tartományokhoz hasonlóan Délkelet-Spanyolországban találhatók. Az általános csapadékmennyiség, a hőmérséklet és talajjellemzők tekintetében megegyeznek az eredetileg felsorolt tartományokkal, bár helyi szinten nyilvánvaló különbségek vannak.

Az éghajlatot illetően meg kell jegyezni, hogy a csapadékmennyiség hasonló a mediterrán éghajlatéhoz, helyi és közvetett különbségekkel, különösen Puebla de Don Fadrique és Orce településeken. Pulpí éghajlata szárazabb. Ezek a helyi különbségek nem tekinthetők jelentősnek:

Puebla de Don Fadrique és Orce településeken az átlagos csapadékmennyiség magasabb ( $400 \pm 50$  mm évente), mint a többi településen. A szárazabb éghajlatú Pulpíban az átlagos csapadékmennyiség évi 300 mm alatt van (297 mm). A regisztrált csapadéértékek évről évre változnak, valószínűleg az éghajlatváltozás hatásai miatt. Ezek a különbségek nem tekinthetők jelentősnek, mivel azokban a hónapokban, amikor a paprikát elültetik és felhasználják a „Pimentón de Murcia” előállításához (április–október), a regisztrált értékek hasonlóak a többi település értékeihez (170 mm).

A paprikát, pontosabban a „Pimentón de Murcia” OEM-mel ellátott fűszerpaprikához felhasznált Bola fajtát hagyományosan Almería és Granada területén termesztik. A paprikát a Guadalentín-völgyből származó azon vállalkozások és mezőgazdasági termelők „exportálták”, amelyek a kevésbé megművelt földterületekre tértek át, ahogy azt a Segura-völgy legelső mezőgazdasági termelői a 20. század közepén tették, amikor egy gombafertőzés arra kényszerítette őket, hogy ültetvényeiket a mostani Guadalentín-völgybe és más területekre költöztessék át.

Ezek a területek azonban nem tekinthetők újnak, vagy legalábbis nem a fűszerpaprika előállítása céljából folytatott paprikatermesztés szempontjából. A paprika termesztésére vonatkozó legkorábbi szakirodalmi hivatkozások 1987-re nyúlnak vissza, amelyekben Almeriát és Granadát fűszerpaprika-termelő tartományként emelik ki. Például az „*El pimiento para pimentón*” (Paprika fűszerpaprika előállításához) című könyv (M. Zapata és mások, 1991) statisztikai adatokkal támasztja alá, hogy e növényt mindkét tartományban termesztik.

#### Alicante tartomány települései

Alicante tartományban ősi idők óta természetesen paprikát állandó jelleggel.

Guardamar del Segura, Orihuela és Pilar de la Horadada települések Vega Baja vagy Vega Baja del Segura járásban, Elche település pedig Bajo Vinalopó járásban találhatók.

Vega Baja és Bajo Vinalopó járásokban a talaj sótartalmának szintje 3,5 és 3,7 dSm<sup>-1</sup> között mozog (A mediterrán éghajlati viszonyok között a mezőgazdasági talajokban történő sófelhalmozódás előrejelzési modelljének kidolgozása; kérelem az alicantei Vega Baja del Segura és Bajo Vinalopó járásokhoz [Fernando Visconti Reluy]). Ezek az értékek hasonlóak a Campo de Cartagena járásban (ahol Cartagena, Fuente Álamo és San Javier település és Mazarrón település egy része található) vagy Guadalentín-völgyben (ahol Alhama, Librilla, Lorca, Puerto Lumbreras és Totana települések és Mazarrón település egy része található) regisztrált értékekhez. Alicante déli részének éghajlata, ahol a termékleírásba újonnan felvett járások találhatóak, megegyezik az OEM-mel ellátott paprika jelenlegi termőterületeinek éghajlatával.

A kibővített terület éghajlatának főbb jellemzői a következőképpen foglalhatók össze: alacsony átlagos csapadékmennyiség ( $280 \pm 40$  mm/év, Orihuelában 291 mm/év, Torreviejában 243 mm/év), magas átlagos napsugárzás ( $6\,200 \pm 100$  MJ m<sup>-2</sup> év<sup>-1</sup>), mérsékelt magas átlaghőmérséklet ( $18 \pm 1$  °C), erős szél majdnem teljes hiánya (a szélesség a napok 40–80 %-ában 20 km/h alatt van) és szinte egyáltalán nincs fagy. Hosszabb távon az éghajlat ezeken a településeken ciklikus aszályokkal is jár. Ez a jelenség 15–25 évente fordul elő, ilyenkor az aszály legalább 24 hónapig tart. Aszály idején az éves csapadékmennyiség akár 60 %-kal is alacsonyabb az átlagosnál.

Végezetül, ami a Vega Baja del Segura és Bajo Vinalopó területén folytatott termesztés hagyományát illeti, érdemes megemlíteni Jesús Pérez de Espinardo „El Libro del Pimentón 1756–1965” (A paprika története 1756-tól 1965-ig) című szakirodalmát, amelynek első kiadása 2000-ben jelent meg. Számos alkalommal hivatkozik a fűszerpaprika előállítására felhasznált paprika termesztésére, például: „A 19. század elejétől a 20. század közepéig a fűszerpaprika előállítására felhasznált paprika termesztése fokozatosan terjedt el Vega del Segura területén [...] a paprika fitoftórási betegsége (Phytophthora Capsici) miatt, ami azt jelentette, hogy Campo de Cartagena, Campo de Elche és a Guadalentín-völgy területén új termőterületeket kellett létrehozni”.

Az összes ismert szakirodalmi forrás szerint így kezdetben Vega del Segura, pontosabban a Vega Baja del Segura területén termesztették a legtöbb paprikát, ahol a feldolgozóüzemeket is létrehozták. A gombafertőzés miatt azonban Campo de Cartagena, Campo de Elche és a Guadalentín-völgy területén új termőterületet kellett létrehozni (amint az a szakirodalomban is szerepel), és jelenleg ez utóbbi a legnagyobb paprikatermesztő terület.

Egységes dokumentum:

Ezt a módosítást a 4. szakasz (A földrajzi terület tömör meghatározása) tartalmazza.

### 3. F) szakasz – A földrajzi környezettel való kapcsolatot bizonyító tényezők, a környezet által a termékre gyakorolt hatás

Jelenlegi megszövegezés:

#### a) Történelmi tényezők

A Murcia régióban folytatott paprikatermesztésről szóló első feljegyzések a 16. század elejétől származnak. Ezek a feljegyzések megemlítik a Jeromos-rendi szerzeteseket, akik felelősek voltak a „Rueda” és az „Acequia Mayor de La Ñora” öntözőcsatorna közelében található néhány földterületükön termesztett növény elterjedéséért.

A szerzetesek által minden évben betakarított paprika hamar helyi elnevezéseket kapott. A „ñora” elnevezést Murcia régióban hagyományosan használják az édes pirospaprika megjelölésére. Ez valószínűleg a paprika első termesztésének helyére utal, mivel Murcia településen volt egy La Ñora nevű vidéki járás.

Az eredetileg az amerikai kontinensről behozott magok egy kissé hosszúkás alakú, vadon termő csípős paprikából származtak. Bár tudományos bizonyítékok nem állnak rendelkezésre, egyes szerzők azt állították, hogy ez az eredeti paprikafajta az évek során lekerekítettebb formájúvá és kevésbé csípős ízűvé vált a Huerta de Murcia terület környezeti viszonyai és a termelők által alkalmazott termesztési technikák miatt.

Ez a növény később a Segura folyó partjának egész területén elterjedt, különösen a Molina del Segura közelében fekvő területeken. A 2000-es évek elején a növény termesztése áttért más területekre, például a Guadalentín-völgy, Huerta de Murcia, Fortuna stb. területére, és gazdasági jelentősége jelentősen nőtt.

Úgy vélik, hogy Murcia régióban a paprikatermesztő ágazat iparosodása a 19. század közepén kezdődött, amikor egy helyi nő azzal az elképzeléssel állt elő, hogy a paprikára olajat dörzsöl és azt sütőben megsüti. Ezzel a paprika héja kifényesedett, és azokat jó áron el tudta adni a piacon. Később még tovább kísérletezett az így elkészített paprikával, és először egy mozsárban őrlötte meg őket, majd ugyanezt egy malomban próbálta meg.

1992-ben a fűszerpaprika-alágazat a Murcia régió egyik legjellemzőbb mezőgazdasági tevékenysége volt, amely hagyományosan Spanyolország fő paprikatermesztő és fűszerpaprika-exportáló területe.



A fűszerpaprika előállításához felhasznált paprika kétségtelenül a Murcia régióban hagyományosan termesztett növény. Ez a kézműves termék olyannyira Murcia szimbólumává vált, hogy a „pimentoneros” kifejezést gyakran használják a murciai lakosok, különösen a helyi „Real Murcia, Club de Fútbol” labdarúgó klub szinonimájaként. A HISTORIA DEL REAL MURCIA (A Real Murcia labdarúgó klub története) című könyv kifejti, hogy a klubot megkülönböztető mez színei a következők voltak: paprikavörös felső és sötétkék (vagy alkalmanként fekete) sort.

A paprikát nagyra tartják, mivel kétféleképpen is felhasználható, színezőanyagként és ízesítőként is. A regionális gasztronómiában számtalan olyan receptet találunk, amelyekben az édes fűszerpaprika az egyik alapvető összetevő. Az egyik legeredetibb a Totanában készült „Torta de pimentón” lepény. Az 1929-ban Sevillában rendezett iberoamerikai kiállításon a murciai fűszerpaprika-exportőrök céhe olyan spanyol regionális ételek receptjeinek átfogó gyűjteményét mutatta be, amelyeknek a paprika az egyik fő hozzávalója.

A régióban széles körű szakirodalom áll rendelkezésre és számos kutatási projekt van folyamatban ezzel a témával kapcsolatban.

## b) Természeti tényezők

### Felszínrajz

A paprika termesztési területe az Ibériai-félsziget délkeleti részén, Murcia régióban található, amelynek területe 11 320 km<sup>2</sup>. E terület közel egynegyede 200 méternél alacsonyabb tengerszint feletti magasságú sík vidék, 45 %-a 200–600 méteres tengerszint feletti magasságban, 32 %-a pedig 600–2 000 méteres tengerszint feletti magasságban elhelyezkedő terület. A domborzat összetett; a fő domborzati elem a magas Betikai-hegység északnyugaton.

Geológiai szempontból a régió legnagyobb része a Betikai-hegység területén fekszik, amelyet jellemzően a neogén korból és a negyedidőszakból eredő anyagokból álló mélyfölkék öveznek. A hegyek általában délnyugati-északkeleti irányban haladnak.

### Talajok

A régióban nagyon gyakoriak a posztorogén anyagok, különösen a márga, az agyag, a sókőzetek és a törmelékes kőzetek.

A nagy kiterjedésű síkságokon és vízgyűjtő területeken a negyedidőszakból származó üledékes kőzetek találhatók, amelyek néha látványos gleccsereket alkotnak. Általában ezeken a területeken található a csak esővízzel és a mesterségesen öntözött növények termesztésére egyaránt legalkalmasabb talaj.

A Campo de Cartagena és a Guadalentín-völgy területén a fűszerpaprika előállítására felhasznált paprika termesztésére szolgáló talajok szikes talajként sorolhatók be. Az alacsonyabb sótartalmú talajok sótartalma szerkezeti jellegű, és magából a talajképződésből is ered. Más esetekben az öntözés eredményeként hozzáadott kloridoknak tulajdonítható.

### Éghajlat

Az éghajlatot általában szubtrópusi mediterrán éghajlatként határozzák meg, ahol a parthoz közeli területeken a tenger hatásai érvényesülnek. Az evapotranszpirációs potenciál átlagos szintje magas, júliusban és augusztusban számos településen eléri a 180-at. A nagyon alacsony, 300 mm-nél kevesebb átlagos csapadékmennyiséggel és a magas átlaghőmérséklettel együtt ez hatással van a terület ökológiájára és a talajviszonyokra. Ez különösen fontos az oldható sótartalom esetében, mivel ez a növény folyamatos öntözővíz-ellátást igényel.

### Vízrajz

A régió 97 %-a a Segura vízgyűjtő területén található. A régiót a Cenajo víztározótól Benielig átszelő fő vízfolyás mellett számos mellékfolyó található itt, többek között a Moratalla, az Argos, a Quipar, a Mula és a Guadalentín folyó a jobb parton, amelyek közül az utóbbi nagy medencével rendelkezik. Sok olyan nagy patak is van, amely brakkvízzel látja el a területet, a legfontosabbak a Moro, a Judío, a Tinajón, a Salada, az Agua Amarga stb.

E növény termőterületén az öntözővíz nagy része a Tagus-Segura közötti vízátfutásból és a magas sótartalmú vizet szolgáltatató és jelenleg túlhalászott, meglévő víztartó rétegekből származik. Az öntözött terület igen jelentős része nem rendelkezik erőforrásokkal.

## Természetes növényzet és termények

Murcia régió gazdaságát jelentős mezőgazdasági és agrár-élelmiszeripari ágazata jellemzi, amely nagymértékben függ a mezőgazdasági felhasználásra szánt víz rendelkezésre állásától.

1996-ban a teljes terület valamivel több mint 50 %-át mezőgazdasági termények foglalták el. A fennmaradó rész főként cserjésekből és legelőkkel, (csaknem 30 %), illetve erdőalakulatokból áll (főként fenyőerdők, körülbelül 15 %).

Az öntözött területek közel 200 000 hektárt tesznek ki, de ennek jelentős része a víz rendelkezésre állásától függ. E terület közel felét gyümölcs- és zöldségtermesztésre használják, ezt követi a csonthéjas gyümölcsök (ősz- és kajszi-barackfák stb.), a citrusfélék (citrom- és narancsfák) és kisebb mértékben az olajfák, a szőlőlugasok, a mesterséges növények stb. termesztése.

A kizárólag csapadékvízzel öntözött növények több mint 400 000 hektárt foglalnak el. Az ilyen területek jelentős részén azonban beszüntették a termelést. A legnagyobb részüket alig termő gabonaültetvények foglalják el, elsősorban az árpa, amely gyakran kapcsolódik az állattenyésztéshez. Az itt termesztett fás növények közé tartozik a mandula és a szőlő, valamint kisebb mértékben az olajfák, a szentjánoskenyér stb.

### c) Termesztési feltételek

A paprika meleg éghajlaton termő növény, amelynek fejlődéséhez hőre van szükség. Az optimális fejlődéshez és termeléshez 20–25 °C közötti nappali és 16–18 °C közötti éjszakai hőmérsékletre van szükség. A növények sorvadására akkor kerül sor, amikor a hőmérséklet 32 °C fölé emelkedik, különösen száraz körülmények között. Magas relatív páratartalom esetén a növény kibírja a 40 °C-nál magasabb hőmérsékletet.

A növény jelentős környezeti páratartalmat (50–70 %-os relatív páratartalom) igényel, különösen a virágzás és a terméskötés szakaszában. A fejlődés korai szakaszaiban nagyobb relatív páratartalmat igényel és tolerál, mint a későbbi szakaszokban.

A paprika a vegetációs időszakban sok fényt igényel, különösen a virágzás, a terméskötés és az érés szakaszában. A fényszintek ezért korlátozó tényezőt jelentenek. A nem megfelelő fény hatására a növény elfehéredik, a szártagok és a szárazak megnyúlnak, ami azt jelenti, hogy meggyengülnek, és nem tudják megtartani a betakarításkori súlyt.

A paprikát december közepén vagy január elején vetett magokkal szaporítják. Tekintettel arra, hogy az évnek ebben az időszakában a hőmérséklet nem alkalmas a csírázásra vagy a fiatal növények kifejlődésére, a palántákhoz az „almajaras” néven ismert különleges melegágyakat használják. A műanyaggal borított melegágyként használt, a talajba vájt négyszögletes mélyedések a kiegyengetett talajfelszín hosszától függően körülbelül 1,5 m szélesek.

A módosítást tartalmazó új szöveg:

### a) Természeti tényezők

#### Felszínrajz

A „Pimentón de Murcia” oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel ellátott fűszerpaprika előállítási területe az Ibériai-félsziget délkeleti részén található, és magában foglalja Murcia régió, Alicante, Almería és Granada településeit. A domborzat összetett. A Murcia régióban Alhama de Murcia, Beniel, Cartagena, Molina de Segura, Murcia, San Javier, Santomera és Torrepacheco településeken, valamint az alicantei Elche, Guardamar del Segura, Pilar de la Horadada és Orihuela településeken található földterület kevesebb mint 200 méteres tengerszint feletti magasságban helyezkedik el. Ez az övezet a földrajzi terület kevesebb mint felét teszi ki.

A földterület legnagyobb része közepes vagy nagy tengerszint feletti magasságban helyezkedik el. Murcia régióban Caravaca, Fortuna, Librilla, Lorca, Mazarrón, Puerto Lumbreras és Totana, Granadában és Pulpában Orce és Puebla de Don Fadrique, valamint Almeriában Vélez Blanco és Vélez Rubio település ennél magasabban, 200 m és 2 000 m közötti tengerszint feletti magasságban fekszik.

A meghatározott területen belüli magasságbeli különbség meghatározza a vegetációs időszakokat, amelyek az éghajlattól függően változhatnak.

Geológiai szempontból az érintett földrajzi terület a Betikai-hegység területén fekszik, amelyet a neogén korból és a negyedidőszakból eredő anyagokból álló mélyföldek öveznek. A hegyek általában délnyugati-északkeleti irányban haladnak.

## Talajok

A régióban nagyon gyakoriak a posztorogén anyagok, különösen a márga, az agyag, a sókőzetek és a törmelékes kőzetek.

A nagy kiterjedésű síkságokon és vízgyűjtő területeken a negyedidőszakból származó üledékes kőzetek találhatók, amelyek néha látványos gleccsereket alkotnak. Általában ezeken a területeken található a csak esővízzel és a mesterségesen öntözött növények termesztésére egyaránt legalkalmasabb talaj.

A Campo de Cartagena és a Guadalentín-völgy területén a fűszerpaprika előállítására felhasznált paprika termesztésére szolgáló talajok szikes talajként sorolhatók be.

Vega Baja del Segura és Bajo Vinalopó járásokban a talaj szintén szikes talajként sorolható be, 3 dS/m feletti értékekkel. Almería és Granada településeinek a talaj sótartalma változó; Pulpában 7 dS/m feletti értékeket regisztráltak.

Az alacsonyabb sótartalmú talajok sótartalma szerkezeti jellegű, és magából a talajképződésből is ered. Más esetekben az öntözés eredményeként hozzáadott kloridoknak tulajdonítható.

## Éghajlat

A földrajzi terület az Ibériai-félsziget délkeleti részén helyezkedik el, ahol az éghajlat mérsékelt, mediterrán hatással és néhány kontinentális jellemzővel. Az éghajlat jellemzően félszáraz, körülbelül 200–500 mm csapadékmennyiséggel és magas átlagos potenciális párolgási szinttel, amely júliusban és augusztusban számos településen eléri a 180-at.

Az egész éves hőmérséklet harang alakú görbeként ábrázolható, a legalacsonyabb értékeket télen regisztrálják. Áprilisban és májusban emelkedni kezd a hőmérséklet, az értékek júliusban és augusztusban a legmagasabbak.

A nagyon alacsony átlagos csapadékmennyiség és a magas átlaghőmérséklet az ültetési és vegetációs időszakokban hatással van a terület ökológiájára és a talajviszonyokra. Ez különösen fontos az oldható sótartalom esetében, mivel ez a növény folyamatos öntözővíz-ellátást igényel.

## Vízrajz

A földrajzi terület legnagyobb része a Segura vízgyűjtő területén található. További fontos folyók a Vélez és a Chirivel, amelyek a Guadalentín folyó vízgyűjtő felső szakaszának részét képezik, és áthaladnak a Los Vélez járáson, valamint a Huescar folyó, amelynek forrása a Sagrától keletre fekvő völgyben, Puebla de Don Fadrique településen található.

E növény termőterületén az öntözővíz nagy része a Tagus-Segura közötti vízátfutásból és a magas sótartalmú vizet szolgáltató és jelenleg túlhalászott, meglévő víztartó rétegekből származik. Az öntözött terület igen jelentős része nem rendelkezik erőforrásokkal.

## Természetes növényzet és termények

Az OEM földrajzi területének gazdaságát jelentős mezőgazdasági és agrár-élelmiszeripari ágazata jellemzi, amely nagymértékben függ a mezőgazdasági felhasználásra szánt víz rendelkezésre állásától.

Az öntözött területek több, mint 200 000 hektárt tesznek ki, de ennek jelentős része a víz rendelkezésre állásától függ. E terület közel felét gyümölcs- és zöldségtermesztésre használják, ezt követi a csonthéjas gyümölcsök (őszi- és kajsziarackfák stb.), a citrusfélék (citrom- és narancsfák) és kisebb mértékben az olajfák, a szőlőlugasok, a mesterséges növények stb. termesztése.

A kizárólag csapadékvízzel öntözött növények több mint 400 000 hektárt foglalnak el. Az ilyen területek jelentős részén azonban beszüntették a termelést. A legnagyobb részüket alig termő gabonaültetvények foglalják el, elsősorban az árpa, amely gyakran kapcsolódik az állattenyésztéshez. Az itt termesztett fás növények közé tartozik a mandula és a szőlő, valamint kisebb mértékben az olajfák, a szentjánoskenyér stb.

### c) Termesztési feltételek

A „Pimentón de Murcia” oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel ellátott paprika meleg éghajlaton termő növény, amelyek fejlődéséhez hőre van szükség. Az optimális fejlődéshez és termeléshez 20–25 °C közötti nappali és 16–18 °C közötti éjszakai hőmérsékletre van szükség. A növények sorvadására akkor kerül sor, amikor a hőmérséklet 32 °C fölé emelkedik, különösen száraz körülmények között. Magas relatív páratartalom esetén a növény kibírja a 40 °C-nál magasabb hőmérsékletet.

A növény jelentős környezeti páratartalmat (50–70 %-os relatív páratartalom) igényel, különösen a virágzás és a terméskötés szakaszában. A fejlődés korai szakaszaiban nagyobb relatív páratartalmat igényel és tolerál, mint a későbbi szakaszokban.

A „Pimentón de Murcia” oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel ellátott paprika a vegetációs időszakban sok fényt igényel, különösen a virágzás, a terméskötés és az érés szakaszában. A fényszintek ezért korlátozó tényezőt jelentenek. A nem megfelelő fény hatására a növény elfehéredik, a szártagok és a száruk megnyúlnak, ami azt jelenti, hogy meggyengülnek, és nem tudják megtartani a betakarításkori súlyt.

A termesztési feltételek mellett az emberi tényező, azaz a termelők szakértelme szintén hatással van a „Pimentón de Murcia” oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel ellátott paprika termesztésére.

Ezért a „Pimentón de Murcia” OEM-mel ellátott paprika termesztési folyamata a termelők szakértelmén alapul. A parcellák kiválasztása, a talaj vetésre való előkészítésére használt rendszer, a vetőmag szelekciója, az ültetés és a betakarítás közvetlen hatással van a végtermék jellemzőire. Ezért azok a termelők, akik ismerik a „Pimentón de Murcia” OEM-mel ellátott paprikanövény igényeit, a termesztést ki tudták terjeszteni azokra a szomszédos területekre, amelyek különösen a hőmérséklet, a páratartalom és a fényszint tekintetében azonos természeti jellemzőkkel rendelkeznek.

A szaporítást az előző betakarítás során a legjobb növényekből (általában az első szüretelésből) kiválasztott vetőmagok, valamint a napon szárított paprika minimális fény mellett és hűvös hőmérsékleten tartósított vetőmagjaival végzik. A magokat hagyományos agyagedényekben vagy konzervdobozokban tárolják annak érdekében, hogy a vetésig minimális fényt és hűvös hőmérsékletet biztosítsanak.

A magok szelekciója után jön el a vetés ideje. Vetéskor nagymennyiségű műtrágyát vagy trágyát használnak, és a magokat megóvják a hidegtől. A december közepén vagy január elején vetett magokon ellenőrzéseket végeznek. Tekintettel arra, hogy az évnek ebben az időszakában a hőmérséklet nem alkalmas a csírázásra vagy a fiatal növények kifejlődésére, a termelők a palántákhoz az „almajaras” néven ismert különleges melegágyakat használják. A hideg elleni védelem érdekében ezeket náddal vagy rőzsefával, valamint finom szemcsés felső talajréteggel, majd kavicssal borították, hogy megakadályozzák a felület kéreggé történő megszilárdulását. Az „almajaras” a talajba vajt négyzetes, körülbelül 1,5 m széles mélyedések, amelyek hossza a parcella egyenletességétől függ. A magokat e mélyedések közepére vetették, egyfajta vonalat alkotva. Napjainkban a „planteles” néven ismert műanyag borításokat használják a hideg elleni védelemre, amelyek ugyanúgy a melegágy funkcióját töltik be, mint az „almajaras”. Alternatív megoldásként a magokat megfelelő táptalajjal ellátott vetőtálcákra méhsejtszerű formában vetik el, mivel ez biztosítja, hogy a felelős személyzet optimális szabályozott hőmérsékleti körülmények között tudja tartani a (gazdálkodók által kiválasztott vagy tanúsított) vetőmagokat.

Az ültetésre nem kerülhet sor április 15-e előtt. A fagyok elkerülése szempontjából hagyományosan a legjobbnak tartott időpont április 25., Szent Márk napja. Az ültetést barázdákban vagy műanyag alapzat felhasználásával végzik; a palántákat háromszög alakzatban, egymástól egy tenyérnyi távolságra ültetik el. Ezután elárasztással vagy helyi szinten öntözik őket, hogy lehetővé tegyék a vízhiány és műtrágyák jobb kezelését.

A betakarítás időzítése döntő fontosságú az oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel ellátott termék érzékszervi jellemzőivel rendelkező fűszerpaprika előállításának szempontjából. A paprika betakarítása kézzel történik, és csak a teljesen érett paprikát szedik le. A termelők a termékkel kapcsolatos szakértelmükre támaszkodva határozzák meg, hogy mikor jön el a megfelelő idő a betakarításra. Meg tudják különböztetni, hogy az egyes növényeken melyik paprika érte el az optimális érettséget, azaz a maximális színintenzitást, a legmagasabb természetes pigmenttartalmat és a minimális víztartalmat.

A betakarítás után a paprikát egyfajta vesszőfonaton terítik szét, vagy a kis dombok lejtőin, attól függően, hogy a tétel mekkora volt, egészen addig, amíg a nap ki nem szárítja őket. Ezt a hagyományos szárítási módszert az évek során megőrizték, bár azóta szárítókamrákat is bevezettek.

Indokolás:

A kapcsolatról szóló szakasz a földrajzi területre vonatkozó információk tekintetében módosult, de a terület jellemzőit vagy azt illetően nem, hogy ezek a jellemzők hogyan járulnak hozzá a termék egyediségéhez. A területre és a termelési volumenre vonatkozó hivatkozások is módosultak, mivel korábban Murcia régióra korlátozódtak.

Az eredeti kérelem Murcia régióra korlátozódott, mivel a paprikatermesztésre szánt terület ott nagyobb volt, mint máshol, és mivel eredetileg itt voltak a fő szárítókamrák és a paprikaörlő malmok is. A paprikatermesztés a rendelkezésre álló víz függvényében változik egyik évről a másikra. Az eredetileg Murcia, Almería, Granada és Alicante tartományok e részein fűszerpaprika előállítása céljából termesztett paprika a földrajzi területhez köthető hasonló jellemzőkkel rendelkezik. Emellett többnyire Murciában őrölték és szárították őket. Mivel a hagyományos paprikaszárító és -örlő üzemeket Murciában hozták létre, a folyamat eredményeként létrejött fűszerpaprika a „Pimentón de Murcia” elnevezést kapta. Az OEM státusz kérelmezésekor ez volt az az elnevezés, amelynek oltalmát kérelmezték, ezért a földrajzi terület erre a régióra korlátozódott. Azok a területek, ahol a paprikát korábban termesztették, és amelyek mára még nagyobb területet fednek le, kikerültek az OEM hatálya alól, annak ellenére, hogy az itt előállított termék azonos jellemzőkkel rendelkezett, és ugyanazon a néven értékesítették.

A termőterületek Alicante körzeteitől Almería, illetve Granada körzeteiig terjedtek, beleértve az egész Murcia tartományt, amely e terület központjában található. A növényeket a területen belül különböző parcellákra helyezték át, az egyes évek körülményeitől és olyan tényezőktől függően, mint a leszáradás, több víz rendelkezésre állása egyes víztartó rétegekben vagy a mezőgazdasági termelők számára jövedelmezőbb termények. Így minden évben különböző parcellákat jelöltek ki, és a fűszerpaprika előállítására felhasznált paprika termesztése a piaci ingadozások függvényében változott.

Az ilyen ingadozások az évek során a megművelt területek elvesztéséhez vezettek, amelyek visszaszerzése jelenleg zajlik, mivel a termelők nagyobb érdeklődést mutatnak aziránt, hogy népszerűsítsék ezeket a területeket az olyan importált termékekkel szembeni versenyben, amelyek minősége össze sem hasonlítható az eredeti termékükkel.

A kapcsolat fontos részeként a termékírást kiegészült az emberi szakértelmet és annak a termék sajátosságaira gyakorolt hatását megerősítő leírással.

A kapcsolatról szóló részből törölték a könyvekre és bibliográfiai forrásokra vonatkozó történeti leírásokat és hivatkozásokat.

Egységes dokumentum:

Ezt a módosítást az 5. szakasz (Kapcsolat a földrajzi területtel) tartalmazza.

A módosítás a B), C) és F) szakasz tekintetében nem tekinthető kisebb jelentőségűnek, mivel a termék alapvető jellemzőire vonatkozik, módosítja a kapcsolatot és érinti a földrajzi területet.

#### 4. G) szakasz – Ellenőrző szerv

Jelenlegi megszövegezés:

##### G) ELLENŐRZŐ SZERV

Az ellenőrzéseket és a tanúsítást ideiglenes jelleggel az illetékes hatóságnak, a Regionális Mezőgazdasági, Vízügyi és Környezetvédelmi Minisztérium agrár-élelmiszeripari rendszerekért és iparágakért felelős főigazgatóságának kell elvégeznie a termelési és feldolgozó ágazat képviselőiből álló illetékes Szabályozó Testület létrehozásáig, amely megfelel az EN 45011 szabvány követelményeinek.

A módosítást tartalmazó új szöveg:

##### G) ELLENŐRZŐ SZERV

Az ellenőrzések és a tanúsítás elvégzését az illetékes hatóság – a Regionális Mezőgazdasági, Vízügyi és Környezetvédelmi Minisztérium agrár-élelmiszeripari rendszerekért és iparágakért felelős főigazgatósága – átruhazza a „Pimentón de Murcia” OEM Szabályozó Testületére, amelyet a termelési és feldolgozó ágazat képviselői alkotnak, és az ISO/IEC 17065 szabvány szerint akkreditáltak.

Indokolás:

Módosult az ellenőrzéseket végző szervezet meghatározása. Az illetékes hatóság a „Pimentón de Murcia” OEM Szabályozó Testületére ruházta a tanúsítási feladatot. Ezenkívül a 2012 szeptemberében jóváhagyott ISO/IEC 17065 („Termékek, folyamatok és szolgáltatások tanúsítását végző szervezetekre vonatkozó követelmények”) szabványt aktualizálták, ami az akkor hatályos UNE-EN 45011:1998 szabvány érvénytelenítéséhez vezetett. Annak érdekében, hogy a korábbi szabvány követelményeinek hatálya alá tartozó szervezetek alkalmazkodni tudjanak az új követelményekhez, a jóváhagyás időpontjától számított hároméves átmeneti időszakot állapítottak meg. Ez az időszak már véget ért.

A termékleírás módosításának kérelmezése során a „Pimentón de Murcia” OEM Szabályozó Testülete megkapta az UNE-EN ISO/IEC 17065 akkreditációt.

5. I) szakasz – A közösségi és/vagy a nemzeti rendelkezések által meghatározott követelmények

Jelenlegi megszövegezés:

I) A KÖZÖSSÉGI ÉS/VAGY NEMZETI RENDELKEZÉSEK ÁLTAL MEGHATÁROZOTT KÖVETELMÉNYEK

- A szőlőtermesztésről, a bortermelésről és az alkoholtartalmú italokról szóló 25/1970. sz. törvény, amennyiben ellenőrző szervként működő Szabályozó Testület létrehozására kerül sor.
- A peszticidek gyártására, forgalmazására és felhasználására vonatkozó műszaki és egészségügyi szabályok elfogadásáról szóló, 1984. szeptember 26-i 2242/1984. sz. királyi rendelet. (A Hivatalos Közlöny [B.O.E.] 1984. december 22-i 306. száma.)

A módosítást tartalmazó új szöveg:

I) A KÖZÖSSÉGI ÉS/VAGY NEMZETI RENDELKEZÉSEK ÁLTAL MEGHATÁROZOTT KÖVETELMÉNYEK

- A peszticidek gyártására, forgalmazására és felhasználására vonatkozó műszaki és egészségügyi szabályok elfogadásáról szóló, 1984. szeptember 26-i 2242/1984. sz. királyi rendelet. (A Hivatalos Közlöny [B.O.E.] 1984. december 22-i 306. száma.)
- A Regionális Mezőgazdasági, Vízügyi és Környezetvédelmi Minisztérium 2001. április 20-i rendelete a „Pimentón de Murcia” eredetmegjelölés Szabályozó Testületének létrehozásáról.
- A Regionális Mezőgazdasági, Vízügyi és Környezetvédelmi Minisztérium 2001. december 17-i rendelete a „Pimentón de Murcia” eredetmegjelölésre és annak Szabályozó Testületére vonatkozó szabályok jóváhagyásáról.
- 2011. október 3-i 1335/2011. sz. királyi rendelet az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és az oltalom alatt álló földrajzi jelzések bejegyzése iránti kérelmekre és az ellenük való felszólalásra vonatkozó eljárásról.

Indokolás:

Ez a bekezdés úgy módosul, hogy az alkalmazandó szabályokat összhangba hozza a hatályos jogszabályokkal.

A G) és I) szakaszban szereplő módosítások nem érintik az egységes dokumentumot.

EGYSÉGES DOKUMENTUM

„PIMENTÓN DE MURCIA”

EU-szám: PDO-ES-0113-AM02 – 2021.2.2.

OEM (X) OFJ ( )

1. Elnevezés (OEM vagy OFJ)

„Pimentón de Murcia”

2. Tagállam vagy harmadik ország

Spanyolország

3. A mezőgazdasági termék vagy élelmiszer leírása

3.1. A termék típusa

1.8. osztály: A Szerződés I. mellékletében felsorolt egyéb termékek (fűszerek stb.)

3.2. Az 1. pontban szereplő elnevezéssel jelölt termék leírása

A *Capsicum annuum* L. fajon belül a „Bola” fajtához tartozó, teljesen vörös színű paprikából készült őrlemény. A betakarított paprikának érettnnek, egészségesnek, tisztának, száraznak és kártevőktől vagy betegségektől teljes mértékben mentesnek kell lennie, és a körülhatárolt termőterületről kell származnia.

Érzékszervi jellemzők:

A *pimentón* egészen édes, jellegzetesen erős aromával, magas színezőanyag-tartalommal, zsírtartalommal és egyedi ízzel. Színe fényes vörös. Színét és aromáját nagyon sokáig megőrzi.

Fizikai-kémiai jellemzők:

Szemcseméret: a *pimentón*t úgy kell megőrölni, hogy az őrlemény az ASTM-skála szerinti 16-os méretű szitán/rostán (1,19 mm szemméretű hálósöveten) átférjen.

- Fémmaradványok: arzéntartalom legfeljebb: 1 p.p.m., ólomtartalom legfeljebb: 4 p.p.m.
- Élelmiszerek vagy élelmiszer-összetevők: a szárazanyag-tartalom legfeljebb 8 %-ának megfelelő mennyiségben a paprikaporhoz növényi étolaj adható.
- Idegen anyag: A termék nem tartalmazhat a konzervpaprika gyártásához felhasznált más paprikafajtákból származó magokat, nem magához a terméshez tartozó magház-, csésze- vagy kocsányanyagot, továbbá nem tartalmazhat mesterséges színezőanyagokat és más olyan anyagokat, amelyek befolyásolnák a fűszert meghatározó jellemzők paraméterértékét.

Az Extra kereskedelmi kategóriába tartozó fűszerpaprika analitikai jellemzői:

- Szín (az őrlés idején) – ASTA-színértékben, legalább:  $\geq 120$
- Maximális páratartalom %-ban kifejezve:  $\leq 14 \%$
- Éterkivonat a szárazanyagban %-ban kifejezve, legfeljebb:  $\leq 20 \%$
- Hamutartalom a szárazanyag %-ában kifejezve, legfeljebb:
  - Összesen:  $\leq 9,4 \%$
  - Nem oldódó hamutartalom:  $\leq 0,7 \%$
  - Nyersrost a szárazanyagban, %-ban kifejezve:  $27 \%$
  - Kapszaicintartalom %-ban kifejezve, legfeljebb:  $\leq 0,003 \%$

A Primera (I. osztály) kereskedelmi kategóriába tartozó fűszerpaprika analitikai jellemzői:

- Szín (az őrlés idején) – ASTA-színértékben, legalább:  $\geq 90$
- Maximális páratartalom %-ban kifejezve:  $\leq 14 \%$
- Éterkivonat a szárazanyagban %-ban kifejezve, legfeljebb:  $\leq 23 \%$
- Hamutartalom a szárazanyag %-ában kifejezve, legfeljebb:
  - Összesen:  $\leq 9,9 \%$
  - Nem oldódó hamutartalom:  $\leq 1 \%$
  - Nyersrost a szárazanyagban, %-ban kifejezve:  $28 \%$
  - Kapszaicintartalom %-ban kifejezve, legfeljebb:  $\leq 0,003 \%$

### 3.3. Takarmány (kizárólag állati eredetű termékek esetében) és nyersanyagok (kizárólag feldolgozott termékek esetében)

Mindkét terméket – az „Extra” és a „Primera” [I. osztály] kereskedelmi kategóriába tartozó paprikát – a termőterületen termesztett *Capsicum annuum* L. faj „Bola” vagy „Americano” fajtájához tartozó teljesen piros paprikából kell előállítani.

### 3.4. Az előállítás azon műveletei, amelyeket a meghatározott földrajzi területen kell elvégezni

Az alapanyag előállítása és az oltalom alatt álló termék előállítása.

Az alapanyag előállításának vagy termesztésének szakaszai közé tartozik a melegágy használata, a talaj előkészítése, a trágyázás, az ültetés, az átültetés és az öntözés és a trágyázás.

A feldolgozási szakaszok közé tartozik a betakarítás, a paprika szárítása és a szárított, magház nélküli termés őrlése.

### 3.5. A bejegyzett elnevezést viselő termék szeletelésére, aprítására, csomagolására stb. vonatkozó egyedi szabályok

Az őrlési és csomagolási folyamatnak a lehető leggyorsabban és a közelben kell történnie a termék egyedi jellemzőinek megőrzése és a nedvességtartalom olyan esetleges változásainak elkerülése érdekében, amelyek hatással lennének a későbbi tartósításra.

Ezért úgy véljük, hogy a „Pimentón de Murcia” OEM-mel ellátott fűszerpaprikát az őrlés utáni következő lépésként a meghatározott területen belül kell csomagolni a minőség és a sajátos jellemzők megőrzése, valamint a termékek nyomonkövethetőségének és ellenőrzésének biztosítása érdekében.

### 3.6. A bejegyzett elnevezést viselő termék címkézésére vonatkozó egyedi szabályok

A „Pimentón de Murcia” oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel ellátott, fogyasztásra szánt termékek csomagolását számozott címkével vagy másodlagos címkével kell ellátni, amelyet a Szabályozó Testületnek az alkalmazandó szabályoknak megfelelően előzetesen be kell nyújtania.

A vonatkozó jogszabályokban meghatározott információk és követelmények mellett az oltalom alatt álló paprika címkéjén jól láthatóan fel kell tüntetni a „Denominación de Origen »Pimentón de Murcia«” feliratot, az „Extra” vagy „Primera” [I. osztály] kereskedelmi kategóriát és az alkalmazott szárítási eljárás típusát, azaz a „Secado al sol” [napon szárított] vagy a „Secado en secadero” [szárítókamrában szárított] feliratot.

Választható jelleggel feltüntethető a „Pimientos desrabados”, a „Pimientos sin rabo” vagy a „Pimientos sin pedúnculo” [kocsány nélküli paprika] szöveg.

## 4. A földrajzi terület tömör meghatározása

A meghatározott földrajzi terület Murcia, Almería, Granada és Alicante tartományok következő településeit foglalja magában:

- Murcia tartomány: Alhama de Murcia, Beniel, Caravaca, Cartagena, Fortuna, Fuente Álamo, Librilla, Lorca, Mazarrón, Molina de Segura, Murcia, Puerto Lumbreras, San Javier, Santomera, Torre Pacheco és Totana,
- Almería tartomány: Pulpí, Velez Blanco és Velez Rubio,
- Granada tartomány: Orce és Puebla de Don Fadrique,
- Alicante tartomány: Elche, Guardamar del Segura, Orihuela, Pilar de la Horadada és Torrevieja.

## 5. Kapcsolat a földrajzi területtel

### A termék sajátosságai

A termék egyediségét, amely a „Pimentón de Murcia”-t más fűszerpaprikáktól megkülönbözteti, a 3.2. pontban leírt érzékszervi és fizikai-kémiai jellemzői határozzák meg.

A termékleírásban leírt termék minősége és jellemzői közötti ok-okozati kapcsolat:

Ez az alábbi természeti és emberi tényezőkben tükröződik:

### Természeti tényezők

A „Pimentón de Murcia” oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel ellátott fűszerpaprika előállítási területe az Ibériai-félsziget délkeleti részén található, és magában foglalja Murcia régió, Alicante, Almería és Granada településeit. A domborzat összetett. A Murcia régióban Alhama de Murcia, Beniel, Cartagena, Molina de Segura, Murcia, San Javier, Santomera és Torrepacheco településeken, valamint az alicantei Elche, Guardamar del Segura, Pilar de la Horadada és Orihuela településeken található földterület kevesebb mint 200 méteres tengerszint feletti magasságban helyezkedik el. Ez az övezet a földrajzi terület kevesebb mint felét teszi ki.

A földterület legnagyobb része közepes vagy nagy tengerszint feletti magasságban helyezkedik el. Murcia régióban Caravaca, Fortuna, Librilla, Lorca, Mazarrón, Puerto Lumbreras és Totana, Granadában és Pulpíban Orce és Puebla de Don Fadrique, valamint Almeriában Vélez Blanco és Vélez Rubio település ennél magasabban, 200 m és 2 000 m közötti tengerszint feletti magasságban fekszik.

A meghatározott területen belüli magasságbeli különbség meghatározza a vegetációs időszakokat, amelyek az éghajlattól függően változhatnak.



Az érintett földrajzi területen nagyon gyakoriak a posztorogén anyagok, különösen a márga, az agyag, a sóközetek és a törmelékes kőzetek.

A nagy kiterjedésű síkságokon és vízgyűjtő területeken a negyedidőszakból származó üledékes kőzetek találhatók, amelyek néha látványos gleccsereket alkotnak. Általában ezeken a területeken található a csak esővízzel és a mesterségesen öntözött növények termesztésére egyaránt legalkalmasabb talaj.

A „Pimentón de Murcia” oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel ellátott paprika termesztésére szolgáló talajok szikes talajként sorolhatók be. Az alacsonyabb sótartalmú talajok sótartalma szerkezeti jellegű, és magából a talajképződésből is ered. Más esetekben az öntözés eredményeként hozzáadott kloridoknak tulajdonítható.

Az éghajlat általában véve mérsékelt, mediterrán hatással és néhány kontinentális jellemzővel. Az éghajlat jellemzően félszáraz, körülbelül 200–500 mm csapadékmennyiséggel és magas átlagos potenciális párolgási szinttel, amely júliusban és augusztusban számos településen eléri a 180-at.

A „Pimentón de Murcia” oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel ellátott paprika meleg éghajlaton termő növény, amelyek fejlődéséhez hőre van szükség. Az optimális fejlődéshez és termeléshez 20–25 °C közötti nappali és 16–18 °C közötti éjszakai hőmérsékletre van szükség. A növények sorvadására akkor kerül sor, amikor a hőmérséklet 32 °C fölé emelkedik, különösen száraz körülmények között. Magas relatív páratartalom esetén a növény kibírja a 40 °C-nál magasabb hőmérsékletet.

A növény jelentős környezeti páratartalmat (50–70 %-os relatív páratartalom) igényel, különösen a virágzás és a terméskötés szakaszában. A fejlődés korai szakaszaiban nagyobb relatív páratartalmat igényel és tolerál, mint a későbbi szakaszokban.

A paprika a vegetációs időszakban sok fényt igényel, különösen a virágzás, a terméskötés és az érés szakaszában. A fényszintek ezért korlátozó tényezőt jelentenek. A nem megfelelő fény hatására a növény elfehéredik, a szártagok és a szárazak megnyúlnak, ami azt jelenti, hogy meggyengülnek, és nem tudják megtartani a betakarításkori súlyt.

A meghatározott földrajzi területen az év különböző szakaszaiban hasonlóak a körülmények, így a vetési és betakarítási időszak bizonyos helyeken meghosszabbítható.

#### Emberi tényezők

A termesztési feltételek mellett az emberi tényező, azaz a termelők szakértelme szintén hatással van a „Pimentón de Murcia” oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel ellátott paprika termesztésére.

Ezért a „Pimentón de Murcia” OEM-mel ellátott paprika termesztési folyamata a termelők szakértelmén alapul. A parcellák kiválasztása, a talaj vetésre való előkészítésére használt rendszer, a vetőmag szelekciója, az ültetés és a betakarítás közvetlen hatással van a végtermék jellemzőire. Ezért azok a termelők, akik ismerik a „Pimentón de Murcia” OEM-mel ellátott paprikanövény igényeit, a termesztést ki tudták terjeszteni azokra a területekre, amelyek különösen a hőmérséklet, a páratartalom és a fényszint tekintetében azonos természeti jellemzőkkel rendelkeznek.

A szaporítást az előző betakarítás során a legjobb növényekből (általában az első szüretelésből) kiválasztott vetőmagok, valamint a napon szárított paprika minimális fény mellett és hűvös hőmérsékleten tartósított vetőmagjaival végzik. A magokat hagyományosan agyagedényekben vagy konzervdobozokban tárolják annak érdekében, hogy a vetésig minimális fényt és hűvös hőmérsékletet biztosítsanak.

A magok szelekciója után jön el a vetés ideje. Vetéskor nagymennyiségű műtrágyát vagy trágyát használnak, és a magokat megóvják a hidegtől. A december közepén vagy január elején vetett magokon ellenőrzéseket végeznek. Tekintettel arra, hogy az évnél ebben az időszakában a hőmérséklet nem alkalmas a csírázásra vagy a fiatal növények kifejlődésére, a termelők a palántákhoz az „almajaras” néven ismert különleges melegágyakat használnak. A hideg elleni védelem érdekében ezeket náddal vagy rőzsefával, valamint finom szemcsés felső talajréteggel, majd kavicssal borították, hogy megakadályozzák a felület kéreggő történő megszilárdulását. Az „almajaras” a talajba vájt négyzetes, körülbelül 1,5 m széles mélyedések, amelyek hossza a parcella egyenletességétől függ. A magokat a mélyedések közepére vetették, egyfajta vonalat alkotva. Napjainkban a „planteles” néven ismert műanyag borításokat használnak a hideg elleni védelemre, amelyek ugyanúgy a melegágy funkcióját töltik be, mint az „almajaras”. Alternatív megoldásként a magokat megfelelő táptalajjal ellátott vetőtálcákra méhsejtszerű formában vetik el, mivel ez biztosítja, hogy a felelős személyzet optimális szabályozott hőmérsékleti körülmények között tudja tartani a (gazdálkodók által kiválasztott vagy tanúsított) vetőmagokat.

A „Pimentón de Murcia”-t mind színezőanyagként, mint fűszerként nagyra értékelik, és ezek a jellemzők a fajtától és attól függenek, hogy a paprikanövényt szikes talajon termesztik a fent leírt feltételek mellett. A paprika kézzel történő szakaszos betakarítása szintén döntő fontosságú, és közvetlen hatással van a végtermékre, mivel lehetővé teszi, hogy a paprika a legértettebb állapotban kerüljön kiválasztásra, amikor a színintenzitás maximális, a víztartalma pedig minimális.

Az ültetésre nem kerülhet sor április 15-e előtt. A fagyok elkerülése szempontjából hagyományosan a legjobbnak tartott időpont április 25., Szent Márk napja. Az ültetést barázdákban vagy műanyag alapzat felhasználásával végzik; a palántákat háromszög alakzatban, egymástól egy tenyérnyi távolságra ültetik el. Ezután elárasztással vagy helyi szinten öntözik őket, hogy lehetővé tegyék a vízhiány és műtrágyák jobb kezelését.

A betakarítás időzítése döntő fontosságú az oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel ellátott termék érzékszervi jellemzőivel rendelkező fűszerpaprika előállításának szempontjából. A paprika betakarítása kézzel történik, és csak a teljesen érett paprikát szedik le. A termelők a termékkel kapcsolatos szakértelmükre támaszkodva határozzák meg, hogy mikor jön el a megfelelő idő a betakarításra. Meg tudják különböztetni, hogy az egyes növényeken melyik paprika érte el az optimális érettséget, azaz a maximális színintenzitást, a legmagasabb természetes pigmenttartalmat és a minimális víztartalmat.

A betakarítás után a paprikát egyfajta vesszőfonaton terítik szét, vagy a kis dombok lejtőin, attól függően, hogy a tétel mekkora volt, egészen addig, amíg a nap ki nem szárítja őket. Ezt a hagyományos szárítási módszert az évek során megőrizték, bár azóta szárítókamrákat is bevezettek.

A paprika szárítása és ezt követő őrlése elengedhetetlen ahhoz, hogy a végtermékben, a „Pimentón de Murcia” fűszerpaprikában megőrizték a friss paprika jellemzőit. Mind a hagyományos szárítási módszer (a paprika közvetlenül a napon szárítása), mind pedig a forró levegővel, és az időtartam és a hőmérséklet szabályozásával végzett módszer 14 %-os vagy annál kisebb nedvességtartalmú, magház nélküli paprikatermést eredményez. Ezt a szárítást az őrlési szakaszig végzik, olyan módon, hogy a magház nélküli paprikát száraz helyiségekben tartják, hogy a kalapácsos törőben végzett „zúzással” ki tudják sajtolni az OEM-mel ellátott termék megkülönböztető tulajdonságait adó összes olajat.

Ez a termelési és feldolgozási rendszer változatlan maradt azóta, hogy az első vetőmagokat a 16. században behozták Amerikából. A földközi-tengeri térségben a termesztési rendszer az éghajlati viszonyoknak megfelelően, a szikes talajok lehető legjobb kiaknázása érdekében terjedt el. A kezdetben a Segura-völgyben folytatott termesztés olyan szomszédos területekre terjedt ki, mint Campo de Cartagena, Campo de Elche és a Guadalentín-völgy, amely a legnagyobb termőterület.

#### Hivatkozás a termék-leírás közzétételére

[https://www.mapa.gob.es/es/alimentacion/temas/calidad-diferenciada/dop-igp/htm/DOP\\_Pimenton\\_Murcia\\_modif\\_mayor.aspx](https://www.mapa.gob.es/es/alimentacion/temas/calidad-diferenciada/dop-igp/htm/DOP_Pimenton_Murcia_modif_mayor.aspx)

---



ISSN 1977-0979 (elektronikus kiadás)

ISSN 1725-518X (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió  
Kiadóhivatala  
L-2985 Luxembourg  
LUXEMBURG

HU