



Brüsszel, 2017.11.8.  
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

Javaslat

## **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról és a 715/2007/EK rendelet módosításáról (átdolgozás)**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT HÁTTERE

#### • A javaslat indokai és céljai

A gépjárműipar különös jelentőséggel bír az EU számára, hiszen több mint 12 millió embernek biztosít munkahelyet a gyártás, az értékesítés, a karbantartás és a közlekedés területén. Az uniós autóipar a globális gépjárműipari ágazat részeként jelenleg gyökeres átalakulásokon megy keresztül. A digitalizálás és az automatizálás nyomán megváltoznak a hagyományos gyártási folyamatok. Az elektromos erőátviteli rendszerek, az önvezető autók és a hálózatba kapcsolt járművek terén zajló innováció jelentős kihívások elé állítja az ágazatot, amelyek nyomán az akár teljes mértékben átalakulhat. Ehhez jön az is, hogy míg mintegy tíz évvel ezelőtt az uniós személygépjármű-piac a globális értékesítésnek mintegy egyharmadát tette ki, mára ez az arány kb. 20%-ra csökkent, ami további nyomást gyakorol az EU iparára, hogy új piacokat hódítson meg.

A Párizsi Megállapodást<sup>1</sup> követően a nemzetközi közösség kötelezettséget vállalt arra nézve, hogy az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság irányába fejlődik tovább. Jelenleg több országban is szakpolitikai intézkedéseket, köztük a gépjárművekre vonatkozó követelményeket fogadnak el az alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedés megvalósítása érdekében, és ezeket gyakran kombinálják a levegőminőség javítására irányuló intézkedésekkel. A személygépkocsik és kisteherautók CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentését célzó követelmények a mai napig az innováció előmozdításának és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiákba való beruházások ösztönzésének alapvető eszközei Európában. Mivel azonban a 2020 utáni időszakra vonatkozóan nincsenek szigorúbb követelmények, ma azzal a kockázattal néz szembe az EU, hogy elveszítheti vezető szerepét, különösen ami a kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járműveket illeti, mivel ezen a téren az Egyesült Államok, Japán, Dél-Korea és Kína gyorsan az élre törnek.

Kína nemrég a gépjárműgyártók számára kötelező kvótákat vezetett be a kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járművekre vonatkozóan, amelyeket 2019-től kell majd alkalmazni. Az Egyesült Államokban Kaliforniában és kilenc másik államban sikerült a kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járművek szélesebb körű elterjesztését támogató szabályozási eszközt bevezetni. Azt, hogy a gépjárműgyártók számára a kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járművek stratégiai jelentőséggel bírnak, az is alátámasztja, hogy a közelmúltban többen is bejelentették, hogy az elkövetkezendő években jelentős mértékben növelni kívánják az elektromos erőátviteli rendszerek arányát a globális eladásaikban. Az uniós gépjárműiparnak globális viszonylatban – hasonlóan a hagyományos gépjárműipari technológiákkal kapcsolatban jelenleg betöltött szerepéhez – vezető szerepre kell törnie a szóban forgó új technológiák terén.

A jelenlegi szabályozási keretrendszerben az uniós fogyasztók nem tudják a lehetséges tüzelőanyag-megtakarításokat teljes mértékben realizálni. A CO<sub>2</sub>-kibocsátásra vonatkozó jelenlegi rendeletek értékelése azt mutatja, hogy a CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelményeknek köszönhető tüzelőanyag-megtakarítások ugyan jelentősen meghaladják a fejlettebb technológia járulékos beszerzési költségét, de a jármű teljes élettartama alatt megtakarított tüzelőanyag-kiadások mértéke a vártnál alacsonyabb, ami elsősorban a vizsgálati ciklus alatt mért és a valós vezetési feltételek mellett keletkező kibocsátások közötti egyre növekvő különbségre vezethető vissza. Ha ezt a különbséget csökkentik, és az új járművekbe olyan

---

<sup>1</sup> [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01))

technológiai megoldásokat építenek be, amelyek valós vezetési feltételek mellett is tüzelőanyag-megtakarítást biztosítanak, annak a fogyasztók még nagyobb hasznát látják.

A Bizottság 2016 júliusában közzétett, az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó európai stratégiája<sup>2</sup> célul tűzi ki, hogy 2050-re a közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok (ÜHG) kibocsátása legyen legalább 60%-kal alacsonyabb az 1990-es szintnél, és határozott lépésekkel haladni kell a kibocsátásmentesség felé. A közlekedésből származó légszennyező anyagok kibocsátását haladéktalanul és drasztikusan csökkenteni kell. A stratégia azt is egyértelművé tette, hogy az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes járművek jobban el kell terjeszteni annak érdekében, hogy piaci részesedésük 2030-ra jelentős legyen, és az EU-nak egyértelműen a kibocsátásmentes mobilitás hosszú távú célja felé kell haladnia.

A stratégia megvalósításának első lépése a 2017. májusi, „Európa mozgásban – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja” című közlemény<sup>3</sup> volt. A dokumentum nyilvánvalóvá teszi az EU azon ambícióját, hogy a legjobb – alacsony kibocsátású, összekapcsolt és automatizált – mobilitási megoldásokat, berendezéseket és járműveket Európában fejlesszék ki, kínálják eladásra, illetve gyártsák, és az EU a legkorszerűbb infrastruktúrával rendelkezzen ezek támogatására. A közlemény hangsúlyozza, hogy az EU-nak – az eddig elért kulcsfontosságú eredményekre építve – globális szinten vezető szerepet kell vállalnia gépjárműipari változások alakításában.

A 2020/2021-ig érvényes, a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó jelenlegi CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelmények hozzájárultak a könnyűgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának jelentős mértékű csökkentéséhez.<sup>4</sup> A jelenlegi szakpolitikai intézkedések azonban várhatóan nem elegendők ahhoz, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kellő mértékben csökkenjen, vagyis elérje a 2030-ra kitűzött uniós célértéket, azaz a kibocsátás legalább 40%-os csökkentését az 1990-es szinthez képest. 2015-ben az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátásának 22%-a a közúti közlekedésből származott – ez az arány folyamatos növekedés eredménye, amely 1990 óta egyre tart. 2015-ben a közúti közlekedésből származó üvegházhatású gázok 73%-át a személygépkocsik és a kisteherautók bocsátották ki.

Miközben a közlekedési ágazat az elmúlt évtizedekben számottevően csökkentette légszennyezőanyag-kibocsátását az EU-ban, a nitrogén-oxid-kibocsátáshoz továbbra is messze a legnagyobb mértékben járul hozzá. A kibocsátásmentes járművek nemcsak a közúti közlekedésből származó CO<sub>2</sub>-kibocsátást csökkentenék, hanem általában a mindennemű légszennyező anyagtól mentes közlekedés szempontjából is célravezetők lennének.

Ez a javaslat az új könnyűgépjárművekre vonatkozóan 2030-ig költséghatékony CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkentési célértékeket állapít meg, a kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járművek arányának növelésére szolgáló, célzott ösztönző mechanizmussal kombinálva. A javaslat révén az uniós gépjárműipar megőrzi technológiai vezető szerepét, megerősödik versenyképessége, és ez a foglalkoztatásra nézve is ösztönzést jelent. Emellett a fogyasztók tüzelőanyag-fogyasztási költségei is csökkenni fognak. Ugyanakkor ez hozzájárulás a Párizsi Megállapodás értelmében vállalt uniós kötelezettségek teljesítéséhez is. A kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járművek arányának növelését célzó ösztönző mechanizmus különösen a légszennyező anyagok csökkentését segíti elő, javítva a levegő minőségét, ami viszont pozitív hatást gyakorol a közegészségügyre is. E mechanizmus a

<sup>2</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>3</sup> COM(2017) 283 final.

<sup>4</sup> Ricardo-AEA és TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO<sub>2</sub> emissions from light-duty vehicles (A könnyűgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló 443/2009/EK és 510/2011/EK rendeletek értékelése), elérhető: [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)

levegőminőséggel kapcsolatos problémák kezelésére irányuló, városi, regionális és nemzeti szinten folyamatban lévő erőfeszítések kiegészítéseként értendő.

A mechanizmus egyértelmű jelzéseket és kiszámíthatóságot biztosít az ipar számára a beruházásokhoz, ösztönzi a foglalkoztatást, továbbá előmozdítja az innovációt és a versenyképességet. Egyben a kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járművek elterjedését és a tüzelőanyag-hatékony technológiák kifejlesztését is fel fogja gyorsítani az EU-ban, megteremtve ezzel az alapot az uniós gépjárműipar globális piacokon elérendő jövőbeli sikereihez is. Emellett várhatók a töltő-infrastruktúrára irányuló beruházások is, a szükséges uniós és tagállami szintű kísérő intézkedések támogatásával.

Új célirányos irányítási mechanizmusok fogják biztosítani, hogy a CO<sub>2</sub>-kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás értékei reprezentatív maradjanak a fogyasztók által az utakon tapasztalt értékek tekintetében. A javaslat a gyártókra háruló feladatok méltányos elosztásáról is gondoskodik.

Ez a javaslat egy átfogó mobilitási csomag része, amely keresletoldali intézkedéseket is magában foglal a javaslatban ismertetett kínálatoldali intézkedések alátámasztására. A tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv célja, hogy ösztönözze e járművek piacát. A javasolt módosításnak köszönhetően az irányelv a közbeszerzésben alkalmazott minden releváns módszerre ki fog terjedni, egyértelmű és hosszú távra szóló piaci jelzéseket fog adni, és rendelkezéseit egyszerűsített és hatékony módon lehet majd alkalmazni. Célja, hogy a közlekedési ágazat nagyobb részt vállaljon a CO<sub>2</sub> és légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentéséből, és egyúttal versenyképesebbé is váljon és növekedjen.

Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelv a belső piacra vonatkozó közös szabványok, a nemzeti szakpolitikai kereteken keresztül kialakítandó, megfelelő minimális infrastruktúrára vonatkozó követelmények, valamint az egyes üzemanyagok és járművek kompatibilitására vonatkozó fogyasztói tájékoztatás kérdésével foglalkozik. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó cselekvési terv ajánlásokat vázol fel az irányelv értelmében bevezetett nemzeti szakpolitikai keretek végrehajtásának hatékonyabbá tételére és az üzemanyagokkal kapcsolatos interoperábilis infrastruktúrák tervezésének és finanszírozásának javítására vonatkozóan.

Egy, az akkumulátorokkal kapcsolatos kezdeményezés segít az akkumulátorok kifejlesztését és gyártását felölelő teljes értéklánc létrehozásában az EU-ban.

Ezenkívül 2018 első felében a Bizottság új nehézgépjárművekre vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékeket is elő kíván terjeszteni.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Ez a javaslat hozzá fog járulni az energiaunió keretstratégiájában<sup>5</sup> megfogalmazott cél megvalósításához, vagyis az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, biztonságos és versenyképes gazdasággá való átalakuláshoz. A 2030-ig tartó időszakra vonatkozó uniós éghajlat- és energiapolitikai keretben meghatározott célkitűzések elérését is segíteni fogja, amelyek közé tartozik az is, hogy az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátását legalább 40%-kal csökkenteni kell az 1990-es szintekhez képest. Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeren (ETS) kívüli ágazatokban – és a közúti közlekedés is idetartozik – 2030-ra legalább 30%-kal emelni kell az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentését 2005-höz képest. A Bizottság a közös kötelezettségvállalási rendelet<sup>6</sup> alapján az egyes tagállamok vonatkozásában 2030-as

<sup>5</sup> COM(2015) 080 final.

<sup>6</sup> A stabil és alkalmazkodóképes energiaunió megvalósítása és a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő éves

céldátummal az ETS-en kívüli ágazatokra is kiterjedő ÜHG-kibocsátás-csökkentési célértékeket javasolt. A 2020 utáni időszakra megállapított, a könnyűgépjárművekre vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelmények támogatni fogják a tagállamokat e célértékek elérésében.

Emellett az EU éghajlat-politikájának sarokkövét képező kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS) is fontos szerepet játszik a villamosenergia-ágazat szén-dioxid-mentesítésében, amely az elektromos járművek növekedő arányával egyre nagyobb szerepet fog játszani a közúti közlekedésben.

A hetedik keretprogram és a „Horizont 2020” keretprogram összesen több mint 1,5 milliárd EUR-val támogatta az akkumulátorokkal, az alternatív üzemanyagokkal és a járművek villamosításának különféle szempontjaival kapcsolatos kutatást és fejlesztést.

A felülvizsgált megújulóenergia-irányelvre (RED II.) vonatkozó 2016-os bizottsági javaslat<sup>7</sup> a tüzelőanyagokból származó ÜHG-kibocsátást hivatott csökkenteni azáltal, hogy uniós szintű kötelezettséget ír elő a tüzelőanyag-szolgáltatók számára, hogy 2030-ra az alacsony kibocsátású és megújuló tüzelőanyagok – köztük a megújuló villamos energia és a korszerű bio-tüzelőanyagok – arányát legalább 6,8%-ra emeljék.

Az euromatrica-irányelv javasolt felülvizsgálata kibocsátási teljesítményen alapuló díjszabást kíván bevezetni – ezzel lehetővé válna a leginkább környezetbarát járművek jutalmazása, ami a járműállomány megújítására is ösztönzőleg hat<sup>8</sup>.

#### • **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Amint az a közelmúltban elfogadott megújított iparpolitikai stratégiában<sup>9</sup> is szerepel, a modern és versenyképes gépjárműipar az uniós gazdaság kulcsfontosságú eleme. Ahhoz azonban, hogy az ágazat a világpiacon megőrizze technológiai vezető szerepét és tovább tudjon fejlődni, a fenntarthatóbb technológiákra és az új üzleti modellekre való átállást gyorsabban le kell bonyolítani. Csak így biztosítható, hogy 2030-ra (és még azon is túl) az európai ipar legyen a legversenyképesebb, a leginnovatívabb és a lehető legnagyobb mértékben fenntartható.

A készségekkel kapcsolatos ágazati együttműködésre vonatkozó tervben<sup>10</sup>, amelyet a Bizottság 2016 májusában indított, a kijelölt célcsoportok között a gépjárműipari ágazat is szerepel. E kezdeményezés lehetőséget kínál arra, hogy a szociális partnerek köreiből kikerülő legfontosabb érdekelt felek együttműködjenek egy-egy projektpályázat kapcsán a képesítésekkel és a készségekkel kapcsolatos kihívások azonosításában és olyan nemzeti vagy regionális szintű célzott stratégiák kidolgozásában, amelyek e kihívások kezelését célozzák.

---

üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és az éghajlatváltozással kapcsolatos egyéb információk nyomon követésének és bejelentésének rendszeréről szóló 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló rendeletre irányuló javaslat, COM(2016) 482 final.

<sup>7</sup> A megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának támogatásáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre (átdolgozás) irányuló javaslat, COM(2016) 0767 final.

<sup>8</sup> A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló, európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslat, COM(2017) 275 final.

<sup>9</sup> COM(2017) 479 final.

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item\\_id=8848](http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848)

## 2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

### • Jogalap

A javaslat jogalapja az EUMSZ 192. cikke. Az EUMSZ 191. cikkével és 192. cikkének (1) bekezdésével összhangban az Európai Unió hozzájárul többek között a következő célkitűzések eléréséhez: a környezet minőségének megőrzése, védelme és javítása; a regionális vagy világméretű környezeti problémák leküzdésére és különösen az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló intézkedések ösztönzése nemzetközi szinten.

### • Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

A személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozóan uniós szinten 2009, illetve 2011 óta érvényben vannak olyan CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelmények, amelyek 2020-ra, illetve 2021-re határoznak meg célértékeket. Ha nem kerül sor további uniós fellépésre ezen a területen, az új könnyűgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátása valószínűleg csak kis mértékben csökkenne tovább, amint az az EU-ban 1995 és 2006 között megfigyelhető volt a személygépkocsik esetében. A kibocsátás várhatóan 2021 után is csökkenne valamelyest a meglévő járműállomány folyamatos – a 2020/2021-es CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelményeknek megfelelő újabb autókkal és kisteherautókkal történő – megújulásának köszönhetően. Mivel azonban a közlekedési tevékenység előreláthatólag tovább fog növekedni, a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkenésének mértéke összességében nem lenne elegendő a 2030-ra kitűzött, ÜHG-csökkentési célérték eléréséhez és a Párizsi Megállapodás keretében tett vállalások teljesítéséhez.

Az EU fellépése több okból is indokolt: az egyik az éghajlatváltozás határokon átnyúló hatásaiban keresendő, a másik pedig abban, hogy meg kell óvni a járművek egységes piacát. Uniós szintű közbelépés hiányában fennállna a kockázata annak, hogy a könnyűgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentését célzó tagállami rendszerek egész sokasága jönne létre. Ennek eredményeként eltérő ambíciószintek és tervezési paraméterek alakulnának ki, amelyek számos technológiai lehetőséget és jármű-konfigurációt vonnának maguk után, kockára téve a méretgazdaságossági előnyöket. A tagállami és helyi szintű kezdeményezések önmagukban minden bizonnyal kevésbé volnának eredményesek, mivel összehangoltság hiányában magukban rejtik a belső piac széttöredezésének kockázatát.

Mivel a gyártók az egyes tagállamokban eltérő mértékű gépjárműpiaci részesedéssel rendelkeznek, a különböző nemzeti jogszabályok eltérő mértékben érintenék őket, ami a verseny torzulásához vezethetne. A gyártók megfelelési költségei növekednének, és az európai piac széttöredezettségéből fakadóan kevésbé lennének motiváltak, hogy tüzelőanyag-hatékony személygépkocsikat és kisteherautókat tervezzenek.

A közös szabványok és műszaki megoldások hiányából eredő többletköltségeket az alkatrész-beszállítóknak és a gépjárműgyártóknak együttesen kellene viselniük. Végső soron azonban továbbadnák a fogyasztóknak, akiknek összehangolt uniós fellépés hiányában többet kellene fizetniük azokért a járművekért, amelyek az üvegházhatású gázok kibocsátását viszont csak változatlan mértékben csökkentik.

### • Arányosság

A javaslat megfelel az arányosság elvének, mivel nem lépi túl a kitűzött célok eléréséhez szükséges mértéket. A javaslat az új követelményeket költséghatékony módon határozza meg annak érdekében, hogy személygépkocsikból és kisteherautókból származó CO<sub>2</sub>-kibocsátást a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó uniós éghajlat- és energiapolitikai kerettel összhangban a szükséges mértékben csökkenteni lehessen, ugyanakkor gondoskodik a gyártók közötti igazságos munkamegosztásról is.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel ez a javaslat két hatályban lévő rendelet átdolgozása, erre az egyetlen megfelelő eszköz a rendelet.

Az átdolgozási eljárás ebben az esetben lehetővé teszi két nagymértékben hasonló korábbi rendelet egyetlen jogalkotási szövegbe való összevonását, amely egységes szerkezetbe foglalja a kívánt módosításokat a korábbi jogi aktusok változatlan rendelkezéseivel, és hatályon kívül helyezi azokat. A javasolt átdolgozott rendelet összhangban van a Bizottságnak a jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás<sup>11</sup> szerinti kötelezettségvállalásával.

### **3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI**

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

A hatályos rendeletek a Célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) keretében átfogó értékelésre kerültek. Ezt 2015 áprilisában fejezték be, majd a tanácsadók zárójelentését közzétették<sup>12</sup>.

Az értékelő jelentés felmérte, hogy a rendeletek milyen mértékben teljesítették az eredeti jogszabályokban meghatározott célkitűzéseket. A jelentésben megállapítást nyert, hogy a rendeletek még mindig relevánsak és összességükben koherensek, jelentős kibocsátáscsökkentést eredményeznek, miközben az eredetileg vártnál költséghatékonyabban sikerül elérniük a kitűzött célértékeket. Egyszersmind jelentős uniós többletértéket hoztak létre, amelyet tagállami intézkedések révén nem lehetett volna ugyanolyan mértékben elérni.

Az értékelés főbb következtetései a következők:

- A rendeletekre még mindig szükség van, és ez a 2020 utáni időszakban sem lesz másképp.
- A rendeletek az iparral kötött korábbi önkéntes megállapodásoknál sikeresebbnek bizonyultak a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentése terén.
- A kipufogógázok kibocsátásának csökkentése terén a személygépkocsik CO<sub>2</sub>-kibocsátásáról szóló rendelet bevezetését követően elért eredmények 65–85%-a valószínűleg a rendeletnek köszönhető. A könnyű haszongépjárművek esetében pedig a kibocsátáscsökkentés felgyorsításában játszott fontos szerepet.
- A versenyképességre és az innovációra gyakorolt hatások általában pozitívnak mutatkoznak, a versenytorzulás jelei nélkül.
- Az értékelő jelentés az alábbi hiányosságokat emelte ki:
  - Az NEDC menetciklus nem tükrözi megfelelően a valós kibocsátásokat, és egyre nagyobb az eltérés a vizsgálati ciklus során mért és a valós vezetési

<sup>11</sup> HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

<sup>12</sup> Ricardo-AEA és TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO<sub>2</sub> emissions from light-duty vehicles (A könnyűgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló 443/2009/EK és 510/2011/EK rendeletek értékelése), elérhető: [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)

feltételek melletti kibocsátás között, ami aláássa a rendeletek nyújtotta előnyöket.

- A rendeletek nem veszik figyelembe a tüzelőanyagok előállításából, illetve a járművek gyártásából és ártalmatlanításából eredő kibocsátásokat.
- A rendeletek kialakításának egyes elemei (modalitásai) valószínűleg hatással voltak a rendeletek hatékonyságára. A tömeg rendeltetési paraméterként való használata bünteti a tömegcsökkentést mint kibocsátáscsökkentési opciót.
- A rendeletek a társadalom számára nettó gazdasági hasznot hoztak.
- A gyártók költségei sokkal alacsonyabbak voltak az eredetileg vártnál, mivel a kibocsátáscsökkentési technológiák általában a vártnál kevésbé költségesnek bizonyultak.
- A jármű teljes élettartama alatt megtakarított tüzelőanyag-kiadások meghaladják az induló gyártási költségeket, de nem érik el a várt szintet, ami elsősorban a vizsgálati ciklus alatt mért és a valós vezetési feltételek mellett keletkező kibocsátások közötti egyre növekvő különbségre vezethető vissza.
- A rendeletek önmagukban véve és együttesen is nagymértékben koherensek.
- A rendeletek hatását potenciálisan – bár korlátozott mértékben – gyengítő végrehajtási módozatok a következők: a résziaci gyártók számára adott derogációk, az extra kibocsátási egységek és a fokozatos bevezetési időszak (személygépkocsik).
- A piaci harmonizáció az uniós hozzáadott érték legfontosabb eleme, és nem valószínű, hogy az összehangolatlan intézkedések ugyanilyen hatékonyak lettek volna ezen a téren. A rendeletek közös követelményeket írnak elő, minimálisra csökkentve a gyártók költségeit, és gondoskodnak a szabályozás kiszámíthatóságáról.
- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A Bizottság a következő módon kérte ki az érdekelt felek véleményét:

- nyilvános online konzultáció 2016. július 20. és október 28 között,
- műhelytalálkozó az érdekelt felekkel (2017. március 24.) a nyilvános konzultáció eredményeinek bemutatására,
- a munkahelyek és készségek témájának szentelt műhelytalálkozó az érdekelt felekkel (2017. június 26.),
- találkozók az autógyártókat, az alkatrész- és az anyagbeszállítókat, valamint a tüzelőanyag-szolgáltatókat képviselő ágazati szervezetekkel,
- kétoldalú találkozók a tagállami hatóságokkal, a járműgyártókkal, a beszállítókkal, a szociális partnerekkel és a nem kormányzati szervezetekkel (NGO-k),
- az érdekelt felek vagy a tagállamok által benyújtott állásfoglalások.

Az érdekelt felekkel folytatott konzultációkról az e jogalkotási javaslat kapcsán végzett hatásvizsgálatot ismertető jelentés 2. mellékletében található összefoglaló.

Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk fő eredményeit a következőképpen lehet összefoglalni: a célszintek tekintetében a személygépkocsi- és kisteherautó-gyártók általában kevésbé nagyratörő célértékeket támogatnak a 2030-as évre vonatkozóan, mint a



környezetvédelmi és közlekedési NGO-k, valamint a fogyasztóvédelmi szervezetek, amelyek mind a 2025-ös, mind pedig a 2030-as évre ambiciózusabb célértékek kitűzését szorgalmazzák. Ami a tehermegosztást illeti, rendeltetési paraméterként a gyártók a jármű tömegén alapuló határértékgörbét, míg a környezetvédelmi és közlekedési NGO-k, valamint a fogyasztóvédelmi szervezetek az alapterületet részesítik előnyben. Jóllehet a gépjárműipar képviselőinek többsége ellenzi az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos kötelező célkitűzést, az akkumulátorgyártók és a villamosenergia-termelők, az infrastruktúrákba beruházók, sok levegőminőségi problémákkal küzdő város, valamint a környezetvédelmi és közlekedési NGO-k üdvözlik ezt a megközelítést. A fogyasztóvédelmi szervezetek álláspontja az alacsony kibocsátású/kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos ösztönzők tekintetében semleges.

#### • **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A hatásvizsgálat a hatályban lévő rendeletek értékelésében<sup>13</sup> tett megállapításokból merít.

A gazdasági, társadalmi és környezeti hatások mennyiségi értékelését illetően a hatásvizsgálati jelentés megfelelő költséggörbéken alapul. Ezek a személygépkocsik és kisteherautók CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére szolgáló korszerű technológiák széles körét és egy sor modellt is magukban foglalnak. A PRIMES-TREMOVE modellen keresztül különböző forgatókönyveket dolgoztak ki a közúti közlekedési ágazat fejlődésének előrevetítésére. Ezt az elemzést további modellezési eszközök – például az GEM-E3 és az E3ME (makrogazdasági hatások) és a JRC DIONE modell – alkalmazásával is kiegészítették, mely utóbbi újonnan kifejlesztett elemeket tartalmaz a gyártó (kategória) szintjén jelentkező hatások értékelésére.

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra és az új könnyűgépjármű-állomány egyéb jellemzőire vonatkozó adatok a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásáról szóló 443/2009/EK és 510/2011/EK rendelet alapján a tagállamok által szolgáltatott és az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) által összegyűjtött éves ellenőrzési adatokból származnak.

Az érdekelt felekkel folytatott konzultációkon túlmenően további információkat sikerült nyerni külső vállalkozók által készített tanulmányokból, amelyek többek között az alábbi kérdésekkel foglalkoztak:

- az érintett időszakban az új könnyűgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére alkalmazható technológiák, valamint azok hatékonysága és költsége;
- azon tényezők, amelyek hatással lehetnek az ipar versenyképességére és a foglalkoztatásra;
- a vizsgálati és a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások közötti egyre növekvő szakadék, és az ennek háttérében álló tényezők;
- a különböző szabályozási megközelítések, szabályozási mutatók és lehetséges tervezési elemek (módozatok) hatása;
- az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra és a szennyezőanyag-kibocsátásra gyakorolt hatások.

<sup>13</sup> Ricardo-AEA és TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO<sub>2</sub> emissions from light-duty vehicles (A könnyűgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló 443/2009/EK és 510/2011/EK rendeletek értékelése), elérhető: [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)

A tanulmányok listája az e javaslat kapcsán végzett hatásvizsgálatot ismertető jelentés 1. mellékletében található.

- **Hatásvizsgálat**

Az ezt a javaslatot kísérő hatásvizsgálat a minőségi jogalkotással kapcsolatos hatályos iránymutatással teljes összhangban készült, és 2017. október 13-án fenntartásokat tartalmazó véleményt kapott a Szabályozói Ellenőrzési Testülettől.

A testület javító célzatú javaslatai bekerültek a végső változatba. A javaslatok a következőkre vonatkoztak: 1. az egyéb uniós szakpolitikai kezdeményezésekkel, különösen a Bizottság által bemutatott átfogó mobilitási csomagokkal való kapcsolatok leírása; 2. a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek térnyerését akadályozó főbb szűk keresztmetszetek magyarázata, és annak bemutatása, hogy a javasolt rendelet hogyan járulna hozzá ezek felszámolásához; 3. az EU iparának versenyképességét érintő kihívás bemutatása, különös tekintettel a technológiai vezető szerep elvesztésének kockázatára, és annak bemutatása, hogy a javasolt rendelet hogyan kezelné ezt a problémát; 4. a szakpolitikai döntés szempontjából kulcsfontosságú kompromisszumok azonosítása; 5. a szabályozási teher értékelése és az egyszerűsítés lehetősége.

#### *Szakpolitikai alternatívák*

A hatásvizsgálatban figyelembe vett szakpolitikai lehetőségek öt fő elemből állnak, amelyek célja a feltárt problémák kezelése és a szakpolitikai célkitűzések elérése.

#### **1) Célkitűzések (szint, időzítés és mérés)**

A 2030-ig terjedő időszakra vonatkozóan különböző célértékek kerültek mérlegelésre: ezek az uniós személygépkocsi-állományra vonatkozóan a 2021-es célértékhez és a kisteherautókra vonatkozóan a 2020-as célértékhez képest 2030-ra 10 % és 40 % közötti csökkentéssel számolnak. Az Európai Parlament által megjelölt olyan célértékeket tükröző két lehetőség is értékelésre került, amelyek elemzését a Bizottság a 2014-es tárgyalások során vállalta.

A célkitűzések időzítését illetően a figyelembe vett lehetőségek kizárólag 2030-ra vonatkozó célérték meghatározásával, 2025-re és 2030-ra vonatkozó célértékek meghatározásával, és a 2022-2030-as időszak minden egyes évre vonatkozó éves célok meghatározásával számolnak. Ami a célérték kifejezését illeti, a figyelembe vett lehetőségek között szerepelt az égéstermék-kibocsátáson alapuló jelenlegi megközelítés („a tüzelőanyag-tartálytól a kerékig”), valamint alternatív lehetőségek („a kitermeléstől a kerékig”, „beágyazott kibocsátások”, „futásteljesítmény-súlyozás”).

A célértékek szintje tekintetében az előnyben részesített lehetőség az, hogy a teljes uniós járműállományra vonatkozó új szén-dioxid-kibocsátási célérték kerüljön bevezetésre, amely mind a személygépkocsik, mind a kisteherautók esetében a 2021. évi célértékekhez viszonyítva 2030-ra 30 %-os csökkentést irányoz elő.

A kibocsátási célérték kifejezése tekintetében az előnyben részesített lehetőség a „tüzelőanyag-tartálytól a kerékig” (TTW) megközelítés fenntartása, amelynek keretében a célértékek CO<sub>2</sub>/km-ben kerülnek kifejezésre a járműállomány értékesítéssel súlyozott átlagára vonatkozóan, mivel ez a megközelítés teljes mértékben összhangban áll más szakpolitikai eszközökkel, és a célérték mértékegységének megváltoztatása nem járna jelentős előnyökkel. A célkitűzések időzítése tekintetében az előnyben részesített lehetőség az, hogy 2025-től új szén-dioxid-kibocsátási célértékek kerüljenek meghatározásra mind a személygépkocsikra, mind a kisteherautókra, 2030-tól pedig szigorodjanak a célértékek azért, hogy 2030-ra el lehessen érni a közös kötelezettségvállalási rendelet keretében kitűzött célok elősegítéséhez szükséges együttes CO<sub>2</sub>-kibocsátási csökkenést. Ez a megközelítés kellő időben egyértelmű

jelzéssel fog szolgálni az alacsony és kibocsátású és kibocsátásmentes járművekbe történő beruházásokhoz.

## 2) Tehermegosztás

A jelenleg hatályos rendeletek értelmében az egyes gyártókra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértékek határértékgörbével kerülnek meghatározásra, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékekből kiindulva. Ez a lineáris görbe a CO<sub>2</sub>-kibocsátás és a jármű menetkész tömege közötti kapcsolatot mutatja.

A jelenlegi megközelítésen kívül a következő lehetőségeket értékelték a hatásvizsgálat során: a határértékgörbe meredekségének megváltoztatása egy másik rendeltetési paraméter (pl. alapterület) alkalmazásával vagy a rendeltetési paraméterek használata nélkül (azonos mértékű csökkentés vagy azonos célérték valamennyi gyártó számára).

A teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeknek az egyes gyártók közötti, 2025-től való elosztására vonatkozóan az előnyben részesített lehetőség egy határértékgörbe alkalmazása, és az egyes gyártókra vonatkozó fajlagos célértékeknek a járművekre vonatkozó átlagos WLTP vizsgálati tömeg alapján való meghatározása, valamint a görbe meredeksége oly módon való meghatározása, hogy biztosítsa a gyártók közötti igazságos tehermegosztást.

## 3) A kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járművekkel kapcsolatos ösztönzők (az ösztönzők meghatározása és típusai)

A kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó különböző meghatározások használatával a hatásvizsgálat az alacsony kibocsátású/kibocsátásmentes járművekre vonatkozóan az ösztönzők két típusát vizsgálta:

- *Kötelező célkitűzés:* A kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járművek aránya terén valamennyi gyártó számára azonos célkitűzés.
- *Jóváírási rendszer:* Ez az ösztönző a gyártó által előállított járműveken belül a kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járművek arányának figyelembevételével határozná meg a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértéket. A kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járművek arányára vonatkozóan meghatározott referenciaérték túlteljesítő gyártókat kevésbé szigorú szén-dioxid-kibocsátási célértékkel jutalmazná.

Mindkét típus esetében különböző szintű célértéket / referenciaértékeket mérlegeltek.

A kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmus tekintetében az előnyben részesített lehetőség a jóváírási rendszer.

## 4) A költséghatékony végrehajtás elemei

A költséghatékony végrehajtást lehetővé tevő különböző elemek kerültek értékelésre. Ezek között voltak olyan, a jelenlegi rendeletekben már szereplő intézkedések, mint az ökoinnováció, az összevonás és az eltérések. Ezeken túlmenően új elemeket is figyelembe vettek, például a kibocsátási jogosultságokkal való kereskedelmet, valamint azok tartalékolását és átadását.

Az előnyben részesített lehetőség a következőket öleli fel: az ökoinnovációs rendelkezések fenntartása és hatályuknak a légkondicionáló rendszerekre való kiterjesztése, a 7 g/km-es felső határérték felülvizsgálatának lehetővé tétele, az összevonásra vonatkozó rendelkezések fenntartása, ugyanakkor annak tisztázása, hogy a gyártók miként hozhatnak létre nyitott társulásokat, a kibocsátási jogosultságokkal való kereskedelem, valamint a

jogosultságtartalékolás és -átadás lehetőségének a kizárása, végül azon lehetőség megszüntetése, hogy a réspiaci gyártók eltérésben részesülhessenek.

## 5) Irányítás

A szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére vonatkozó célkitűzések eredményessége egyrészt attól függ, hogy a vizsgálati eljárás az átlagos valós vezetési feltételekhez képest mennyire reprezentatív, másrészt attól, hogy a forgalomba hozott járművek milyen mértékben felelnek meg a típusjóváahagyás során vizsgált gépjárműveknek. Ebben az összefüggésben a gépjárműiparban végzett kibocsátási mérések vizsgálatát követően az Európai Parlament által kiadott ajánlás hangsúlyozta, hogy a piacfelügyeleti mechanizmusok elengedhetetlenek egy megbízható rendszer fenntartásához.

Mindezek alapján, valamint a tudományos tanácsadási mechanizmus ajánlásaival összhangban több lehetőséget is mérlegeltek. Az egyik lényege az, hogy a valós tüzelőanyag-fogyasztási adatok gyűjtésre, közzétételre és nyomon követésre kerülnének, méghozzá oly módon, hogy a típusjóváahagyásra vonatkozó jogszabályok előírják a gyártók arra vonatkozó kötelezettségét, hogy az új járműveket szabványos „tüzelőanyag-fogyasztás mérő eszközökkel” kellene felszerelni. A másik lehetőség keretében piacfelügyeleti intézkedések kerülnének bevezetésre a gyártás megfelelőségével és a szolgáltatások megfelelőségének ellenőrzésével kapcsolatban.

Az előnyben részesített lehetőség szerint a Bizottság felhatalmazást kap, ami lehetővé teszi i. a valós vezetési feltételek melletti tüzelőanyag-fogyasztási adatok gyűjtését, közzétételét és nyomon követését, valamint az eltéréseknek egy korrekciós mechanizmus keretében való bejelentésére való kötelezettség kiszabását, valamint ii. a piacfelügyelet javítása révén az észlelt eltérések esetén a jelentett CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékek kiigazítását.

Hivatkozás a hatásvizsgálat összefoglalójára: SWD(2017) 650

Hivatkozás a Szabályozói Ellenőrzési Testület kedvező véleményére: SEC(2017)476

### • Célravezető szabályozás és egyszerűsítés

A Bizottság minőségi jogalkotás melletti szilárd elkötelezettségével összhangban a javaslat – az átláthatóság és az érdekelt felekkel való folyamatos együttműködés alapján – az érintettek bevonásával készült.

A hatásvizsgálat azt is elemezte, hogy miként lehetne egyszerűsíteni a jogszabályokat és csökkenteni a szükségtelen adminisztratív költségeket.

Az évente kevesebb mint 1 000 újonnan nyilvántartásba vett járművet előállító gyártók – sok esetben kkv-k – továbbra is mentesülnek a fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékek teljesítése alól. A de minimis eltérések alkalmazásával a kisebb gyártók esetében csökkenthetők a megfelelési és adminisztrációs költségek. Az ilyen eltérések elősegítik továbbá az új gyártók piacra lépését, miközben nem gyakorolnak jelentős hatást a teljes uniós jármű-állományra vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkentésre.

A javaslat emellett több olyan, a költséghatékony végrehajtást szolgáló elemet is megtart, például az összevonást, amely csökkenti a gyártók megfelelési költségeit.

A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó jóváírási rendszer nem jelentene további adminisztratív terhet. A réspiaci gyártókra vonatkozó eltérés eltörlése csökkenteni fogja az adminisztratív terheket.

A megfelelési rendszerben és a bírságok szintjében nem terveznek változtatásokat. Az irányítással kapcsolatos lehetőségek hatásai a konkrét végrehajtási intézkedésektől függenek.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat és betartja a különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája által elismert elveket.

#### **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

A javaslat nem igényel további pénzügyi forrásokat.

#### **5. EGYÉB ELEMEK**

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A javaslat a jelenlegi rendeletek alapján létrehozott éves jelentéstételi és ellenőrzési eljárásra épül. Annak értékelése érdekében, hogy a gyártók betartják-e az éves fajlagos kibocsátási célértékeket, a tagállamok minden évben adatot szolgáltatnak a Bizottságnak az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozóan. A szén-dioxid-kibocsátás és a tömeg típusjóváhagyás szerinti értékein kívül számos egyéb adatot is nyomon kell követni, ideértve a tüzelőanyag-típust és az ökoinnovációs technológiák révén a szén-dioxid-kibocsátások terén elért megtakarításokat.

A Bizottság – az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) támogatásával – minden évben közzéteszi az előző naptári év nyomonkövetési adatait, ezen belül az egyes gyártók fajlagos CO<sub>2</sub>-teljesítményére vonatkozó számításokat. A gyártóknak lehetőségük van arra, hogy a tagállamok által benyújtott előzetes adatokban előforduló hibákról értesítést küldjenek. Ez a jól működő nyomonkövetési rendszer fontos alapot jelent a jogszabályok hatásainak nyomon követéséhez.

A nyomonkövetési rendszer irányítási szempontból való megerősítése érdekében a hatásvizsgálat keretében megfontolták azt a lehetőséget, hogy a gyártóra vonatkozó megfelelés-ellenőrzés tekintetében figyelembe kellene venni, hogy a használatban lévő járművek kibocsátása megfelel-e a típusjóváhagyás szerinti CO<sub>2</sub>-értékeknek.

A megfelelés-ellenőrzési eljárás túlmenően a hatásvizsgálatnak része egy a javaslat révén elérendő konkrét szakpolitikai célkitűzések nyomon követésére szolgáló alapmutatókat tartalmazó lista. Ezeket operatív célkitűzések és mutatók egészítik ki.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

##### ***1. cikk – Hatály és célkitűzések***

Ez a cikk meghatározza az uniós járműállomány tekintetében elérendő, az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre 2020-tól, 2025-től és 2030-tól alkalmazandó szén-dioxid-kibocsátási célértékeket. A célértékekre vonatkozó, 2025-től kezdődő új rendszerre való egységes áttérés biztosítása érdekében a rendeletet 2020-tól kell alkalmazni. Ennek megfelelően a rendelet tartalmazza a teljes uniós járműállományra vonatkozó, az új személygépkocsik átlagos kibocsátásai tekintetében (NEDS-alapon) 95 g/km-ben, a könnyű haszongépjárművek tekintetében 147 g/km-ben megállapított, 2020-ra szóló, már kitűzött célértékeket, valamint a 2025-re és 2030-ra vonatkozó új célértékeket.

2021-től kezdődően a fajlagos kibocsátási célértékek az új kibocsátásvizsgálati eljárás, a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás (WLTP)

alapulnak. Ezért a teljes uniós járműállományra vonatkozó, 2025-re és 2030-ra szóló, WLTP-alapú célértékeket az egyes gyártók tekintetében az I. melléklet 4. pontjával összhangban meghatározott, 2021-re szóló fajlagos kibocsátási célértékek átlagához viszonyított, százalékos csökkenésben kell kifejezni.

## **2. cikk – Hatály**

Ez a cikk azokat a járműkategóriákat határozza meg, amelyek a típus-jóváhagyási jogszabályok alapján e rendelet hatálya alá tartoznak. Tisztázza továbbá, hogy az évente kevesebb mint 1 000 újonnan nyilvántartásba vett járművet előállító gyártókra vonatkozó eltérés nem alkalmazandó abban az esetben, ha az ilyen eltérésre jogosult gyártó mégis kérelmezi és meg is kapja az eltérést.

## **3. cikk – Fogalommeghatározások**

A cikk az „uniós járműállomány-szintű célérték”, a „kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek” és a „vizsgálati tömeg” tekintetében új fogalommeghatározásokkal egészült ki.

## **4. cikk – Fajlagos kibocsátási célértékek**

Ez a cikk a gyártók azon általános kötelezettségét határozza meg, hogy biztosítsák, hogy a járműállományukat alkotó, egy adott naptári évben újonnan nyilvántartásba vett járművek átlagos szén-dioxid-kibocsátása ne haladja meg az adott évre érvényes fajlagos kibocsátási célértéket. Ez a célérték a gyártóra jellemző, és az uniós járműállományra vonatkozóan alkalmazandó célérték, a határértékgörbe, a gyártó járműállományának átlagos tömege és a referenciatömegnek ( $M_0$  vagy  $TM_0$ ) függvényeként számítandó ki. A tömeg számítása 2024-ig bezárólag a menetkész tömegre alapul. 2025-től a jármű vizsgálati tömegét kell használni, amely közelebb áll a kész jármű tényleges tömegéhez. A 2020–2030 közötti időszakra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértékek kiszámításához használt képleteket az I. melléklet A. és B. része tartalmazza. A 2020–2024 közötti időszakra vonatkozó célértékek kiszámításának módját a hatályos jogszabályok határozzák meg.

2025-től az egyes gyártókra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéket a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek a gyártó járműállományán belüli részarányának figyelembevételével kell kiszámítani. Ennek a részaránynak a kiszámításához a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveket az egyes járművek kibocsátásainak súlyozása alapján kell számolni. Ha a részarány meghaladja a teljes uniós járműállományra vonatkozó referenciaértéket, a gyártóra magasabb fajlagos kibocsátási célérték fog vonatkozni.

A könnyű haszongépjárművek esetében különbséget kell tenni az átlagos referenciatömeget ( $TM_0$ ) meghaladó átlagos vizsgálati tömegű könnyű haszongépjárművek gyártói által és a  $TM_0$  értéknél kisebb átlagos vizsgálati tömegű könnyű haszongépjárművek gyártói által vállalt erőfeszítések között. Az első csoport esetében a határérték görbe meredeksége állandó, míg az utóbbi esetben a személygépkocsikra vonatkozóval azonos megközelítést kell alkalmazni, azaz a meredekség a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértéknek megfelelően módosul.

## **5. cikk – Extra kibocsátási egységek a személygépjárművekre vonatkozó 95 g CO<sub>2</sub>/km-es célérték teljesítése esetén**

Ez a rendelkezés változatlan, és 2022-ig bezárólag alkalmazandó.

## **6. cikk – Összevonás**

A kapcsolt vállalkozások és a független gyártók összevonására vonatkozó rendelkezések változatlanok maradnak. A cikk azonban kiegészül egy olyan rendelkezéssel, amelynek értelmében a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy egyértelműsítse a független gyártók közötti együttműködési megállapodások feltételeit, különös tekintettel a versenyszabályokra.

### **7. cikk – Nyomon követés és jelentéstétel**

A tagállamok CO<sub>2</sub>-adatainak nyomon követésére vonatkozó általános rendelkezések változatlanok maradnak. Ugyanakkor a szöveg kiegészül az azon kötelezettség megerősítésére vonatkozó rendelkezéssel, hogy tagállamoknak kiváló minőségű adatokat kell biztosítaniuk és együtt kell működniük a Bizottsággal.

A típus-jóváhagyási értékekhez viszonyítva a használatban lévő járművek szén-dioxid-kibocsátása tekintetében észlelt eltéréseknek a nyomon követés során való figyelembevétele céljából a cikk kiegészül egy erre szolgáló mechanizmussal. Ez a mechanizmus azon a javaslaton alapul, hogy a típus-jóváhagyási jogszabályokban kerüljön bevezetésre a CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékeknek a használat közbeni megfelelőségellenőrzésére vonatkozó eljárás. A típusjóváhagyó hatóságoknak az észlelt eltéréseket jelenteniük kell, és a Bizottságnak azokat figyelembe kell vennie akkor, amikor ellenőrzi a gyártók célértékeknek való megfelelését. A rendelkezés magában foglalja a Bizottság arra szóló felhatalmazását, hogy végrehajtási aktus útján meghatározza ezen eljárás részleteit.

### **8. cikk – Többletkibocsátási díj**

Ez a cikk meghatározza az abban az esetben fizetendő pénzügyi szankciók kiszámításának képletét, ha a gyártó túllépi a számára meghatározott célértéket. A többletkibocsátási díj összege ugyanakkora marad, mint ami a jelenlegi rendeletekben szerepel, azaz 95 EUR/g CO<sub>2</sub>/km.

### **9. cikk – A gyártók teljesítményének közzététele**

A cikk felsorolja azokat az adatokat, amelyeket a Bizottság a gyártók éves célértéknek való megfelelése tekintetében (az éves ellenőrzési határozatban) közzétesz. A közzéteendő adatparaméterek közé bekerült a vizsgálati tömeg, mivel azt 2025-től kezdve rendeltetési paraméterként használni kell.

### **10. cikk – Egyes gyártók számára biztosított eltérés**

Továbbra is fennmarad az a lehetőség, hogy a kis mennyiséget előállító gyártók (azaz az 1 000 és 10 000 közötti számú személygépkocsit, illetve 1 000 és 22 000 közötti számú kisteherautót előállító gyártók) eltérést kérjenek a fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése alól.

A résziaci gépkocsigyártók, azaz a 10 000 és 300 000 új nyilvántartásba vett járművet előállító gyártók esetében a 95 g CO<sub>2</sub>/km célértéktől való eltérés lehetősége továbbra is megmarad. 2025-től azonban a gyártók e csoportjának meg kell felelnie az I. mellékletnek megfelelően kiszámított fajlagos kibocsátási célértékeknek.

### **11. cikk – Ökoinnováció**

A gyártók a jövőben is csökkenthetik átlagos kibocsátásukat, ha járműveiket az e cikkel összhangban jóváhagyott ökoinnovációs technológiákkal szerelik fel. Annak érdekében, hogy a rendeletben előírt vizsgálati eljárás módosulása nyomán az ökoinnovációból származó kibocsátáscsökkentések tekintetében bekövetkező változásokat figyelembe lehessen venni, a cikk kiegészült a Bizottság arra szóló felhatalmazásával, hogy módosítsa a gyártók által átlagos kibocsátáscsökkentésük szempontjából figyelembe vehető, 7 g CO<sub>2</sub>/km-ben maximalizált határértéket. Ezt a felhatalmazást 2025-től kezdődően kell alkalmazni.

Azon jogosultsági kritériumok, amelyek alapján egy újítás ökoinnováció tekinthető, 2024-ig változatlanok maradnak. 2025-től kezdődően az integrált megközelítéssel kapcsolatos intézkedésekre való hivatkozás törlése lehetővé fogja tenni, hogy a mobil légkondicionáló berendezések is elláthatók legyenek ökocímkével.

### **12. cikk – Valós vezetési feltételek melletti CO<sub>2</sub>-kibocsátások és energiafogyasztás**

Ez a cikk felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy az nyomon kövesse és értékelje, hogy a WLTP vizsgálati eljárás valós vezetési feltételek között mennyire reprezentatív, és biztosítsa, hogy a nyilvánosság tájékoztatást kapjon arról, hogy a reprezentativitás idővel hogyan változik.

Ebből a célból a Bizottság számára lehetőséget kell biztosítani, hogy előírja a tagállamok és a gyártók számára valós vezetési feltételek melletti adatok gyűjtését és jelentését.

### **13. cikk – Az M<sub>0</sub> és a TM<sub>0</sub> kiigazítása**

A szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló erőfeszítések az egyes gyártók között a járművek egy adott időszakon belüli átlagos tömege alapján kerülnek megosztásra. A referenciaérték M<sub>0</sub> vagy TM<sub>0</sub> értékben kerül kifejezésre attól függően, hogy a menetkész tömeget (m) vagy a jármű vizsgálati tömegét (TM) alkalmazzák-e. A rendelkezés egyértelművé teszi a referenciatömeg-érték kiigazításának folyamatát annak biztosítása érdekében, hogy a fajlagos kibocsátási célértékek továbbra is tükrözzék az uniós járműállomány-szintű célkitűzést. 2025-től kezdődő hatállyal e kiigazításokat három helyett kétévente kell elvégezni. A gyakoribb kiigazítás lehetővé fogja tenni, hogy változzon az átlagos vizsgálati tömeg, és hogy e változások hatásait hamarabb figyelembe lehessen venni a gyártóknak a határértékérték görbén való elhelyezése során.

### **14. cikk – Felülvizsgálat és jelentéstétel**

Ez a cikk előírja a Bizottság számára, hogy nyújtson be jelentést e rendelet hatékonyságáról, és ahhoz adott esetben mellékeljen javaslatot. A jelentést 2024-ben kellene benyújtani annak érdekében, hogy összhangba kerüljön a közös kötelezettségvállalási rendelet és a kibocsátáskereskedelmi irányelv értelmében javasolt felülvizsgálati és jelentéstételi rendelkezésekkel.

A cikk fenntartja továbbá a típus-jóváhagyási eljárás felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezéseket, valamint a rendeletben előírt vizsgálati eljárás változásainak figyelembevételére vonatkozó felhatalmazást.

### **15. és 16. cikk – Komitológia és hatáskör-átruházás**

Ebben a két cikkben a bizottsági eljárásra és a hatáskörök átruházására vonatkozó szokásos rendelkezések szerepelnek.

### **17. cikk – A 715/2007/EK rendelet módosítása**

A módosítás célja, hogy a 715/2007/EK rendeletben (az Euro 5/6 kategóriájú járművek kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról szóló rendelet) jogalapot teremtsen a Bizottság számára az CO<sub>2</sub>-kibocsátás ellenőrzésére vonatkozó, a használatban lévő megfelelőségi eljárás létrehozására. Ez az eljárás elengedhetetlen a típus-jóváhagyási rendszer és a célértékek teljesítéséhez felhasznált szén-dioxid-kibocsátási értékek hatékony piacfelügyeletéhez.

### **18. és 19. cikk – Hatályon kívül helyezés és hatálybalépés**

A 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet 2020. január 1-jével hatályát veszti. A hatálybalépésnek a jogi aktus közzétételétől számított 20 napon belül kell megtörténnie.



### ***I–V. melléklet***

**I. melléklet:** Ez a melléklet meghatározza a gyártók újonnan nyilvántartásba vett járműállományának átlagos szén-dioxid-kibocsátása tekintetében elérendő fajlagos éves kibocsátási célértékek kiszámítására szolgáló képleteket. Az A. rész a személygépkocsikra, a B. rész a könnyű haszongépjárművekre vonatkozik.

**II. és III. melléklet:** E mellékletek a célok kiszámításához és a célok teljesítésének ellenőrzéséhez szükséges nyomonkövetési adatokat tartalmazzák . A könnyű haszongépjárművekre vonatkozó III. melléklet arra is utal, hogy figyelembe kell venni a több szakaszban jóváhagyott járművek sajátosságait.

**IV. melléklet:** Ez a melléklet felsorolja az átdolgozás által érintett jogi aktusokat, azaz a 443/2009/EK és az 510/2011/EU alaprendeletet és módosító jogi aktusait.

**V. melléklet:** Megfelelési táblázat

Javaslat

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**☒ az új személygépkocsikra és ☒ az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról ⇒ és a 715/2007/EK rendelet módosításáról ⇐ (átdolgozás)**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>14</sup> és az 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>15</sup> több alkalommal jelentős mértékben módosították. Mivel további módosítások szükségesek, az említett rendeleteket az áttekinthetőség érdekében célszerű átdolgozni.
- (2) Ezt a rendeletet 2020. január 1-jétől kell alkalmazni, hogy a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet átdolgozását és hatályon kívül helyezését követően az új

<sup>14</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 443/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról (HL L 140., 2009.6.5., 1. o.).

<sup>15</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 510/2011/EU rendelete (2011. május 11.) az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub> - kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról (HL L 145., 2011.5.31., 1. o.).

rendeletekre való átállás következetes és hatékony módon történjen. A CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelményeket és azok teljesítésének módozatait azonban 2024-ig célszerű az említett rendeletekben megállapított formájukban változtatások nélkül hatályban tartani.

↓ 443/2009  
(1) preambulumbekzdés

~~E rendelet célja a Közösségben nyilvántartásba vett új személygépkocsik kibocsátási teljesítményére vonatkozó követelmények meghatározása a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés részeként és biztosítva a belső piac megfelelő működését.~~

↓ 510/2011/EU  
(1) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

~~Az Egyesült Nemzetek éghajlat-változási keretegyezménye értelmében – amelyet az Európai Közösség nevében a 94/69/EK tanácsi határozat<sup>(16)</sup> hagyott jóvá – az üvegházhatású gázok légköri koncentrációját olyan szinten kívánja stabilizálni, amely meggátolná az éghajlati rendszerre gyakorolt, káros, emberi eredetű hatást. E célkitűzés elérése érdekében az általános globális éves felszíni középhőmérséklet legfeljebb 2 °C-kal haladhatja meg az iparosodás előtti szintet. Az éghajlatváltozással foglalkozó kormányközi munkacsoport (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) negyedik értékelő jelentéséből kitűnik, hogy e célkitűzés elérése érdekében az üvegházhatású gázok globális kibocsátásának 2020-ig tetőznie kell. 2007. március 8-9-i ülésén az Európai Tanács határozottan elkötelezte magát amellett, hogy a Közösségben az üvegházhatású gázok teljes kibocsátását az 1990. évi szinthez képest legalább 20 %-kal, illetve – amennyiben más fejlett országok is vállalják a kibocsátások hasonló csökkentését, valamint a gazdaságilag fejlettebb fejlődő országok lehetőségeikhez mérten szintén hozzájárulnak a folyamathoz – 30 %-kal csökkenteni 2020-ig.~~

↓ új szöveg

(3) Az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó európai stratégia<sup>17</sup> célkitűzése egyértelmű: az évszázad közepére a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást az 1990-es szinthez képest legalább 60 %-kal csökkenteni kell, és kitartóan haladni kell a kibocsátásmentesség elérése felé. A közlekedésből származó légszennyező anyagok kibocsátását, melyeknek egészségkárosító hatása van, haladéktalanul és drasztikusan csökkenteni kell. A hagyományos belső égésű motorok kibocsátásait 2020 után tovább kell csökkenteni. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek el kell terjedniük, és 2030-ra jelentős piaci részesedésre kell szert tenniük.

<sup>16</sup> OJL 33, 7.2.1994, p. 11.

<sup>17</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája, COM(2016) 501 final.

- (4) A Bizottság „Európa mozgásban”<sup>18</sup> és „Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású mobilitás megteremtése – A Földet védelmező, a polgárait jogokkal felruházó, az iparágai és munkavállalói számára biztonságot nyújtó Európai Unió”<sup>19</sup> című közleményeiben kiemeli, hogy a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelmények erős ösztönzést adnak az innovációnak és a hatékonyságnak, hozzájárulnak a gépjárműipar versenyképességének megerősítéséhez, és technológiasemleges módon utat nyitnak a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek előtt.
- (5) E rendelet egyértelműen kijelöli a közúti közlekedési ágazatból származó szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez vezető utat, és hozzájárul ahhoz a kötelező célhoz, hogy az európai uniós gazdaság teljes egészének üvegházhatásúgáz-kibocsátása 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal csökkenjen, amely célt az Európai Tanács 2014. október 23–24-i következtetéseiben megerősítette, majd a Környezetvédelmi Tanács 2015. március 6-i ülésén a Párizsi Megállapodás keretében az Unió által bejelentett tervezett nemzeti vállalásaként jóvá is hagyta.
- (6) Az Európai Tanács 2014. októberi következtetéseiben megerősítette azt a célt, hogy azon ágazatok esetében, amelyek kívül esnek az Európai Unió kibocsátáskereskedelmi rendszerén, az üvegházhatásúgáz-kibocsátásokat 2030-ra a 2005-ös szinthez képest 30 %-kal csökkenteni kell. Az említett ágazatok összkibocsátásának tetemes része a közúti közlekedésből származik; e kibocsátások mértéke még mindig jóval meghaladja az 1990-es szinteket. Ha a közúti közlekedésből származó kibocsátások továbbra is nőnek, akkor a többi ágazatban az éghajlatváltozás megfékezése érdekében elért kibocsátáscsökkentések hatása közömbösül.
- (7) Az Európai Tanács 2014. októberi következtetéseiben kiemelte, milyen fontos a 2020 utáni időszakban is csökkenteni a közlekedési ágazatban az üvegházhatású gázok kibocsátását és a fosszilis tüzelőanyagoktól való függés kockázatait. A kibocsátáscsökkentés és a közlekedés energiahatékonyságának előmozdításához, valamint az elektromos hajtású közlekedésnek és a megújuló energiaforrások használatának támogatásához átfogó és technológiasemleges megközelítést javasolt.
- (8) A kereslet mérséklését elősegítő energiahatékonyság az egyike a 2015. február 25-én az energiaunióra vonatkozóan elfogadott stratégia öt, egymást kölcsönösen erősítő és egymással szorosan összefüggő dimenziójának – a stratégia célja, hogy az uniós fogyasztók fenntartható, biztonságos, versenyképes és megfizethető energiához jussanak. Az energiaunió stratégiája megállapítja, hogy noha az összes gazdasági ágazatnak lépéseket kell tennie az energiahatékonyság növelése érdekében, a közlekedésben hatalmas hatékonyságnövelési potenciál rejlik, amely kibontakoztatásának egyik lehetséges módja, ha a 2030-ig tartó időszakban folyamatosan a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelmények szigorításán dolgozunk.
- (9) A 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet 2015-ben végzett értékelésében megállapítást nyert, hogy azok még mindig relevánsak és összességükben koherensek, jelentős kibocsátáscsökkentést eredményeznek, miközben költséghatékonyság

<sup>18</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Európa mozgásban – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja, COM(2017) 283 final.

<sup>19</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának [...]

szempontjából felülmúlják a várakozásokat. Emellett jelentős többletértéket jelentenek az Unió számára, amelyet tagállami intézkedések révén nem lehetett volna ugyanolyan mértékben elérni.

- (10) Ezért indokolt továbbra is követni a szóban forgó rendeletekben kitűzött célokat, aminek módja a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó, a 2030-ig tartó időszakra kiterjedő új CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkentési célértékek megállapítása a teljes EU-s járműállomány tekintetében. A csökkentési szintek meghatározása során több szempont is figyelembevételre került: mennyire hatékonyan járulnak hozzá a közös kötelezettségvállalási rendelet [.../...] hatálya alá tartozó ágazatokból származó kibocsátások költséghatékony csökkentéséhez a 2030-ig tartó időszakban; milyen költségeket és megtakarításokat eredményeznek a társadalom, a gyártók és a járműhasználók számára; milyen közvetlen és közvetett hatást gyakorolnak a foglalkoztatásra, a versenyképességre és az innovációra; valamint milyen járulékos előnyökkel bírnak a légszennyezés csökkentése és az energiabiztonság szempontjából.
- (11) Az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelettel<sup>20</sup> 2017-ben új vizsgálati eljárás lépett hatályba a könnyűgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának mérésére: a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás (WLTP). Ezzel az új vizsgálati eljárással a valós vezetési feltételeknek jobban megfelelő CO<sub>2</sub>-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek állapíthatók meg. Ezért helyénvaló, hogy az új CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékek már az említett vizsgálati eljárással megállapított CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékeken alapuljanak. Tekintettel azonban arra, hogy a célértékeknek való megfelelési célokra a WLTP-alapú CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékek 2021-től már rendelkezésre fognak állni, indokolt, hogy az új kibocsátási követelmények a 2021-re megállapított fajlagos kibocsátási célértékek évi átlagához viszonyított csökkentési szintekként legyenek meghatározva.

↓ 443/2009/EK  
(2) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

~~Az Európai Közösség részéről a 94/69/EK tanácsi határozattal<sup>21</sup> jóváhagyott, az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezménye értelmében minden félnek olyan nemzeti és adott esetben regionális programokat kell kidolgoznia és végrehajtania, amelyek az éghajlatváltozás enyhítését célzó intézkedéseket tartalmazznak. Ezzel összefüggésben a Bizottság 2007. januárjában javaslatot tett arra, hogy az Európai Unió nemzetközi tárgyalások keretében törekedjen elérni, hogy az üvegházhatású gázok fejlett országok által történő kibocsátása (az 1990-es szinthez képest) 30 % kal csökkenjen 2020-ig, továbbá hogy az Unió tegyen határozott és független kötelezettségvállalást, hogy az üvegházhatású gázok kibocsátását (az 1990-es szinthez képest) legalább 20 % kal csökkentse 2020-ig, a más fejlett országok által elért csökkentésektől függetlenül. Ez a cél az Európai Parlament és a Tanács támogatását is elnyerte.~~

<sup>20</sup> ⇒ A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.). ⇐

<sup>21</sup> HL L 33., 1994.2.7., 11. o.

---

↓ 443/2009  
(3) preambulumbekzdés

~~E kötelezettségvállalások egyik következménye a tagállamok számára, hogy jelentősen csökkenteniük kell a személygépkocsikból származó kibocsátást. A kibocsátások szükséges jelentős csökkentése érdekében szakpolitikai célokat és intézkedéseket kell végrehajtani tagállami és közösségi szinten nemcsak az ipari és energiaágazatban, hanem a Közösség gazdaságának minden ágazatában. Az üvegházhatású gázok kibocsátása tekintetében a közúti közlekedés az Unió második legjelentősebb ágazata, amelynek kibocsátása folyamatosan emelkedik. Ha a közúti közlekedés által az éghajlatváltozásra gyakorolt hatás továbbra is nő, ez jelentős mértékben aláássa az éghajlatváltozás megfékezésére egyéb területeken tett erőfeszítéseket.~~

---

↓ 510/2011  
(3) preambulumbekzdés

~~A kibocsátások szükséges csökkentésének elérése érdekében szakpolitikai célokat és intézkedéseket kell végrehajtani tagállami és uniós szinten, nemcsak az ipari és energiaágazatban, hanem az Unió gazdaságának valamennyi ágazatában. Az üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2020-ig terjedő időszakra szóló közösségi kötelezettségvállalásoknak megfelelő szintre történő csökkentésére irányuló tagállami törekvésekről szóló, 2009. április 23-i 406/2009/EK európai parlamenti és tanácsi határozat<sup>22</sup> a 2005. évi szinthez képest átlagosan 10 %-os csökkentésről rendelkezik az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>23</sup> által létrehozott uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá nem tartozó ágazatokban, így például a közúti közlekedésben is. A közúti közlekedés a második legnagyobb üvegházhatásúgáz-kibocsátó ágazat az Unióban, amelynek kibocsátása a könnyű haszongépjárművek kibocsátását is ideértve folyamatosan emelkedik. Ha a közúti közlekedés kibocsátása továbbra is nő, az jelentős mértékben aláássa az éghajlatváltozás megfékezése érdekében más ágazatokban tett erőfeszítéseket.~~

---

↓ 443/2009  
(4) preambulumbekzdés

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

---

<sup>22</sup> HL L 140., 2009.6.5., 136. o.

<sup>23</sup> HL L 275., 2003.10.25., 32. o.

↓ 443/2009/EK  
(5) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

- (12) ~~E rendelet alapját az új személygépkocsik átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását ellenörző rendszer kialakításáról szóló, 2000. június 22-i 1753/2000/EK európai parlamenti és a tanácsi határozattal<sup>24</sup> összhangban a Közösségben nyilvántartásba vett járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátására vonatkozó jól bevált mérési és ellenörzési eljárás képezi. Fontos, hogy a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos követelmények meghatározása továbbra is közösség  Unió-  szerte kiszámíthatóságot és tervezési biztonságot kínáljon a gépjárműgyártók számára az új gépkocsijaik  és könnyű haszongépjárműveik  tekintetében az Közösség  Unió  egész területén.~~

↓ 510/2011  
(5) preambulumbekzdés

~~Az európai gépjárműipar versenyképességének fokozása érdekében az ökoinnovációs beruházások beszámításához és az extra kibocsátási egységek jóváírásához hasonló ösztönző rendszereket kell bevezetni.~~

↓ új szöveg

- (13) Ezért az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek teljes uniós állományára érvényes csökkentési szinteket 2025-re és 2030-ra kell meghatározni, tekintettel a járműállomány megújulási idejére, valamint arra, hogy a közúti közlekedési ágazatnak hozzá kell járulnia a 2030-as éghajlat- és energiapolitikai célértékek teljesüléséhez. E lépcsözetes megközelítés azért is célszerű, mert idejekorán egyértelmű jelet ad a gépjárműiparnak, hogy ne késlekedjen az energiahatékony technológiák és a kibocsátásmentes, illetve alacsony kibocsátású járművek piaci bevezetésével.
- (14) Míg az Unió a világ legnagyobb gépjárműgyártóinak egyike, és technológiai vezető szerepet tölt be az ágazatban, a verseny egyre kiélezettebb, és a globális gépjárműipar – az elektromos erőátviteli rendszerek, valamint az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás terén megvalósuló innovációknak köszönhetően – gyorsan változik. Ahhoz, hogy az Unió megőrizze globális versenyképességét és piaci jelenlétét, olyan keretszabályozásra – többek között a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekkel kapcsolatos olyan ösztönzőre – van szüksége, amely elősegíti egy nagy belső piac kialakulását, és támogatja a technológiai fejlődést és az innovációt.
- (15) A kibocsátásmentes mobilitásra való zökkenőmentes áttérés megkönnyítése érdekében egy kimondottan ezt a célt szolgáló ösztönző mechanizmust kell bevezetni. Ez egy jóváírási mechanizmus lesz, melyet úgy kell kialakítani, hogy előmozdítsa a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedését az uniós piacon.
- (16) A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek EU-s járműállományon belüli arányára vonatkozó referenciaérték megállapításával, valamint egy jól átgondolt

<sup>24</sup> ~~HL L 202, 2000.8.10., 1. o.~~

mechanizmus bevezetésével, amellyel a gyártóra vonatkoztatott fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértéket a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek a járműgyártó saját állományán belüli arányának alapján kiigazítják, határozottan és hitelt érdemlően ösztönözni lehet az ilyen járművek kifejlesztését és elterjesztését, miközben a hagyományos belső égésű motorok hatékonyságának fokozására irányuló lehetőség sem szűnik meg.

- (17) A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek után járó jóváírások megállapításakor indokolt a különböző járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásában mutatkozó különbségeket figyelembe venni. A kiigazítási mechanizmusnak biztosítania kell, hogy a referenciaszintet meghaladó teljesítményt nyújtó gyártók magasabb fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékek előnyeit élvezhessék. A kiegyensúlyozott megközelítés érdekében a mechanizmuson belül korlátokat kell szabni a lehetséges kiigazítások mértékének. Ez ösztönzőleg fog hatni az elektromos és egyéb töltő-infrastruktúra időben történő kiépítésére, és mind a fogyasztók, mind a versenyképesség, mind a környezet szempontjából nagy előnyöket biztosít.

↓ 443/2009/EK  
(6) preambulumbekendés  
(kiigazított szöveg)

~~A Bizottság 1995-ben közösségi stratégiát fogadott el a gépkocsik CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére. E stratégia három elven nyugodott: a gépjárműipar részéről önkéntes kötelezettségvállalás a kibocsátás csökkentésére, a fogyasztók megfelelőbb tájékoztatása és az üzemanyag-takarékos járművek vásárlásának pénzügyi intézkedések általi ösztönzése volt.~~

↓ 443/2009/EK  
(7) preambulumbekendés  
(kiigazított szöveg)

~~1998-ban az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA) kötelezettségvállalást fogadott el, amelynek értelmében 2008-ig 140 g/km-re csökkenti az eladott új autók átlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását. 1999-ben a Japán Autógyártók Szövetsége (JAMA) és a Koreai Autógyártók Szövetsége (KAMA) hasonló tartalmú kötelezettségvállalást fogadott el, amelynek értelmében 2009-ig ugyanezen 140 g/km-re csökkentik az eladott új autók átlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását. Ezeket a kötelezettségvállalásokat a Bizottság is elismerte a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló, 1999. február 5-i 1999/125/EK európai bizottsági ajánlásban<sup>25</sup> (ACEA), a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló, 2000. április 13-i 2000/303/EK bizottsági ajánlásban<sup>26</sup> (KAMA), valamint a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló, 2000. április 13-i 2000/304/EK bizottsági ajánlásban<sup>27</sup> (JAMA).~~

<sup>25</sup> HL L 40., 1999.2.13., 49. o.

<sup>26</sup> HL L 100., 2000.4.20., 55. o.

<sup>27</sup> HL L 100., 2000.4.20., 57. o.



---

↓ 443/2009/EK  
(8) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

~~2007. február 7-én a Bizottság két párhuzamos közleményt fogadott el: a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről szóló közleményt, illetve a 21. századi versenyképes autóipari szabályozási keretről („CARS 21”) szóló közleményt. A közlemények hangsúlyozták, hogy jóllehet történt elmozdulás az irányba, hogy 2008/2009-re 140 g/km-re esökkenjen a CO<sub>2</sub>-kibocsátás, ha nem kerül sor további intézkedések bevezetésére, akkor 2012-re nem sikerül elérni az új gépkocsik esetében 120 g/km-ben meghatározott közösségi célt.~~

---

↓ 510/2011/EU  
(8) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

~~A könnyű haszongépjárművek kibocsátására vonatkozó célkitűzést megvalósító rendelkezéseknek összhangban kell lenniük a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló, 2009. április 23-i 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>28</sup> az új személygépkocsik kibocsátására vonatkozóan meghatározott célkitűzéseket megvalósító jogszabályi kerettel.~~

---

↓ 443/2009/EK  
(9) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

~~A közlemények a 2012-re 120 g/km-ben meghatározott közösségi célérték teljesítése érdekében integrált megközelítés alkalmazását javasolták és bejelentették, hogy a Bizottság, a közösségi cél teljesítése érdekében, olyan jogi keretszabályozásra fog javaslatot tenni, amely a járművek motorteknológiáinak fejlesztése révén az új gépkocsik átlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának 130 g/km-re való kötelező leszorítását irányozza elő. Összhangban a gyártók önkéntes kötelezettségvállalásain alapuló megközelítéssel, ez a keret magában foglalja azokat az elemeket, amelyeket a személygépkocsik CO<sub>2</sub>-kibocsátásának mérése során a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>29</sup> értelmében figyelembe vesznek. Más műszaki fejlesztések és a fenntartható bioüzemanyagok használatának fokozása révén további 10 g/km-es – vagy ha műszaki szempontból szükséges, ezzel egyenértékű – CO<sub>2</sub>-csökkentést kell elérni.~~

---

<sup>28</sup> HL L 140., 2009.6.5., 1. o.

<sup>29</sup> HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

↓ 443/2009/EK  
(10) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

- (18) Az új autók  személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek  esetében kitűzött átlagos célértéket megvalósító jogszabályi keretnek a verseny szempontjából semleges, társadalmilag méltányos és az európai gépjárműgyártók sokféleségét figyelembe vevő fenntartható csökkentési célértékeket kell kitűznie, elkerülve a köztük lévő verseny indokolatlan torzulását. ~~A jogi keretszabályozásnak igazodnia kell a Közösség kiotói vállalásainak teljesítésére vonatkozó átfogó célhoz, illetve ki kell egészülnie olyan egyéb, elsősorban a felhasználással kapcsolatos eszközökkel, mint a differenciált gépjármű- és energiaadók bevezetése.~~

↓ 443/2009  
(11) preambulumbekzdés

~~Az Európai Unió általános költségvetésében megfelelő forrásokat kell elkülöníteni a közúti járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának radikális csökkentésére szolgáló technológiák fejlesztésének előmozdítására.~~

↓ 443/2009/EK  
(12) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

- (19) Annak érdekében, hogy a személygépkocsi-piac sokszínűsége megmaradjon, és hogy  a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek  piaca képes legyen kielégíteni az eltérő fogyasztói igényeket, a személygépkocsik CO<sub>2</sub>-kibocsátására vonatkozó célértékeket a személygépkocsik  járművek  rendeltetésének függvényében, lineáris alapon kell meghatározni. ⇒ A tömeg rendeltetési paraméterként való fenntartása a hatályban lévő rendszerrel összhangban lévőknek tűnik. A közutakon használt járművek tömegének pontosabb figyelembevétele érdekében a paramétert a jármű menetkisz tömegéről a jármű vizsgálati tömegére kell módosítani, amelyet a 2017. június 1-ji (EU) 2017/1151 rendelet határoz meg, 2025-ben kezdődő hatállyal. ~~Ezenkívül a tömegre vonatkozó adatok könnyen hozzáférhetők. A rendeletetésen alapuló megközelítés hosszú távú értékelésének megkönnyítése érdekében a rendeltetés leírására szolgáló más paraméterre, például az „alapterületre” (a nyomtáv és a tengelytávolság szorzata) vonatkozóan is szükséges adatokat gyűjteni. A Bizottság 2014-ig felülvizsgálja a rendelkezésre álló adatokat, és szükség esetén javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a rendeltetést jellemző paraméter kiigazításáról.~~

↓ új szöveg

- (20) El kell kerülni, hogy a teljes EU-s járműállományra vonatkozó célértékek a járművek átlagos tömegében bekövetkezett változások nyomán módosuljanak. Az átlagos

járműtömegben bekövetkező változásokat a fajlagos kibocsátási célértékek kiszámításánál kell figyelembe venni, mégpedig haladéktalanul, és az e célra használt átlagos tömeg értékét 2025-től kezdődően kétévente ki kell igazítani.

- (21) Annak érdekében, hogy a kibocsátáscsökkentési erőfeszítések elosztása a verseny szempontjából semleges, méltányos, továbbá a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek piacának sokféleségét tükröző módon történjen, valamint tekintettel a WLTP-alapú fajlagos kibocsátási célértékekre való 2021-es átállásra, indokolt, hogy a határértékgörbe meredeksége az abban az évben újonnan nyilvántartásba vett összes jármű fajlagos kibocsátása alapján és a teljes EU-s járműállományra vonatkozó célértékek 2021, 2025 és 2030 közötti változásainak figyelembevételével kerüljön megállapításra annak biztosítása érdekében, hogy minden gyártó egyenlő mértékben vegye ki a részét a csökkentésre irányuló erőfeszítésekből. Ami a könnyű haszongépjárműveket illeti, a kisebb tömegű személygépkocsi-alapú kisteherautók gyártóinak esetében ugyanaz a megközelítés alkalmazandó, mint a személygépkocsi-gyártók esetében, míg a nehezebb szegmensbe tartozó járműveket gyártók tekintetében a teljes célidőszak vonatkozásában magasabb és rögzített meredekségű görbét kell megállapítani.

↓ 443/2009/EK  
(13) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

- (22) E rendelet célja, hogy megfelelő ösztönzőket teremtsen a  gép  járműipar számára az új technológiákba való beruházásra. A rendelet közvetlenül előmozdítja az ökoinnovációt és ~~tekintetbe veszi~~ ⇒ olyan mechanizmussal szolgál, amely alkalmas ⇐ a jövőbeni technológiai fejlődés~~t~~ ⇒ követésére ⇐. ~~Az innovatív hajtástechnológiák fejlesztését különösen elő kell segíteni, mivel azok a hagyományos személygépjárműveknél jóval alacsonyabb kibocsátást eredményeznek. Mindez elősegíti az európai ipar hosszú távú versenyképességét és minőségi munkahelyeket teremt. A Bizottság mérlegelheti annak lehetőségét, hogy beépítse az ökoinnovációs intézkedéseket a teszteljárásoknak a 715/2007/EK rendelet 14. cikke (3) bekezdése szerinti felülvizsgálatába, figyelembe véve a beépítés technikai és környezeti hatásait.~~ ⇒ A tapasztalatok azt mutatják, hogy az ökoinnovációs megoldások hozzájárultak a 443/2009/EK rendelet és az 510/2011/EU rendelet költséghatékonyságához csakúgy, mint a valós vezetési feltételek melletti CO<sub>2</sub>-kibocsátások csökkentéséhez. Ezt a módozatot tehát meg kell tartani, alkalmazási körét ki kell terjeszteni a légkondicionáló rendszerek hatékonyságjavításának ösztönzésére. ⇐

↓ 510/2011  
(12) preambulumbekzdés

~~Az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag fogyasztásról és CO<sub>2</sub>-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról szóló, 1999. december 13-i 1999/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>30</sup> már előírta a személygépkocsikra vonatkozóan, hogy a végfelhasználóknak szánt írott reklámanyagok tartalmazzák a jármű~~

<sup>30</sup> HL L 12., 2000.1.18., 16. o.

~~hivatalos CO<sub>2</sub>-kibocsátási és hivatalos üzemanyag-fogyasztási adatait. A Bizottság e rendelkezést a reklámanyagokról szóló 1999/94/EK irányelv rendelkezéseinek egyéb médiumokra való alkalmazásáról szóló, 2003. március 26-i 2003/217/EK ajánlásában<sup>21</sup> úgy értelmezte, hogy az magában foglalja a hirdetéseket is. Az 1999/94/EK irányelv hatályát tehát ki kell terjeszteni a könnyű haszongépjárművekre is, hogy az azokra vonatkozó hirdetésekben legkésőbb 2014-ig a végfelhasználók rendelkezésére keljen becsátani a jármű hivatalos CO<sub>2</sub>-kibocsátási és hivatalos üzemanyag-fogyasztási adatait, amennyiben energiával vagy árral kapcsolatos információkat tesznek közzé.~~

↓ új szöveg

(23) Biztosítani kell azonban, hogy a különféle ösztönzők, így az ökoinnovációs megoldásokra, illetve a hivatalos vizsgálati eljárás során bizonyítottan kibocsátáscsökkentő hatással járó technológiákra irányuló ösztönzők egyensúlyban legyenek. Következésképpen indokolt megtartani az ökoinnováció révén elért azon kibocsátáscsökkentésekre megállapított felső határt, amelyeket a gyártó figyelembe vehet a célértékeknek való megfelelés szempontjából. A Bizottság számára fenn kell tartani azt a lehetőséget, hogy felülvizsgálhassa e felső határt – különösen azért, hogy figyelembe vegye a hivatalos vizsgálati eljárásban bekövetkezett változások hatásait. Helyénvaló továbbá pontosítani, hogy a kibocsátáscsökkentéseket hogyan lehet kiszámítani a célértékeknek való megfelelés céljaira.

↓ 443/2009  
(14) preambulumbekzdés

~~Elismerve az e rendelet hatálybalépését követően forgalomba kerülő rendkívül alacsony CO<sub>2</sub>-kibocsátású járműtechnológiák korai generációinak igen magas kutatási és fejlesztési költségeit, valamint gyártási egységköltségeit, e rendelet ideiglenes alapon fel kívánja gyorsítani és elő kívánja segíteni a rendkívül alacsony CO<sub>2</sub>-kibocsátású járművek közösségi piacra való bevezetését a forgalomba hozatal kezdeti szakaszában.~~

↓ 443/2009/EK  
(15) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

~~Egyes alternatív üzemanyagok teljes élelciklusuk alapján a CO<sub>2</sub>-kibocsátás jelentős esökkentését kínálják. E rendelet ezért bizonyos alternatív üzemanyaggal működő járműveknek a közösségi piacokon történő további terjesztését célzó egyedi rendelkezéseket tartalmaz.~~

<sup>31</sup> HL L 82., 2003.3.29., 33. o.

---

↓ 510/2011  
(15) preambulumbekzdés

~~Az üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatgyűjtés és az üzemanyag-fogyasztás mérésének javítása érdekében a Bizottságnak legkésőbb 2012. január 1-jéig fontolóra kell vennie, hogy módosítani kell-e a vonatkozó jogszabályokat a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>22</sup> II. mellékletében meghatározott, N1 kategóriájú járművekre típusjóváagyást kérő gyártók azon kötelezettségének előírása érdekében, hogy minden járművet üzemanyag-fogyasztást mérő műszerrel lássanak el.~~

---

↓ 443/2009  
(16) preambulumbekzdés

~~A CO<sub>2</sub>-kibocsátásra és a gépkocsikra vonatkozó bizottsági stratégia keretében alkalmazott megközelítéssel való összhang biztosítása érdekében, különösen az autógyártó szövetségek önkéntes kötelezettségvállalásaival összefüggésben, a célértéket csak azokra az új személygépkocsikra kell alkalmazni, amelyeket a Közösségben vesznek először nyilvántartásba, és amelyeket a visszaélések elkerülése végett egy behatárolt időtartam kivételével korábban a Közösségen kívül nem vettek nyilvántartásba.~~

---

↓ 510/2011  
(16) preambulumbekzdés

~~A 443/2009/EK rendelettel való összhang biztosítása és a visszaélések elkerülése érdekében a célértéket azokra az új könnyű haszongépjárművekre kell alkalmazni, amelyeket az Unióban vesznek először nyilvántartásba, és amelyeket előzőleg rövid időtartamtól eltekintve az Unión kívül még nem vettek nyilvántartásba.~~

---

↓ 510/2011  
(17) preambulumbekzdés

(24) A 2007/46/EK irányelv harmonizált keretet hoz létre, amely tartalmazza a hatálya alá tartozó valamennyi új jármű jóváhagyásához szükséges igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket. Az e rendelet előírásainak betartásáért felelős szervnek azonosnak kell lennie azzal a szervvel, amely a 2007/46/EK irányelv értelmében felelős a típusjóváagyási eljárás valamennyi mozzanatáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért.

---

<sup>32</sup> HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

---

↓ 443/2009  
(18) preambulumbekzdés

- (25) A típusjvánhagyás tekintetében a 2007/46/EK irányelv II. melléklete szerinti különleges rendeltetésű járművekre különleges előírások vonatkoznak, ezért ezeket ki kell zárni e rendelet alkalmazási köréből. ~~A fogyasztókkal élők segítésére vonatkozó közösségi politikával összhangban ki kell zárni továbbá azokat a járműveket e rendelet hatálya alól, amelyeket e rendelet hatálybalépése előtt M1 kategóriájú járműként hagytak jóvá és kerekesszék járművön belüli használatára gyártottak kereskedelmi célból, és amelyek a 2007/46/EK irányelv II. melléklete szerint megfelelnek különleges rendeltetésű jármű meghatározásának.~~
- 

↓ 510/2011/EU  
(18) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

~~A gyártók számára rugalmasságot kell biztosítani tekintetben, hogy miként teljesítik az e rendeletben meghatározott célértékeket, illetve lehetővé kell tenni számukra, hogy ne az egyes járművekre vonatkozóan, hanem az új járművek átlagára vonatkozóan ériék el a CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékeket. Ezért a gyártókra háruló kötelezettség annak biztosítására vonatkozik, hogy az általuk gyártott és az Unió területén nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek átlagos fajlagos kibocsátása ne haladja meg az ezekre a járművekre meghatározott átlagos kibocsátási célértékeket. Ezt a követelményt a végrehajtás megkönnyítése érdekében 2014 és 2017 között fokozatosan kell bevezetni. Ez összhangban áll a megadott átfutási időekkel és az átmeneti bevezetési időszaknak a 443/2009/EK rendeletben meghatározott hosszával.~~

---

↓ 443/2009/EK  
(19) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

~~A gyártók számára rugalmasságot kell biztosítani tekintetben, hogy miként teljesítik az e rendeletben meghatározott célértékeket, illetve lehetővé kell tenni számukra, hogy ne az egyes gépkocsikra vonatkozóan, hanem az új gépkocsik átlagára vonatkozóan ériék el a CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékeket. Ezért a gyártókra háruló kötelezettség annak biztosítására vonatkozik, hogy az általuk gyártott és a Közösség területén nyilvántartásba vett új gépkocsik átlagos, fajlagos kibocsátása ne haladja meg az ezekre a gépkocsikra meghatározott átlagos kibocsátási célértékeket. Az átmenet megkönnyítése érdekében ezt az előírást 2012 és 2015 között fokozatosan célszerű bevezetni.~~

---

↓ 510/2011/EU  
(19) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

~~Annak biztosítása érdekében, hogy a célértékek tükrözzék a járműveket kis mennyiségben előállító gyártók és a piaci rés betöltésére hivatott járműveket előállító gyártók sajátosságait~~

~~és összhangban legyenek a gyártók csökkentési lehetőségeivel, e gyártók számára az adott gyártó járműveinek a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátást csökkentő technológiai lehetőségeit figyelembe véve és az érintett piaci szegmensek jellemzőivel összhangban alternatív kibocsátáscsökkentési célértékeket kell meghatározni. Ezen eltérést az I. mellékletben meghatározott fajlagos kibocsátási célok legkésőbb 2013. elejéig elvégzendő felülvizsgálatának körébe kell vonni.~~

↓ 443/2009/EK  
(20) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

- (26) A kibocsátások csökkentésére irányuló célok meghatározása tekintetében nem célszerű ugyanazt a módszert alkalmazni a nagy mennyiségben gyártókra, mint a kis mennyiségben termelőkre,  akik vagy  amelyek az e rendeletben rögzített kritériumok alapján függetlennek tekintendők. A kis mennyiségben termelő gyártók számára ⇒ lehetővé kell tenni, hogy ⇐ alternatív kibocsátáscsökkentési célokat ~~kell kitűzni~~ ⇒ kérelmezhessenek ⇐, amelyek összefüggenek az adott gyártó járműveinek a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére irányuló műszaki kapacitásával, illetve összeegyeztethetők az érintett piaci szegmens jellemzőivel. ~~Erre az eltérésre vonatkoznia kell az I. mellékletben meghatározott fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékek felülvizsgálatának, amit legkésőbb 2013. elejéig el kell végezni.~~

↓ 333/2014/EU  
(7) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

- (27) Annak tudomásulvételeként, hogy a járművek rendeltetése alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése aránytalan mértékben érinti a legkisebb gyártókat, hogy a ~~mentesítési~~  derogációs  eljárás nagy adminisztratív terhet jelent, és hogy elhanyagolható az e gyártók járműeladásai kapcsán elért CO<sub>2</sub>-kibocsátáscsökkenésben mérhető haszon, a fajlagos kibocsátási célértékek és a többletkibocsátási díj hatálya nem terjed ki azokra a gyártókra,  akik vagy  amelyek évente kevesebb mint 1 000, az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsit  és új könnyű haszongépjárművet  gyártanak. ⇒ Ha azonban egy mentességet már élvező gyártó kérelmez eltérést, és azt meg is kapja, indokolt előírni számára, hogy teljesítse a szóban forgó eltérésben meghatározott célértéket. ⇐ ~~Annak érdekében, hogy ezek a gyártók a lehető leghamarabb jogbiztonságot élvezhessenek, lényeges, hogy ez a mentesítés 2012. január 1-jétől legyen alkalmazandó.~~

↓ 333/2014/EU  
(9) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

- (28) A szakosodott  rrspiaci  gyártók mentesítésére ⇒ számára a 95 g CO<sub>2</sub>/km célértéktől való eltérés megadására ⇐ szolgáló eljárást 2020 után is fenn kell tartani. Annak érdekében azonban ⇒ biztosítja ⇐, hogy a szakosodott gyártóktól  tőlük  elvárt kibocsátáscsökkentés ⇒ az említett célérték tekintetében ⇐ összhangban legyen a nagy mennyiséget gyártóktól elvárttal 2020-tól kezdődően a szakosodott gyártóknak tulajdonítható 2007-es átlagos fajlagos kibocsátásnál 45 % kal alacsonyabb célértéket kell alkalmazni. ⇒ A tapasztalatok szerint azonban a rrspiaci gyártók ugyanolyan potenciállal rendelkeznek a CO<sub>2</sub>-célértékek teljesítését illetően, mint a nagy gyártók, ezért a 2025-től érvényes célértékek tekintetében nem helyénvaló különbséget tenni e két gyártói kategória között. ⇐

↓ 510/2011  
(20) preambulumbekzdés

A személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós stratégia integrált szemléletet teremtett a 120 g CO<sub>2</sub>/km-ben meghatározott uniós célérték 2012-ig történő elérése érdekében, és egyúttal hosszabb távon előrevetítette a kibocsátás további csökkentését. A 443/2009/EK rendelet e hosszabb távú szemléletet az új gépkocsik kibocsátására 95 g CO<sub>2</sub>/km átlagos célérték meghatározásával támasztja alá. Az e szemlélettel való összhang és az iparág tervezési biztonságának megteremtése érdekében meg kell határozni a könnyű haszongépjárművek fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának hosszú távú, 2020-ig teljesítendő célértékét.

↓ 443/2009/EK  
(21) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

Lehetővé kell tenni, hogy a szakosodott gyártókra a 2007. évi átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásuknál 25 % kal alacsonyabb alternatív célérték vonatkozzon. Ezzel egyenlő célértéket kell rögzíteni abban az esetben, ha nem áll rendelkezésre információ az adott gyártó 2007. évi átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásáról. Erre az eltérésre vonatkozni kell az I. mellékletben meghatározott fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékek felülvizsgálatának, amit legkésőbb 2013 elejéig el kell végezni.

↓ 443/2009/EK  
(22) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

- (29) Az Közösség  Unió  területén nyilvántartásba vett valamennyi új, a gyártók felelősségi körébe tartozó személygépkocsira  és könnyű haszongépjárműre  vonatkozó átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás meghatározásakor minden



személygépkocsit ☒ és könnyű haszongépjárművet ☒ figyelembe kell venni, függetlenül tömegüktől vagy egyéb jellemzőiktől. Bár a 715/2007/EK rendelet nem terjed ki azon 2 610 kg-ot meghaladó referenciatömegű személygépkocsikra ☒ és könnyű haszongépjárművekre ☒, amelyekre a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében nem vonatkozik ☒ terjesztették ki ☒ a típusjóváahagyást, e járművek kibocsátását a 692/2008/EK bizottsági rendeletben<sup>33</sup> ☒, az (EU) 2017/1151 rendeletben, valamint az (EU) 2017/1152<sup>34</sup> és (EU) 2017/1153<sup>35</sup> bizottsági végrehajtási rendeletben ☒ a ~~személygépkocsik számára~~ ☒ könnyű haszongépjárművek tekintetében ☒ rögzített mérési eljárással kell mérni. Az így kapott CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékeket fel kell tüntetni a jármű megfelelőségi ~~tanúsítványában~~ ☒ nyilatkozatában ☒ annak érdekében, hogy a járművet fel lehessen venni a nyomkövetési rendszerbe.

↓ 510/2011/EU  
(22) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

- (30) A befejezett jármű ☒ könnyű haszongépjárművek ☒ fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását az alapgépjármű gyártójának hoz biztosítani kell ☒ hozzárendelni ☒.

↓ 510/2011  
(23) preambulumbekzdés

~~A befejezett járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátási és üzemanyag-hatékonysági értékei reprezentativitásának biztosítása érdekében a Bizottságnak külön eljárást kell kidolgoznia, és adott esetben fontolóra kell vennie a típusjóváahagyásra vonatkozó jogszabályok felülvizsgálatát.~~

↓ új szöveg

- (31) Indokolt figyelembe venni a könnyű haszongépjárművek azon gyártóinak különleges helyzetét, akik vagy amelyek többlépcsős típusjóváahagyásban részt vevő nem teljes járműveket gyártanak. Noha ezek a gyártók felelősek a CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékek teljesítéséért, lehetőséget kell számukra biztosítani arra, hogy elfogadható bizonyossággal előre jelezzék a befejezett járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátását. A Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy ezeket a szükségleteket az (EU) 2017/1151 rendelet megfelelően tükrözze.

<sup>33</sup> A Bizottság 692/2008/EK rendelete (2008. július 18.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyásról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanács rendelet módosításáról és végrehajtásáról (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.).

<sup>34</sup> A Bizottság (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelete (2017. június 2.) a szabályozási vizsgálati eljárásnak a könnyű haszongépjárművek tekintetében történő változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és a 293/2012/EU végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 175., 2017.7.7., 644. o.).

<sup>35</sup> A Bizottság (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelete (2017. június 2.) a szabályozási vizsgálati eljárás változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és az 1014/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 175., 2017.7.7., 679. o.).

---

↓ 443/2009/EK  
(23) preambulumbekkezdés  
(kiigazított szöveg)

- (32) Annak érdekében, hogy a gyártók számára az e rendeletben előírt célértékek elérése érdekében kellő rugalmasságot lehessen biztosítani, a gyártók – nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes eljárások keretében – csoportosulásokat hozhatnak létre. A csoportosulás létrehozásáról szóló megállapodás időbeli hatálya nem ~~terjedhet tovább~~  haladhatja meg  az öt évet, azonban meghosszabbítható. Amennyiben ~~több~~ gyártói csoportosulást ~~hoz~~  jön  létre, és a csoportosulás egészének átlagos kibocsátása nem haladja meg az ~~az adott~~ csoportosulás számára előírt  fajlagos  kibocsátási célértéket, akkor úgy kell tekinteni, hogy a gyártók teljesítették a célértékeket.

---

↓ új szöveg

- (33) A gyártók számára biztosított azon lehetőség, hogy csoportosulásokat hozzanak létre, a CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékeknek való megfelelés költséghatékony módjának bizonyult, és különösen azon gyártók esetében könnyítette meg a követelményeknek való megfelelést, akik vagy amelyek korlátozott számú járműtípust állítanak elő. A versenysemlegesség javítása érdekében a Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy pontosítsa, milyen feltételek mellett alkothatnak csoportosulást egymástól független gyártók, aminek köszönhetően a kapcsolt vállalkozások helyzetével egyenértékű helyzetbe kerülnek.

---

↓ 443/2009  
(24) preambulumbekkezdés  
(kiigazított szöveg)

- (34) Az e rendelet szerint meghatározott célértékek teljesülésének biztosítása érdekében megbízható ~~előírás-teljesítési~~  megfelelési  mechanizmusra van szükség.

---

↓ új szöveg

- (35) Az e rendeletben előírt CO<sub>2</sub>-csökkentések eléréséhez az is elengedhetetlen, hogy a használatban lévő járművek kibocsátásai megfeleljenek a típusjóváhagyás során megállapított CO<sub>2</sub>-értékeknek. Ezért lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy egy gyártó fajlagos átlagos kibocsátásainak kiszámítása során figyelembe vegyen mindennemű olyan rendszerszerű nem megfelelést, amelyet a típusjóváhagyó hatóságok állapítottak meg a használatban lévő járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátását illetően.
- (36) Ahhoz, hogy a Bizottság ilyen intézkedéseket hozhasson, fel kell ruházni az ahhoz szükséges hatáskörrel, hogy kidolgozzon és végrehajtsa egy olyan eljárást, amellyel ellenőrizni lehet a forgalomba hozott könnyűgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának használat közbeni megfelelőségét. A 715/2007/EK rendeletet ezért módosítani kell.

---

↓ 443/2009/EK  
(25) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

- (37) Az új személygépkocsik  és könnyű haszongépjárművek  fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását az Közösségben  Unióban  összehangolt alapelvek alapján, a 715/2007/EK rendeletben meghatározott módszer szerint kell mérni. E rendelet adminisztrációs terheinek minimális szintre való csökkentése érdekében a rendszer előírásainak teljesítését az Közösségben  Unióban  nyilvántartásba vett új autókra  személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre  vonatkozó, a tagállamok által összegyűjtött és a Bizottsághoz eljuttatott adatok alapján kell végezni. A teljesítés értékeléséhez használt adatok egységességének biztosítása érdekében ezen adatok összegyűjtésének és bejelentésének folyamatát a lehető legnagyobb mértékben össze kell hangolni. ⇒ Az illetékes hatóságok pontos és hiánytalan adatok szolgáltatásával kapcsolatos felelősségét egyértelműen meg kell állapítani csakúgy, mint azt, hogy az adatminőségi ügyek kezelésében hatékonyan együtt kell működniük mind egymással, mind a Bizottsággal. ⇐

---

↓ 443/2009/EK  
(26) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

~~A 2007/46/EK irányelv előírja, hogy a gyártóknak minden új személygépkocsinhoz megfelelőségi nyilatkozatot kell kiadniuk, és hogy a tagállamok csak akkor engedélyezhetik egy új személygépkoesi nyilvántartásba vételét, illetve forgalomba helyezését, ha az rendelkezik érvényes megfelelőségi igazolással. A tagállamok által összegyűjtött adatoknak összhangban kell lenniük a gyártó által a személygépkoesihoz kiadott megfelelőségi igazolással, és csak ezen a hivatkozáson alapulhatnak. Ha a tagállamok valamely indokolt okból kifolyólag nem használják a megfelelőségi igazolást az új személygépkoesik nyilvántartásba vétele és forgalomba helyezése során, a nyomon követési eljárásban való pontosság biztosítása érdekében hatályba léptetik a szükséges intézkedéseket. Létre kell hozni egy közösségi adatbázist, amely a megfelelőségi tanúsítvány adatait tartalmazza. Ezt használják kizárólagos hivatkozásként annak érdekében, hogy az új járművek nyilvántartásba vételekor a tagállamok könnyebben megőrizhessék nyilvántartási adataikat.~~

---

↓ 510/2011/EU  
(27) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

- (38) Az e rendelet szerinti célértékek gyártók általi teljesítését uniós szinten kell értékelni. Az e rendelet alapján meghatározott  engedélyezett  átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási értéket túllépő gyártóknak 2014. január 1-jétől kezdve minden naptári évre vonatkozóan többletkibocsátási díjat kell fizetniük. ~~A díj összege annak arányában változik, hogy az adott gyártó milyen mértékben lépte túl a célértékét. Az összhang biztosítása érdekében a díjrendszernek a 443/2009/EK rendeletben meghatározotthoz~~

~~hasonlónak kell lennie. A többletkibocsátási díjból befolyó összeget az Európai Unió általános költségvetése bevételeinek kell tekinteni.~~

↓ 510/2011  
(28) preambulumbekkezdés  
(kiigazított szöveg)

- (39) A tagállamok által az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 193. cikke értelmében fenntartott vagy bevezetett nemzeti intézkedések – e rendelet célját és az abban meghatározott eljárásokat figyelembe véve – nem állapíthatnak meg további vagy szigorúbb szankciókat azokra a gyártókra,  akik vagy  amelyek nem teljesítik az e rendelet szerinti célértékeiket.

↓ 510/2011  
(29) preambulumbekkezdés

- (40) E rendelet nem érinti az uniós versenyszabályok teljes körű alkalmazását.

↓ 443/2009/EK  
(30) preambulumbekkezdés  
(kiigazított szöveg)

~~A hosszú távú cél elérése érdekében a Bizottságnak meg kell vizsgálnia az erre szolgáló új lehetőségeket, különös tekintettel a határértékgörbe meredekségére, a rendeltetés leírására szolgáló paraméterre és többletkibocsátási díj rendszerre.~~

↓ 510/2011  
(31) preambulumbekkezdés

~~A közúti járművek sebessége nagyban befolyásolja az üzemanyag-fogyasztásukat és a CO<sub>2</sub>-kibocsátásukat. Emellett a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó sebességkorlátozás hiányában a végsebesség versenytényezővé válhat, ami túlméretezett hajtóművekhez és ebből következően lassabb üzemmódok esetén hatékonyságesökkenéshez vezet. Helyénvaló ezért megvizsgálni annak lehetőségét, hogy kibővíthető-e a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról szóló, 1992. február 10-i 92/6/EGK tanácsi irányelv<sup>36</sup> hatálya azzal a céllal, hogy az kiterjedjen az e rendelet hatálya alá tartozó könnyű haszongépjárművekre is.~~

<sup>36</sup> HL L 57, 1992.3.2., 27. o.

↓ 443/2009/EK  
(31) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

~~Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal<sup>37</sup> összhangban kell elfogadni.~~

↓ új szöveg

- (41) Az ebben a rendeletben megállapított célértékeknek a CO<sub>2</sub>-kibocsátások csökkentése terén megmutatkozó hatékonysága a valóságban nagyban függ a hivatalos vizsgálati eljárás reprezentativitásától. A tudományos tanácsadási mechanizmus (SAM) véleménye<sup>38</sup> és az Európai Parlamentnek a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően elfogadott ajánlása<sup>39</sup> szerint ki kell alakítani egy mechanizmust annak értékelésére, hogy a járműveknek az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási és energiafogyasztási értékei a valós vezetési feltételekre nézve reprezentatívak-e. A Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy biztosítsa a szóban forgó adatok nyilvános elérhetőségét, és szükség esetén eljárásokat dolgozzon ki az említett értékelések elvégzéséhez szükséges adatok azonosítására és begyűjtésére.
- (42) A tervek szerint 2024-ben esedékesé válik a [közös kötelezettségvállalási rendelet és a kibocsátáskereskedelmi rendszerről szóló irányelv] keretében elért haladás felülvizsgálata. Ezért indokolt ennek a rendeletnek a hatékonyságát is ugyanabban az évben felmérni, hogy mindezen jogi eszközök keretében végrehajtott intézkedéseket összehangolt és következetes módon lehessen értékelni.
- (43) A 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet 2020. január 1-jével hatályát veszti.

↓ 333/2014/EU  
(15) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

- (44) Annak biztosítására, hogy ~~a 443/2009/EK~~  e  rendelet végrehajtására egységes feltételek vonatkozzanak, a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni. ~~Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>40</sup> megfelelően kell gyakorolni.~~

<sup>37</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

<sup>38</sup> A tudományos tanácsadók magas szintű munkacsoportja, 2016/1. számú tudományos szakvélemény: „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing” (A könnyűgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának valós vezetési feltételek mellett és laboratóriumi vizsgálatok során mért értékei közötti eltérések megszüntetése).

<sup>39</sup> Az Európai Parlament 2017. április 4-i ajánlása a Tanácshoz és a Bizottsághoz a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően (2016/2908(RSP)).

<sup>40</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

↓ új szöveg

- (45) A 6. cikk (8) bekezdésével, a 7. cikk (7) és (8) bekezdésével, a 8. cikk (3) bekezdésével, a 11. cikk (2) bekezdésével, a 12. cikk (3) bekezdésével és a 14. cikk (3) bekezdésével kapcsolatos végrehajtási hatáskört a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>41</sup> megfelelően kell gyakorolni.

↓ 443/2009/EK  
(32) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

~~Különösen azt a hatáskört kell a Bizottságra ráruházni, hogy módosíthassa a nyomon követési és bejelentési követelményeket az e rendelet alkalmazásával kapcsolatos tapasztalatok fényében; megállapíthassa a többletkibocsátási díj beszedésével kapcsolatos módszereket; kidolgozhassa az egyes gyártókra vonatkozó eltérés pontosabb szabályait; és hogy kiigazíthassa az I. mellékletet az alábbiak tekintetében: a Közösségben nyilvántartásba vett új személygépjárművek tömege alakulásának figyelembe vétele és a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás mérésére vonatkozó szabályozási vizsgálati eljárásban bekövetkező változások tükrözése. Mivel ezen intézkedések általános hatályúak és e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására, valamint a rendelet új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítésére irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.~~

↓ 333/2014/EU  
(16) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

- (46) ⇒ E rendelet egyes nem alapvető rendelkezéseinek módosítása vagy kiegészítése érdekében ⇐ ~~A 443/2009/EK rendelet a~~ II. ~~☒~~ és III. ~~☒~~ mellékletének az adatszolgáltatási követelmények és az adatparaméterek tekintetében történő módosítása, a fajlagos kibocsátási célértékek alóli ~~mentesítésre~~ ⇒ eltérésre ⇐ való jogosultság feltételeinek értelmezésére, a kérelmek tartalmára, valamint a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalmára és értékelésére vonatkozó szabályok kiegészítése, a ~~443/2009/EK rendelet I. mellékletében~~ ~~☒~~ 13. cikkben ~~☒~~ említett M<sub>0</sub> ⇒ és TM<sub>0</sub> ⇐ ~~számadatnak az új személygépkocsiknak az előző három naptári évre vonatkozó átlagos tömegéhez való hozzá kiigazítása,~~ ⇒ a 11. cikkben említett 7g CO<sub>2</sub>/km felső határérték ⇐ és a ~~443/2009/EK rendelet~~ ⇒ 14. cikk (3) bekezdésében említett, ⇐ az I. mellékletében foglalt képletek kiigazítása érdekében ~~☒~~ tekintetében ~~☒~~ a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, ~~is~~ ~~☒~~ és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i

<sup>41</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

intézményközi megállapodásnak<sup>42</sup> megfelelően kerüljön sor .  Különösen a  felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésekor  való egyenlő részvétel biztosítása érdekében  és szövegezéskor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról  a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kell kapnia minden dokumentumot, és biztosítani kell, hogy szakértőik rendszeresen részt vehessenek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein .

↓ 443/2009/EK  
(33) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

~~Az 1753/2000/EK határozatot az egyszerűség és a jogi egyértelműség érdekében hatályon kívül kell helyezni.~~

↓ 510/2011/EU  
(34) preambulumbekzdés  
(kiigazított szöveg)

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

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

### 1. cikk

#### Tárgy és célok

(1) Ez a rendelet CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelményeket állapít meg az új személygépkocsikra  és az új könnyű haszongépjárművekre  vonatkozóan a belső piac megfelelő működése, valamint az Európai Közösség azon általános céljának elérése érdekében, hogy az új gépjárműflotta átlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása 120 g/km legyen. E rendelet az új személygépkocsik átlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását 130 g/km-ben határozza meg, amely a járműmotor technológia terén megvalósuló a 715/2007/EK rendelettel és a hozzá kapcsolódó végrehajtási intézkedésekkel összhangban mért fejlődés és az innovatív technológiák segítségével érhető el.

<sup>42</sup> HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

↓ 510/2011/EU (kiigazított szöveg)

~~1. cikk~~

### ~~Tárgy és célok~~

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

↓ 333/2014/EU 1. cikk 1. pont (kiigazított szöveg)

~~Ez a rendelet az Unióban nyilvántartásba vett, új személygépkocsiknak a 715/2007/EK rendelettel, a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletével és végrehajtási intézkedéseivel összhangban, innovatív technológiák segítségével mért átlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátására alkalmazandó célértéket a 2020. évtől kezdve 95 g/km-ben határozza meg.~~

↓ 253/2014/EU 1. cikk 1. pont (kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

~~(2) Ez a rendelet 2020. január 1-jétől az új személygépkocsik teljes uniós állományának  átlagos kibocsátásaira vonatkozó célértéket 95 g CO<sub>2</sub>/km-ben  az Unióban nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek  teljes uniós állományának  átlagos kibocsátásaira vonatkozó célértéket pedig 147 g CO<sub>2</sub>/km-ben  ⇒ 2020. december 31-ig  a 715/2007/EK  692/2008/EK  rendeletnek, és annak végrehajtási intézkedéseinek, valamint az innovatív technológiáknak  valamint az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendeletnek  megfelelően ~~mért átlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátására alkalmazandó célértéket a 2020. évtől kezdve 147 g CO<sub>2</sub>/km-ben határozza meg~~ ⇒ , 2021. január 1-jétől pedig az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően mérve .~~

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

~~(3) Ez a rendelet ⇒ 2024. december 31-ig  a  Bizottságnak a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett 2007. évi közleményében<sup>43</sup> említett  közösségi  uniós~~

<sup>43</sup> A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek – A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről, COM(2007) 19 végleges, 2007. február 7.



integrált megközelítés keretében további intézkedésekkel fog kiegészülni, amelyek további 10 g/km mértékű CO<sub>2</sub>-kibocsátás=csökkentést irányoznak elő.

↓ új szöveg

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

a) az új személygépkocsik átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet A. részének 6.1.1. pontja szerint meghatározott 2021. évi fajlagos kibocsátási célértékek átlagának 15 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték;

b) az új könnyű haszongépjárművek átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet B. részének 6.1.1. pontja szerint meghatározott 2021. évi fajlagos kibocsátási célértékek átlagának 15 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték.

(5) 2030. január 1-jétől a következő célértékeket kell alkalmazni:

a) az új személygépkocsik átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet A. részének 6.1.2. pontja szerint meghatározott 2021. évi fajlagos kibocsátási célértékek átlagához viszonyított 30 %-os csökkentéssel egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték;

b) az új könnyű haszongépjárművek átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet B. részének 6.1.2. pontja szerint meghatározott 2021. évi fajlagos kibocsátási célértékek átlagának 30 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték.

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

## 2. cikk

### Hatály

(1) E rendelet  az alábbi  gépjárművekre alkalmazandó:

a) ~~Ez a rendelet~~ a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének meghatározása szerinti M<sub>1</sub> kategóriájú gépjárművekre ~~alkalmazandó~~ (a továbbiakban: személygépkocsik), amennyiben e járműveket az ~~Közösségben~~  Unióban  először veszik nyilvántartásba és azokat korábban az ~~Közösségben~~  Unión  kívül nem vették nyilvántartásba ~~őket~~ (a továbbiakban: új személygépkocsik);

~~(2) Nem kell figyelembe venni a Közösségen kívüli korábbi nyilvántartásba vételt, ha az a Közösségben való nyilvántartásba vétel előtt kevesebb mint három hónappal történt.~~

~~(3) Ez a rendelet nem alkalmazandó a 2007/46/EK irányelv II. melléklete A. részének 5. pontjában meghatározott különleges rendeltetésű járművekre.~~

↓ 333/2014/EU 1. cikk 2. pont  
(kiigazított szöveg)

~~(4) 2012. január 1-jén kezdődő hatállyal a 4. cikk, a 8. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a 9. cikk, valamint a 10. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó az olyan gyártóra, amely minden kapcsolatos vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint 1 000 új személygépkocsi nyilvántartásba vételét eredményezte az Unióban.~~

↓ 510/2011/EU (kiigazított szöveg)

~~2. cikk~~

### Hatály

- (1) ~~Ez a rendelet b)~~ a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének meghatározása szerinti N<sub>1</sub> kategóriájú, legfeljebb 2 610 kg referenciatömegű gépjárművekre, valamint azokra az N<sub>1</sub> kategóriájú járművekre alkalmazandó, amelyekre a típusjóváhagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében kiterjesztették (a továbbiakban: „könnyű haszongépjárművek”), amennyiben e járműveket az Unióban első alkalommal veszik nyilvántartásba, és azokat korábban az Unió kívül nem vették nyilvántartásba (a továbbiakban: „új könnyű haszongépjárművek”).
- (2) Nem vehető figyelembe az Unió kívüli korábbi nyilvántartásba vétel, ha arra az Unióban való nyilvántartásba vételt kevesebb mint három hónappal megelőzően került sor.
- (3) Ez a rendelet nem alkalmazandó a 2007/46/EK irányelv II. melléklete A. részének 5. pontjában meghatározott különleges rendeltetésű járművekre.

↓ 253/2014/EU 1. cikk 2. pont  
(kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

- (4) A 4. cikk, a ~~8~~7. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a ~~9~~ 8. cikk, valamint a ~~10~~ 9. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó ~~az olyan~~ arra a gyártóra,  aki vagy  amely valamennyi kapcsolatos vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint 1 000 új, az Unióban nyilvántartásba vett  személygépkocsiért vagy kevesebb mint 1 000 új, az Unióban nyilvántartásba vett  könnyű haszongépjárműért volt felelős ⇒ , kivéve, ha a szóban forgó gyártó a 10. cikk szerint eltérést kérelmez, és azt meg is kapja. ⇐.

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

~~3. cikk~~

### Meghatározások

(1) ~~E rendelet alkalmazásában:~~

- ~~a) „átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás”: egy gyártó vonatkozásában az általa gyártott összes új személygépkocsi fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának átlaga;~~
- ~~b) „megfeleléségi nyilatkozat”: a 2007/46/EK irányelv 18. cikke szerinti nyilatkozat;~~
- ~~c) „gyártó”: az a személy vagy szervezet, aki vagy amely a jóváhagyó hatóságnak felelősséggel tartozik a 2007/46/EK irányelv szerinti EK-típusjóváhagyási eljárás minden vonatkozásáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért;~~
- ~~d) „tömeg”: a menetkész állapotú, teljesen felszerelt személygépkocsinak a megfelelőségi nyilatkozatban szereplő, a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.6. pontjában meghatározott tömege;~~
- ~~e) „alapterület”: a nyomtáv szorozva tengelytávval, a megfelelőségi nyilatkozatban foglaltak és a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.1. és 2.3. szakaszaiban meghatározottak szerint;~~
- ~~g) „fajlagos kibocsátási célérték”: egy gyártó esetében az általa gyártott összes új személygépkocsi I. melléklet szerinti fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásából kiszámított átlag, vagy amennyiben a gyártó jogosult a 11. cikk szerinti mentesítésre a mentesítés alapján meghatározott kibocsátási célérték.~~

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

- ~~a) olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó közvetlenül vagy közvetve:~~

↓ 333/2014/EU 1. cikk 3. pont (kiigazított szöveg)

- ~~– rendelkezik a szavazati jogok több mint felével, vagy;~~

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

- ~~– jogosult a felügyelő testület, az ügyvezető testület vagy a vállalkozást jogilag képviselő testületek tagjainak több mint felének kinevezésére, vagy~~
- ~~– jogosult a vállalkozás ügyeinek irányítására;~~
- ~~b) olyan vállalkozások, amelyek a gyártó tekintetében közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkeznek;~~

- ~~e) olyan vállalkozások, amelyekben a b) pontban említett vállalkozás közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkezik;~~
- ~~d) olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó az a), b) vagy e) pontban említett vállalkozások egyikével vagy közülük többel együttesen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel, valamint az olyan vállalkozások, amelyekben az utóbbi vállalkozások közül kettő vagy több együttesen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel;~~
- ~~e) olyan vállalkozások, amelyekben az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel együttesen rendelkezik a gyártó vagy az a) d) pontban említett egy vagy több kapcsoló vállalkozása, és egy vagy több harmadik személy.~~

↓ 510/2011/EU (kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

### 3. cikk

#### Fogalommeghatározások

(1) E rendelet alkalmazásában:

- a) „átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás”: egy gyártó vonatkozásában az általa gyártott összes ☒ új személygépkocsi vagy összes új ☒ könnyű haszongépjármű fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának átlaga;
- b) „megfelelési nyilatkozat”: a 2007/46/EK irányelv 18. cikke szerinti nyilatkozat;
- c) „befejezett jármű”: az a ☒ könnyű haszongép ☒jármű, amely a többlépcsős típusjótárgyi eljárás befejezését követően típusjótárgykapott a 2007/46/EK irányelvnek megfelelően;
- d) „teljes jármű”: minden olyan ☒ könnyű haszongép ☒jármű, amelyet nem kell befejezni a 2007/46/EK irányelv vonatkozó műszaki követelményeinek való megfelelés érdekében;
- e) „alapjármű”: minden olyan ☒ könnyű haszongép ☒jármű, amelyet egy többlépcsős típusjótárgyi eljárás kezdeti szakaszában használnak;
- f) „gyártó”: az a személy vagy szerv, aki vagy amely a jótárgyi hatóságnak felelős a 2007/46/EK irányelv szerinti EK-típusjótárgyi eljárás minden vonatkozásáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért;
- g) „☒ menetkész ☒ tömeg”: a menetkész állapotú, teljesen felszerelt ☒ személygépkocsinak vagy könnyű haszongép ☒járműnek a megfelelőségi nyilatkozatban feltüntetett és a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.6. pontja szerint meghatározott tömege;
- ~~h) „fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás” a könnyű haszongépjárműnek a 715/2007/EK rendelettel összhangban mért és a teljes vagy befejezett jármű megfelelőségi nyilatkozatában „CO<sub>2</sub>-kibocsátás (vegyes)” megjelöléssel feltüntetett kibocsátása;~~

---

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

h) „fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás”: a személygépkocsinak  vagy a könnyű haszongépjárműnek  a 715/2007/EK rendelettel  és annak végrehajtási rendeleteivel  összhangban mért és a  gépjármű  megfelelőségi nyilatkozatában „CO<sub>2</sub>-kibocsátás (vegyes)” megjelöléssel feltüntetett CO<sub>2</sub>-kibocsátása. A 715/2007/EK rendelet szerinti típusjövahagyással nem rendelkező személygépkocsik  vagy könnyű haszongépjárművek  esetében a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás  2020. december 31-ig  a 692/2008/EK rendeletben a személygépkocsikra vonatkozóan , 2021. január 1-jétől pedig az (EU) 2017/1151 rendeletben  megállapított mérési eljárásnak  vagy pedig a Bizottság által az ilyen személygépkocsik  járművek  CO<sub>2</sub>-kibocsátásának megállapítása céljára elfogadott eljárásoknak megfelelően mért CO<sub>2</sub>-kibocsátás;

---

↓ 510/2011/EU  
⇒ új szöveg

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

j) „fajlagos kibocsátási célérték”: egy gyártó vonatkozásában ~~az általa gyártott összes új könnyű haszongépjármű tekintetében~~ az I. melléklet szerint megállapított ~~indikatív fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás átlaga~~  éves célérték , illetve ha a gyártó számára a ~~1110.~~ cikk szerinti  eltérést engedélyeznek, az adott eltéréssel összhangban meghatározott fajlagos kibocsátási célérték;

---

↓ új szöveg

k) „a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték”: valamennyi új személygépkocsi vagy valamennyi új könnyű haszongépjármű által egy adott időszakban elérendő CO<sub>2</sub>-kibocsátások átlaga;

l) „vizsgálati tömeg”: a személygépkocsinak vagy a könnyű haszongépjárműnek a megfelelőségi nyilatkozatban feltüntetett és az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 3.2.25. pontjában meghatározottak szerinti vizsgálati tömege;

m) „kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású jármű”: olyan személygépkocsi vagy könnyű haszongépjármű, melynek az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott kipufogógáz-kibocsátása a nullától az 50 g CO<sub>2</sub>/km értékig terjed;

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

- (2) E rendelet alkalmazásában a „kapcsolt gyártók csoportja” a gyártót és kapcsolt vállalkozásait jelenti. A gyártók tekintetében „kapcsolt vállalkozások”:
- a) az olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó közvetlenül vagy közvetve:
    - i. jogosult a szavazati jogok több mint felének gyakorlására; vagy
    - ii. jogosult a felügyelőbizottság, az igazgatótanács vagy a vállalkozást jogi értelemben képviselő szervek tagjai több mint felének kinevezésére; vagy
    - iii. jogosult a vállalkozás ügyeinek irányítására;
  - b) az olyan vállalkozások, amelyek a gyártó tekintetében közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkeznek;
  - c) az olyan vállalkozások, amelyekben a b) pontban említett vállalkozás közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkezik;
  - d) az olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó az a), b) vagy c) pontban említett vállalkozások egyikével vagy közülük többel közösen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel, vagy az olyan vállalkozások, amelyekben az utóbbi vállalkozások közül kettő vagy több együttesen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel;
  - e) az olyan vállalkozások, amelyekben az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel együttesen rendelkezik a gyártó vagy az a)–d) pontban említett egy vagy több kapcsolt vállalkozása, és egy vagy több harmadik személy.

#### 4. cikk

#### Fajlagos kibocsátási célértékek

- (1) A gyártó köteles biztosítani, hogy járműveinek átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása ne lépje túl az alábbi fajlagos kibocsátási célértékeket:
- a) a 2020-as naptári év tekintetében a személygépkocsik esetében az I. melléklet A. része 1. és 2. pontjának megfelelően meghatározott fajlagos kibocsátási célérték, a könnyű haszongépjárművek esetében pedig az I. melléklet B. része 1. és 2. pontjának megfelelően meghatározott fajlagos kibocsátási célérték, illetve amennyiben a gyártónak a 10. cikk alapján eltérést engedélyeztek, akkor az eltérés szerint;

↓ 510/2011/EU (kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

b) ~~A 2014. január 1-jével kezdődő~~ ⇒ 2021-től 2024-ig ⇐ ~~naptári évben és a továbbiakban minden naptári évben minden könnyű haszongépjárművet előállító gyártónak biztosítania kell, hogy átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása ne haladja meg az I. melléklettel A. vagy B. részének 3. és 4. pontja szerint illetve, ha a gyártó számára a 1110. cikk szerinti eltérést engedélyeznek, az adott eltéréssel összhangban és az I. melléklet A. vagy B. részének 5. pontja szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célértéket.~~

↓ új szöveg

c) 2025-től minden naptári évben az I. melléklet A. vagy B. részének 6.3. pontja szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek.

↓ 510/2011/EU (kiigazított szöveg)

☒ (2) ☒ Amennyiben ☒ könnyű haszongépjárművek esetében ☒ a befejezett jármű fajlagos kibocsátásának értéke nem áll rendelkezésre, az alapjármű gyártója az alapjármű fajlagos kibocsátásának értéke alapján határozza meg ~~az~~ ☒ járműveinek ☒ átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását.

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

- ~~— 2014-ben 70 %;~~
- ~~— 2015-ben 75 %;~~
- ~~— 2016-ban 80 %;~~
- ~~— 2017-től kezdve 100 %.~~

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

#### ~~4. cikk~~

#### **Fajlagos kibocsátási célértékek**

~~A 2012. január 1-jén kezdődő naptári évben és a továbbiakban minden naptári évben minden személygépkocsi gyártónak biztosítania kell, hogy átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása nem haladja meg az I. melléklettel összhangban meghatározott, vagy — amennyiben a gyártó jogosult a 11. cikk szerinti mentesítésre — a mentesítés szerint meghatározott fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértéket.~~

---

↓ 333/2014/EU, 1. cikk 4. pont  
(kiigazított szöveg)

(3) Az egyes gyártók átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának kiszámításához az adott évben a gyártó által nyilvántartásba vett új személygépkocsik alábbi arányait kell figyelembe venni:

- ~~2012-ben 65 %;~~
- ~~2013-ban 75 %;~~
- ~~2014-ben 80 %;~~
- ~~2015-től 2019-ig 100 %;~~
- 2020-ban 95 %;
- ~~2020-ig végéig elrendően és azt követően~~ ☒ 2021-től kezdődően ☒ 100 %.

---

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

~~5. cikk~~

#### ~~Extra kibocsátási egységek~~

~~Az átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás kiszámításakor az 50 g/km-nél alacsonyabb fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátású új személygépkocsik:~~

- ~~2013-ban 3,5 gépkocsinak,~~
- ~~2014-ben 2,5 gépkocsinak,~~
- ~~2015-ben 1,5 gépkocsinak,~~
- ~~2015-ben 1,5 gépkocsinak,~~
- ~~2016-től kezdve 1 gépkocsinak számítanak.~~

---

↓ 510/2011/EK (kiigazított szöveg)

~~5. cikk~~

#### ~~Extra kibocsátási egységek~~

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

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



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

---

↓ 333/2014/EU, 1. cikk 5. pont  
⇒ új szöveg

#### ~~5.~~ cikk

#### **Extra kibocsátási egységek a 95 g/km-es CO<sub>2</sub>-kibocsátási célérték kiszámításához**

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

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

a 2020 és 2022 közötti időszakban a gépjármű nyilvántartásba vételének éve tekintetében, gyártónként – a teljes időszakra vonatkozóan – 7,5 g CO<sub>2</sub>/km CO<sub>2</sub>-kibocsátási felső korlát mellett ⇒ és az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet 5. cikkében foglaltak figyelembevételével ⇐.

---

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

#### ~~6.~~ cikk

#### **~~Az alternatív üzemanyaggal működő járművekre vonatkozó fajlagos kibocsátási célérték~~**

~~A gyártók által a 4. cikkben említett fajlagos kibocsátási célérték megfelelés megállapítása céljából a benzin és 85 % etanol keverékéből („E85”) álló, és a vonatkozó közösségi jogszabályoknak vagy európai műszaki szabványoknak megfelelő üzemanyaggal működni képes járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátását 2015. december 31-ig 5 %-kal csökkenteni kell, tekintettel a bioüzemanyag meghajtású járművek jobb technológiai adottságaira és kibocsátás-  
esökkentési képességére. E csökkentés csak akkor alkalmazandó, ha a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállamban található üzemanyag-töltő állomások legalább 30 %-a értékesít a bioüzemanyagokra vonatkozóan a vonatkozó közösségi jogszabályok által megállapított fenntarthatósági kritériumoknak megfelelő ilyen típusú alternatív üzemanyagot.~~

~~6. cikk~~

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

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

~~7. cikk~~

~~Csoportosulás~~

- ~~(1) Az új könnyű haszongépjárművek 11. cikk szerinti eltérésre nem jogosult eltéréssel nem rendelkező gyártói gyártók csoportosulást hozhatnak létre a 4. cikk szerinti kötelezettségeik teljesítése céljából.~~
- ~~(2) A csoportosulást létrehozó megállapodás egy vagy több naptári évre vonatkozhat, de az egyes megállapodások teljes időtartama nem haladhatja meg az öt naptári évet, és a megállapodást legkésőbb a kibocsátások tervezett csoportosítása szerinti első naptári év<sub>3</sub> december 31-éig meg kell kötni. A csoportosulást létrehozó gyártók az alábbiakról tájékoztatják a Bizottságot:
  - a) a csoportosulásban részt vevő gyártók;
  - b) a csoportosulást vezető gyártó, amely a csoportosulás kapcsolattartója lesz, és amely felelni fog azon többletkibocsátási díj befizetéséért, amelyet a csoportosulásra a 9. cikk értelmében kivetnek;
  - c) annak bizonyítéka, hogy a csoportosulás vezetője képes lesz a b) pontban meghatározott kötelezettségek teljesítésére<sub>3</sub>;~~

d) a nyilvántartásba vett járművek kategóriája (M<sub>1</sub>-es vagy N<sub>1</sub>-es), amelyre vonatkozóan a csoportosulás létrejött.

- (3) Ha a csoportosulás javasolt vezetője nem tesz eleget a csoportosulásra a 98. cikk értelmében kivetett többletkibocsátási díj befizetésére vonatkozó kötelezettségének, a Bizottság erről értesíti a gyártókat.
- (4) A csoportosulásban részt vevő gyártók együttesen értesítik a Bizottságot mind a csoportosulás vezetőjével vagy annak pénzügyi helyzetével kapcsolatos változásokról – amennyiben ezek befolyásolják a csoportosulás vezetőjének azt a képességét, hogy eleget tegyen a csoportosulásra a 98. cikk értelmében kivetett többletkibocsátási díj befizetésére vonatkozó kötelezettségének –, mind pedig a csoportosulás tagságában bekövetkező változásokról, illetve a csoportosulás feloszlásáról.
- (5) A gyártók csoportosulásáról szóló megállapodásokat köthetnek, ha ezek összhangban vannak az EUMSZ 101. és 102. cikkével, és ha gazdaságilag ésszerű feltételek mellett, nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes részvételt biztosítanak bármely, a csoportosulásba felvételét kérő gyártónak. Az uniós versenyszabályok e csoportosulásokra való általános alkalmazhatóságának sérelme nélkül a csoportosulás valamennyi tagja biztosítja különösen azt, hogy a csoportosulási megállapodás keretében ne kerülhessen sor adatok megosztására vagy információcserére, az alábbi információk kivételével:
- átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás;
  - fajlagos kibocsátási célérték;
  - az összes nyilvántartásba vett jármű száma.
- (6) Az (5) bekezdés nem alkalmazandó, ha a csoportosulásban részt vevő valamennyi gyártó a kapcsolt gyártók ugyanazon csoportjának a tagja.
- (7) A (3) bekezdésben említett értesítés esetét kivéve az azon csoportosulásban részt vevő gyártók, amelyről a Bizottsághoz tájékoztatás érkezik, a 4. cikk szerint kötelezettségeiknek való megfelelés alkalmazásában egyetlen gyártónak minősülnek. Az egyes gyártókra és csoportosulásokra vonatkozó ellenőrzési és bejelentési információkat rögzítik, jelentést készítenek róluk, és hozzáférhetővé teszik őket a 87. cikk (4) bekezdésében említett központi nyilvántartásban.

- (8) A Bizottság a 15. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében elfogadott végrehajtási aktusok révén részletesen meghatározhatja az (5) bekezdésnek megfelelően létrehozott csoportosulásról szóló megállapodásokra vonatkozó feltételeket.

~~7. cikk~~

**Csoportosulás**

~~(1) A 11. cikk szerinti mentesítésre nem jogosult gyártók csoportosulást hozhatnak létre a 4. cikk szerinti kötelezettségeik teljesítése céljából.~~

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

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

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

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

~~(5) A gyártók csatlakozhatnak csoportosulásról szóló megállapodásokhoz, amennyiben ezek összhangban vannak a Szerződés 81. és 82. cikkével, és amennyiben üzletileg ésszerű feltételek mellett, nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes részvételt biztosítanak bármely csatlakozni kívánó gyártónak. A Közösség versenyszabályainak a csoportosulásra való általános alkalmazhatósága sérelme nélkül a csoportosulás tagjai biztosítják különösen azt, hogy a csoportosulásra vonatkozó megállapodás összefüggésében az alábbi információk kivételével nem kerül sor adatok vagy ismeretek eséréjére:~~

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

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

~~(7) A (3) bekezdésben említett értesítés esetét kivéve azon csoportosulásban részt vevő gyártók, amelyről a Bizottsághoz tájékoztatás érkezik, a 4. cikk szerint kötelezettségeiknek való megfelelés alkalmazásában egyetlen gyártónak tekintendők. A gyártókra vonatkozó~~

~~nyomon követési és bejelentési információkat rögzítik, jelentést készítenek róluk, és hozzáférhetővé teszik őket az egyes gyártók, valamint a csoportosulások számára a 8. cikk (4) bekezdésében említett központi nyilvántartásban.~~

### 7. cikk

#### *Az átlagos kibocsátás nyomon követése és bejelentése*

- (1) ~~A 2010. január 1-jén kezdődő naptári évre és minden későbbi~~ naptári évre vonatkozóan a tagállamok nyilvántartást vezetnek a területükön nyilvántartásba vett összes új személygépkocsi  és összes új könnyű haszongépjármű  adatairól a II.  és III.  melléklet A. részével összhangban. Ezeket az adatokat a gyártók, illetve az egyes tagállamokban a gyártók által kijelölt importőrök vagy képviselvek rendelkezésére bocsátják. A tagállamok minden tőlük telhetőt megtesznek annak biztosítására, hogy a nyilvántartó szervek működése átlátható legyen. Minden tagállam biztosítja, hogy megmérjék a 715/2007/EK rendelet szerinti típusjóváhagyással nem rendelkező személygépkocsik fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátását, és azt rögzítsék a megfelelőségi nyilatkozatban.
- (2) A tagállamok ~~2011-től kezdődően~~ legkésőbb minden év február 28-ig meghatározzák és a Bizottságnak továbbítják a II.  és III.  melléklet ~~BA.~~ részében felsorolt adatokat az előző naptári év vonatkozásában. Az adatokat a II. melléklet ~~CB.~~ részében  és a III. melléklet C. részében  meghatározott formátumban kell továbbítani.
- (3) A Bizottság kérésére a tagállamoknak az (1) bekezdés szerint összegyűjtött teljes adathalmazt is át kell adniuk.
- (4) A Bizottság központi nyilvántartást vezet a tagállamok által e cikk alapján bejelentett adatokról, és ~~2011-től kezdődően legkésőbb~~ minden év június 30-ig gyártónként előzetes számítással meghatározza a következőket:
  - a) átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás az előző naptári évben;
  - b) fajlagos kibocsátási célérték az előző naptári évben; és ~~és~~
  - c) az előző évi átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célérték közötti különbség.

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

A nyilvántartásnak hozzáférhetőnek kell lennie a nyilvánosság számára.

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

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

- ~~(6) A Bizottság értesít minden olyan gyártót, amelyről az (5) bekezdés szerinti számítások alapján a 2010. vagy a 2011. év vonatkozásában a Bizottság azt állapítja meg, hogy átlagos~~

~~fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása abban az évben meghaladta a gyártó ugyanazon évre vonatkozó fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékét.~~

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

~~(7)(6) A tagállamok kijelölik a nyomon követési adatok e rendelettel összhangban történő összegyűjtéséért és továbbításáért felelős illetékes hatóságot, és 2009. december 8. ig értesítik a Bizottságot a kijelölt illetékes hatóságról. A Bizottság ezt követően tájékoztatja erről az Európai Parlamentet és a Tanácsot.~~

↓ 510/2011/EK (kiigazított szöveg)

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

↕ új szöveg

Az illetékes hatóságok gondoskodnak arról, hogy a Bizottsághoz eljuttatott adatok pontosak és hiánytalanok legyenek, továbbá kineveznek egy kapcsolattartót, akinek feladata, hogy rövid időn belül válaszoljon az eljuttatott adathalmazokat érintő hibák és hiányosságok orvoslására a Bizottságtól érkező kérésekre.

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

~~(8) A tagállamok minden olyan naptári évre vonatkozóan, amelyre a 6. cikk alkalmazandó, tájékoztatják a Bizottságot a megfelelő üzemanyag-töltő állomások részarányáról, valamint az E85-tel kapcsolatos fenntarthatósági kritériumairól az említett cikkel összhangban.~~

↓ 333/2014/EU, 1. cikk 6. pont (kiigazított szöveg)

~~(9)(7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén részletes szabályokat fogad el az e cikkben  (1)–(7) bekezdésben  meghatározott adatok ellenőrzésére és bejelentésére vonatkozó eljárásokat, valamint a II. melléklet alkalmazását illetően. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a ~~14~~ 15. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a ~~14~~ 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II.  és III.  mellékletben szereplő adatszolgáltatási követelmények és adatparaméterek módosítása érdekében.

↓ új szöveg

- (8) A típusjövahagyó hatóságok haladéktalanul értesítik a Bizottságot, ha a 715/2007/EK rendelet [11a. cikkében] említett eljárással összhangban végzett ellenőrzések során eltéréseket tapasztalnak a forgalomba helyezett gépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátása és a megfelelőségi nyilatkozatban feltüntetett értékek között.

Bizottság az adott gyártó átlagos fajlagos kibocsátásának kiszámítása céljából az említett eltéréseket figyelembe veszi.

A Bizottság részletes szabályokat fogadhat el az eltérések bejelentésére szolgáló eljárásokra és az eltéréseknek az átlagos fajlagos kibocsátás kiszámítása során való figyelembevételére vonatkozóan. Ezeket az eljárásokat a 15. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusok formájában kell elfogadni.

↓ 510/2011/EK (kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

#### ~~8. cikk~~

#### ~~Az átlagos kibocsátás ellenőrzése és bejelentése~~

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

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

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

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

- ~~a) — átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás az előző naptári évben;~~
- ~~b) — fajlagos kibocsátási céllérték az előző naptári évben; és~~
- ~~c) — az előző évi átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási céllérték közötti különbség.~~

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

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

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

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

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

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

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

~~(10)~~ (9) A tagállamok továbbá e cikkkel összhangban adatokat gyűjtenek és jelentést készítenek a 2007/46/EK irányelv II. mellékletében meghatározott, 2 610 kg referenciatömeget meg nem haladó M<sub>2</sub> és N<sub>2</sub> kategóriájú könnyű haszongépjárművek nyilvántartásba vételére, továbbá azon járművekre vonatkozóan, amelyekre a típusjóvá hagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése szerint kiterjesztették.

↓ 510/2011/EK (kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

#### ~~8.~~ cikk

### Többletkibocsátási díj

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

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

~~a) 2014-től 2018-ig:~~

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

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

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



~~[(Többletkibocsátás – 2 g CO<sub>2</sub>/km) × 25 EUR + 20 EUR] × új könnyű haszongépjárművek száma.~~

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

~~[(Többletkibocsátás – 1 g CO<sub>2</sub>/km) × 15 EUR + 5 EUR] × új könnyű haszongépjárművek száma.~~

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

~~(Többletkibocsátás × 5 EUR) × az új könnyű haszongépjárművek száma.~~

~~b) 2019-től kezdve:~~

~~(Többletkibocsátás × 95 EUR) × az új könnyű haszongépjárművek  újonnan nyilvántartásba vett gépjárművek  száma.~~

E cikk alkalmazásában a következő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni:

- ~~– „többletkibocsátás”<sub>2</sub>: g/km-ben kifejezett, harmadik tizedesjegyre kerekített pozitív számként megadott azon többlet, amellyel a gyártó átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása – figyelembe véve a 1211. cikk szerint jóváhagyott innovatív technológiákból eredő CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkenést – meghaladja fajlagos kibocsátási célértékét abban a naptári évben vagy tört naptári évben, amelyre a 4. cikk szerinti kötelezettség vonatkozik, és~~
- ~~– „új könnyű haszongépjárművek  újonnan nyilvántartásba vett gépjárművek  száma”<sub>2</sub>: a szóban forgó gyártó által gyártott és az adott időszakban a 4. cikk (3) bekezdésében meghatározott fokozatos bevezetési kritériumok szerint nyilvántartásba vett  új személygépkocsik vagy  új könnyű haszongépjárművek száma  , az említett két csoportba tartozó járműveket külön-külön számolva .~~

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

~~(4) A többletkibocsátási díjből befolyó összegeket az Európai Unió általános költségvetése bevételeinek kell tekinteni.~~

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

## ~~9. cikk~~

### ~~Többletkibocsátási díj~~

~~(1) 2012-től kezdve minden olyan naptári évre vonatkozóan, amelyben a gyártó átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása meghaladja a gyártó ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célértékét, a Bizottság a szóban forgó gyártót, illetőleg csoportosulás esetében a csoportosulás vezetőjét többletkibocsátási díj megfizetésére kötelezi.~~

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

~~a) 2012 és 2018 között:~~

~~i. Ha a gyártó átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása több mint 3 g CO<sub>2</sub>/km-rel haladja meg a fajlagos kibocsátási célértéket:~~

~~((többletkibocsátás – 3 g CO<sub>2</sub>/km) × 95 EUR/g CO<sub>2</sub>/km + 1 g CO<sub>2</sub>/km × 25 EUR/g CO<sub>2</sub>/km + 1 g CO<sub>2</sub>/km × 15 EUR/g CO<sub>2</sub>/km + 1 g CO<sub>2</sub>/km × 5 EUR/g CO<sub>2</sub>/km) × új személygépkocsik száma.~~

~~ii. Ha a gyártó átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása több mint 2 g CO<sub>2</sub>/km-rel, de legfeljebb 3 g CO<sub>2</sub>/km-rel haladja meg a fajlagos kibocsátási célértéket:~~

~~((többletkibocsátás – 2 g CO<sub>2</sub>/km) × 25 EUR/g CO<sub>2</sub>/km + 1 g CO<sub>2</sub>/km × 15 EUR/g CO<sub>2</sub>/km + 1 g CO<sub>2</sub>/km × 5 EUR/g CO<sub>2</sub>/km) × új személygépkocsik száma.~~

~~iii. Ha a gyártó átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása több mint 1 g CO<sub>2</sub>/km-rel, de legfeljebb 2 g CO<sub>2</sub>/km-rel haladja meg a fajlagos kibocsátási célértéket:~~

~~((többletkibocsátás – 1 g CO<sub>2</sub>/km) × 15 EUR/g CO<sub>2</sub>/km + 1 g CO<sub>2</sub>/km × 5 EUR/g CO<sub>2</sub>/km) × új személygépkocsik száma.~~

~~iv. Ha a gyártó átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása legfeljebb 1 g CO<sub>2</sub>/km-rel haladja meg a fajlagos kibocsátási célértéket:~~

~~(többletkibocsátás × 5 EUR/g CO<sub>2</sub>/km) × új személygépkocsik száma.~~

~~b) 2019-től kezdve:~~

~~(többletkibocsátás × 95 EUR/g CO<sub>2</sub>/km) × új személygépkocsik száma.~~

~~E cikk alkalmazásában a 4. cikkben szerint meghatározott „többletkibocsátás” a gyártó átlagos fajlagos kibocsátástöbblete a fajlagos kibocsátási célértékéhez képest figyelembe véve a jóváhagyott innovatív technológiáknak köszönhető CO<sub>2</sub>-kibocsátás esökkenését az adott naptári évben, g/km-ben kifejezve, a harmadik tizedesjegyre kerekített pozitív számként megadva; és az „új személygépkocsik száma” azon új személygépkocsik száma, amelyeknek a szóban forgó gyártó a gyártója, és amelyeket a tárgyévben vettek nyilvántartásba a 4. cikkben említett, a fokozatos bevezetésre vonatkozó kritériumoknak megfelelően.~~

↓ 333/2014/EU, 1. cikk 7. pont

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározza az (1) bekezdés szerinti többletkibocsátási díj beszedésére alkalmazandó eszközöket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a ~~1415.~~ cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

(4) A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az ~~Európai~~ Unió általános költségvetési bevételeinek kell tekinteni.

~~10. cikk~~

**A gyártók teljesítményének közzététele**

~~(1) A Bizottság 2011-től kezdődően legkésőbb minden év október 31-ig jegyzéket tesz közzé, amelyben gyártónként szerepelnek a következők:~~

- ~~a) az előző naptári évre vonatkozó fajlagos kibocsátási célérték;~~
- ~~b) átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás az előző naptári évben;~~
- ~~c) az előző évi átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célérték közötti különbség;~~
- ~~d) az összes új személygépkocsi előző naptári évi fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának átlaga a Közösségben; és~~
- ~~e) az összes új személygépkocsi átlagos tömege a Közösségben az előző naptári évben.~~

~~(2) 2013. október 31-től kezdve az (1) bekezdés értelmében közzétett jegyzékben gyártónként fel kell tüntetni azt is, hogy az adott gyártó az előző naptári év vonatkozásában teljesítette-e a 4. cikkben előírt követelményeket.~~

↓ 510/2011/EK (kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

#### 109. cikk

#### A gyártók teljesítményének közzététele

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

- a) az előző naptári évre vonatkozó fajlagos kibocsátási célértékek  gyártónként .
- b) átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás az előző naptári évben  gyártónként .
- c) az  egyes gyártók  előző évi átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célérték közötti különbség;
- d) az Unióban nyilvántartásba vett valamennyi  új személygépkocsi és  új könnyű haszongépjármű előző naptári évi átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása;
- e) az Unióban nyilvántartásba vett valamennyi  új személygépkocsi és  új könnyű haszongépjármű átlagos  menetkész  tömege az előző naptári évben  2020. december 31-ig .

↓ új szöveg

f) az Unióban az előző naptári évben nyilvántartásba vett valamennyi új személygépkocsi és új könnyű haszongépjármű átlagos vizsgálati tömege.

↓ 510/2011/EK (kiigazított szöveg)

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

↓ új szöveg

- (3) Az (1) bekezdésben említett listán a 2022. október 31-i közzététel céljából a következőknek kell szerepelniük:
- a) az 1. cikk (4) és (5) bekezdésében említett, a teljes uniós járműállományra vonatkozóan 2025-re és 2030-ra elérendő célértékek, amelyeket a Bizottság az I. melléklet A. és B. részének 6.1.1. és 6.1.2. pontja szerint számít ki;
- b) a Bizottság által az I. melléklet A. és B. részének 6.2. pontja szerint kiszámított  $a_{2021}$ ,  $a_{2025}$  és  $a_{2030}$  értékek.

↓ 510/2011/EK (kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

### ~~10.~~ 10. cikk

#### Eltérés egyes gyártók esetében

- (1) Az I. melléklet szerint számított fajlagos kibocsátási célértéktől való eltérésre irányuló kérelmet nyújthat be az a gyártó, amely naptári évenként kevesebb mint ☒ 10 000 olyan új személygépkocsit vagy kevesebb mint ☒ 22 000 olyan új könnyű haszongépjárművet állít elő, amelyet az Unióban vesznek nyilvántartásba, továbbá amely gyártó:
- a) nem tagja kapcsolt gyártók csoportjának; vagy
- b) ~~olyan~~ kapcsolt gyártók olyan csoportjának tagja, amely naptári évenként együttesen legfeljebb ☒ 10 000 olyan új személygépkocsit vagy ☒ 22 000 olyan új könnyű haszongépjárművet állít elő, amelyet az Unióban vesznek nyilvántartásba; vagy
- c) kapcsolt gyártók csoportjának tagja, de saját termelő létesítményt és tervezési központot üzemeltet.
- (2) Az (1) bekezdés alapján kérelmezett eltérés legfeljebb öt naptári évre adható ⇨, amely időtartam megújítható ⇐. A kérelmet a Bizottság részére kell benyújtani, és annak a következő adatokat kell tartalmaznia:
- a) a gyártó neve és kapcsolattartója;
- b) arra vonatkozó bizonyíték, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés szerinti eltérésre;

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

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

(3) Ha a Bizottság arra a megállapításra jut, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés alapján kérelmezett eltérésre, és a gyártó által javasolt fajlagos kibocsátási célérték összhangban áll kibocsátáscsökkentési potenciáljával – többek között a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás gazdasági és technológiai csökkentési potenciáljával –, a Bizottság a gyártott könnyű haszongépjármű típusa piacának jellegzetességeit is figyelembe véve eltérést engedélyez a gyártónak. ☒ Az erre vonatkozó kérelmet legkésőbb azon első év október 31-éig kell benyújtani, amelytől az eltérést alkalmazni kell. ☒

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

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

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

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

~~(8) Az eltérésre irányuló, azt alátámasztó adatokat is tartalmazó kérelmeket, továbbá a (4) bekezdés szerinti értesítéseket, az eltérések (5) bekezdés szerinti visszavonásait, a többletkibocsátási díj (6) bekezdés szerinti kirovását és a (7) bekezdés szerint elfogadott jogi aktusokat közzé kell tenni az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaikhoz való nyilvános hozzáférésről szóló, 2001. május 30-i 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>44</sup> megfelelően.~~

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)  
☒ új szöveg

#### ~~11. cikk~~

#### **Mentesség bizonyos gyártók számára**

~~(1) Az I. melléklet szerint számított fajlagos kibocsátási célérték alóli mentesítésre irányuló kérelmet nyújthat be az a gyártó, amely naptári évenként legfeljebb 1 000 olyan személygépkocsit állít elő, amelyet a Közösségben vesznek nyilvántartásba, és:~~

<sup>44</sup> HL L 145., 2001.5.31., 43. o.

- ~~a) nem tagja kapcsolt gyártók csoportjának; vagy~~
- ~~b) olyan kapcsolt gyártók csoportjának tagja, amely naptári évenként együttesen legfeljebb 1 000 olyan személygépkocsit állít elő, amelyet a Közösségben vesznek nyilvántartásba; vagy~~
- ~~e) kapcsolt gyártók csoportjának tagja, de saját termelő létesítményt és tervezési központot üzemeltet.~~

~~(2) Az (1) bekezdés alapján alkalmazott mentesítés legfeljebb öt naptári évre adható. A kérelmet a Bizottság részére kell benyújtani a következő adatokkal:~~

- ~~a) a gyártó neve és kapcsolattartója;~~
- ~~b) arra vonatkozó bizonyíték, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés szerinti mentesítés igénylésére;~~
- ~~e) a szóban forgó gyártó által gyártott személygépkocsik részletes adatai, beleértve a tömegüket és a CO<sub>2</sub>-kibocsátásukat is; és~~
- ~~d) a csökkentési lehetőséggel – többek között a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás gazdasági és technológiai csökkentési lehetőségével – arányos fajlagos kibocsátási célérték, figyelembe véve a gyártott gépkocsi piacának jellegzetességeit.~~

~~(3) Ha a Bizottság arra a megállapításra jut, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés alapján alkalmazott mentesítésre, és a gyártó által ajánlott kibocsátási célérték összhangban áll kibocsátáscsökkentési lehetőségeivel – így a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére alkalmas gazdasági és technológiai lehetőségeivel is – figyelembe véve a gyártott gépkocsi piacának jellegzetességeit is, a Bizottság mentesítést ad a gyártónak.~~

(4) Az I. melléklet  $\Rightarrow$  A. részének 1–4. pontja  $\Leftarrow$  szerint számított fajlagos kibocsátási célérték alóli mentesítésre célértéktől való eltérésre irányuló kérelmet nyújthat be az a gyártó, amely az összes kapcsolt vállalkozásával együttesen naptári évenként 10 000 és 300 000 közötti, a Közösségben  $\boxtimes$  az Unióban  $\boxtimes$  nyilvántartásba vett új személygépkocsit állít elő.

Ilyen kérelmet a gyártó benyújthat saját magára vonatkozóan, illetve együttesen saját magára és bármely kapcsolt vállalkozására vonatkozóan. A kérelmet a Bizottság részére kell benyújtani a következő adatokkal:

- a) a (2) bekezdés a) és c) pontjában említett valamennyi adat, beleértve szükség szerint a kapcsolt vállalkozásokra vonatkozó adatokat is;

↓ 333/2014/EU, 1. cikk 8. b) pont  
(kiigazított szöveg)

~~b) amennyiben a kérelem az I. melléklet 1. pontjának a) és b) pontjával kapcsolatos, olyan célérték, amely 25 %-os csökkentést jelent a 2007-es átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátáshoz képest, vagy ha több kapcsolt vállalkozásra vonatkozóan nyújtanak be egyetlen kérelmet, akkor olyan célérték, amely 25 %-os csökkentést jelent e vállalkozások 2007-es átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának átlagához képest;~~

---

↓ 333/2014/EU, 1. cikk 8. c) pont

~~eb) amennyiben a kérelem az I. melléklet 1. pontjának e) pontjával kapcsolatos,~~ olyan célérték, amely 45 %-os csökkentést jelent a 2007-es átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátáshoz képest, vagy ha több kapcsolt vállalkozásra vonatkozóan nyújtanak be egyetlen kérelmet, akkor olyan célérték, amely 45 %-os csökkentést jelent e vállalkozások 2007-es átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának átlagához képest.

---

↓ 443/2009/EK

Ha a 2007-es évre vonatkozóan nem áll rendelkezésre adat a gyártó átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásáról, akkor a Bizottság határoz meg egy megfelelő csökkentési célértéket a hasonló tömegű személygépkocsikban alkalmazott lehető legjobb CO<sub>2</sub>-kibocsátáscsökkentési technológiák alapján, illetve figyelembe véve a gyártott gépkocsi piacának jellegzetességeit. A kérelmezőnek ezt a célértéket kell használnia a b) pont alkalmazásában.

A Bizottság ~~mentesítést ad~~ eltérést biztosít a gyártónak, ha bebizonyosodik, hogy az e bekezdésben említett ~~mentesítési derogációs~~ feltételek teljesültek.

- (5) Az e cikk értelmében ~~mentesítésben részesülő~~ eltérésre jogosult gyártó köteles azonnal értesíteni a Bizottságot minden olyan változásról, amely kihat vagy kihat ~~mentesítésre az eltérésre~~ való jogosultságára.
  - (6) Ha Bizottság – az (5) bekezdés szerinti értesítés alapján vagy más úton – arra a megállapításra jut, hogy megszűnt a gyártó ~~mentesítésre~~ eltérésre való jogosultsága, a következő naptári év január 1-jei hatállyal visszavonja ~~a mentesítést az eltérést~~, és erről értesíti a gyártót.
  - (7) Ha a gyártó nem éri el a fajlagos kibocsátási célértékét, a Bizottság a gyártóra a 98. cikkben meghatározottak szerint többletkibocsátási díjat róhat ki.
- 

↓ 333/2014/EU, 1. cikk 8. d) pont

- (8) Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a ~~14a~~16. cikknek megfelelően végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el olyan szabályok rögzítése érdekében, amelyek ~~a~~ mentesítésre az eltérésre való jogosultság feltételeinek, a kérelmek tartalmának, valamint a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalmának és értékelésének értelmezése tekintetében kiegészítik az e cikk (1)–(7) bekezdésében foglaltakat.
- 

↓ 443/2009/EK

- (9) Az ~~alátámasztó adatokat is tartalmazó mentesítésre irányuló kérelmeket~~ eltérésre irányuló kérelmeket az alátámasztó adatokkal együtt, továbbá az (5) bekezdés szerinti értesítéseket, ~~a mentesítések az eltérések~~ (6) bekezdés szerinti visszavonásait, a többletkibocsátási díj (7) bekezdés szerinti kirovását, és a (8) bekezdésben említett rendelkezéseket közzé kell tenni az ~~Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság~~

~~1211.~~ cikk

Ökoinnováció

↓ 333/2014/EU, 1. cikk 9. a) pont  
⇒ új szöveg

- (1) A beszállító vagy gyártó kérésére figyelembe kell venni az innovatív technológiáknak vagy az innovatív technológiák kombinációjának („innovatív technológiai csomagok”) az alkalmazása révén elért CO<sub>2</sub>-csökkentéseket.

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

E technológiák az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási ~~értékének~~ legfeljebb 7 g CO<sub>2</sub>/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.

↓ új szöveg

A Bizottság ezt a maximális értéket 2025-től kezdődően kiigazíthatja. A kiigazításokról a 16. cikk szerinti végrehajtási jogi aktusok formájában lehet rendelkezni.

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)  
→<sub>1</sub> 333/2014/EU, 1. cikk 9. b) pont  
⇒ új szöveg

- (2) →<sub>1</sub> A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján részletes rendelkezéseket fogad el az (1) bekezdésben említett innovatív technológiák vagy innovatív technológiai csomagok jóváhagyására szolgáló eljárásról. Ezeket a végrehajtási aktusokat az e rendelet ~~1415.~~ cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. ← E részletes szabályok az alábbi innovatív technológiákra vonatkozó kritériumokon alapulnak:

- a) a beszállító vagy a gyártó felel az innovatív technológiák használatával elért CO<sub>2</sub>-csökkentésért;
- b) az innovatív technológiák igazoltan hozzájárulnak a CO<sub>2</sub>-csökkentéshez;
- c) az innovatív technológiák nem tartozhatnak a CO<sub>2</sub>-mérés standard vizsgálati ciklusába~~s~~.

<sup>45</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1049/2001/EK rendelete (2001. május 30.) az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz való nyilvános hozzáférésről (HL L 145., 2001.5.31., 43. o.)



d) ~~☒~~ az innovatív technológiákra ~~☒~~ nem vonatkoznak ~~rájuk~~ az 1. cikkben említett 10 g CO<sub>2</sub>/km-es csökkentés teljesítését előírányzó további kiegészítő intézkedések, illetve nem kötelezőek ~~a közösségi~~ ~~☒~~ az uniós ~~☒~~ jog más rendelkezései értelmében. ⇒ 2025. január 1-jével kezdődő hatállyal ez a kritérium nem vonatkozik a légkondicionáló rendszerek hatékonyságának javítására. ⇐

↓ 333/2014/EU, 1. cikk 9. c) pont

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

↓ 443/2009/EK

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

↓ 510/2011/EK (kiigazított szöveg)

~~12. cikk~~

## Ökoinnováció

↓ 253/2014/EU, 1. cikk 4. a) pont (kiigazított szöveg)

~~(1) A beszállító vagy gyártó kérésére figyelembe kell venni az innovatív technológiáknak vagy az innovatív technológiák kombinációjának („innovatív technológiai csomagok”) az alkalmazása révén elért CO<sub>2</sub>-csökkentéseket.~~

~~E technológiák összesítetten az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási célértékének legfeljebb 7 g CO<sub>2</sub>/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.~~

↓ 253/2014/EU, 1. cikk 4. b) pont (kiigazított szöveg)

~~(2) A Bizottság végrehajtási aktusok útján 2012. december 31-ig részletes rendelkezéseket fogad el az (1) bekezdésben említett innovatív technológiák vagy innovatív technológiai csomagok jóváhagyására szolgáló eljárásról. Ezeket a végrehajtási aktusokat az e rendelet 14.~~

~~eikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni. E részletes rendelkezéseknek összhangban kell lenniük a 443/2009/EK rendelet 12. cikkének (2) bekezdésében megállapított rendelkezésekkel, és az innovatív technológiákra vonatkozó alábbi kritériumokon kell alapulniuk:~~

↓ 510/2011/EK (kiigazított szöveg)

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

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

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

↓ új szöveg

## 12. cikk

### Valós CO<sub>2</sub>-kibocsátások és energiafogyasztás

- (1) A Bizottság nyomon követi és értékeli, hogy az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási és energiafogyasztási értékek reprezentatívak-e a valós vezetési feltételekre. Gondoskodik arról, hogy a nagyközönség tájékoztatást kapjon arról, hogy a reprezentativitás az idő előrehaladtával miként változik.
- (2) E célból a Bizottság gondoskodik arról, hogy – az esettől függően – a gyártóktól vagy a nemzeti hatóságoktól bizalmas adatokat nem tartalmazó, megbízható adatok álljanak rendelkezésre a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátására vonatkozóan.
- (3) A Bizottság az e cikkben említett intézkedéseket a 15. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban fogadhatja el.

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

13. cikk

~~Felülvizsgálat és jelentés~~ ☒ Az  $M_0$  és a  $TM_0$  kiigazítása ☒

~~(1) A Bizottság 2010-ben jelent az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a könnyű haszongépjárművek  $CO_2$ -kibocsátásának mérséklésére irányuló integrált közösségi megközelítés megvalósításában történt előrehaladásról.~~

↓ új szöveg

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

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

~~(2)~~ a) ~~2014~~ ☒ 2020 ☒. október 31-ig, majd azt követően háromévente az I. mellékletet módosító intézkedéseket kell elfogadni annak biztosítására, hogy az ☒ az I. melléklet A. részének 1–5. pontjában ☒ említett  $M_0$  értéket az előző három naptári évben ⇒, 2017-ben, 2018-ban és 2019-ben ⇐ készült új személygépkocsik átlagos ⇒ menetkészség ⇐ tömegéhez ~~igazítsa~~ igazítani. ⇒ Az új  $M_0$  érték 2022. január 1-jétől 2024. december 31-ig alkalmazandó. ⇐

↓ új szöveg

b) 2022. október 31-ig az I. melléklet B. részének 1–5. pontjában említett  $M_0$  értéket az előző három naptári évben, 2017-ben, 2018-ban és 2019-ben készült új könnyű haszongépjárművek átlagos menetkészség tömegéhez kell igazítani. Az új  $M_0$  érték 2024-től alkalmazandó;

c) 2022. október 31-ig a 2025-re szóló indikatív  $TM_0$  értéket az új személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek 2021. évi átlagos vizsgálati tömegének megfelelő értékeként kell meghatározni;

d) 2024. október 31-ig, majd azt követően minden második évben az I. melléklet A. és B. részében említett  $TM_0$  értéket az új személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek előző két naptári évi átlagos vizsgálati tömegéhez kell igazítani, az első két ilyen év 2022 és 2023. Az új  $TM_0$  értékek a kiigazítás időpontját követő naptári év január 1-jétől alkalmazandók.

↓ 443/2009/EK

~~Ezek az intézkedések először 2016. január 1-jén lépnek hatályba, majd azt követően minden harmadik évben.~~

↓ 333/2014/EU, 1. cikk 10. a) pont (kiigazított szöveg)

(2) A Bizottság ~~ezeket~~ az  (1) bekezdésben említett  intézkedéseket a ~~1614a.~~ cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusok segítségével fogadja el.

↓ 510/2011/EK

~~13~~ 14. cikk

### Felülvizsgálat és jelentés

↓ új szöveg

(1) Bizottság 2024-ben jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a rendelet eredményességéről, és ahhoz adott esetben a rendelet módosításra irányuló javaslatot csatol. A jelentésben többek között ki kell térni arra, hogy az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási és energiafogyasztási értékek a valós vezetési feltételekre nézve reprezentatívak-e, és be kell számolni a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek uniós piacon való elterjedéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>46</sup> értelmében bejelentendő, az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítéséről.

↓ 253/2014/EU, 1. cikk 5. a) pont (kiigazított szöveg)

~~(1) A Bizottság 2015. december 31-ig felülvizsgálja az e rendelet szerinti fajlagos kibocsátási célértékeket, módoszatokat és e rendelet egyéb vonatkozásait annak érdekében, hogy a 2020 utáni időszakra megállapítsa az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékeket. E tekintetben a szükséges mértékű kibocsátásesőkkentést úgy kell megállapítani, hogy az összhangban legyen az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljaival, és figyelembe vegye, hogy e kibocsátásesőkkentésnek milyen következményei lesznek a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátását költséghatékonyan esőkkentő technológiák kifejlesztésére nézve. A Bizottság a felülvizsgálat eredményéről jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentésnek tartalmaznia kell az e rendelet módosítására irányuló megfelelő javaslatokat, valamint esetlegesen egy reális és elérhető cél meghatározását is, mégpedig egy olyan átfogó hatásvizsgálat alapján, amely figyelembe veszi~~

<sup>46</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.)

~~a könnyűhaszongépjármű-ipar és az attól függő iparágak töretlen versenyképességének jelentőségét. A Bizottság az említett javaslatok megszövegezésekor biztosítja, hogy azok társadalmilag méltányosak, fenntarthatók, valamint a verseny szempontjából a lehető leginkább semlegesek legyenek.~~

↓ 510/2011/EK (kiigazított szöveg)

~~(2) A 2020-tól hatályos hosszú távú célkitűzés elérése érdekében a Bizottság 2014-ig indokolt esetben arra irányuló javaslatot nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, hogy e rendelet hatálya terjedjen ki a 2007/46/EK irányelv II. mellékletében meghatározott, 2610 kg referenciatömeget meg nem haladó N<sub>2</sub>- és M<sub>2</sub>-kategóriájú járművekre, továbbá azon járművekre, amelyekre a típusjóvá hagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése szerint kiterjesztették.~~

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

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

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

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

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

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

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

~~(2) 2012-től kezdve a Bizottság~~ ⇒ ~~figyelembe veszi a 12. cikk szerint elvégzett értékeléseket, és adott esetben~~ ⇐ ~~hatásvizsgálatot végez, hogy a 715/2007/EK rendelet 14. cikkének (3) bekezdése értelmében 2014-ig felülvizsgálja az említett~~ ☒ ~~a 715/2007/EK~~ ☒ ~~rendeletben a CO<sub>2</sub>-kibocsátások mérésére vonatkozóan meghatározott eljárásokat. A Bizottság többek között megfelelő javaslatokat tesz az eljárások kiigazítására vonatkozóan annak érdekében, hogy azok~~ megfelelően tükrözzék a gépkocsik ☒ és a könnyű

haszongépjárművek  $\boxtimes$   $\Rightarrow$  valós vezetési feltételek melletti  $\Leftarrow$  tényleges CO<sub>2</sub>-kibocsátási jellemzőit, valamint a 12. cikkben foglaltak szerint jóváhagyott innovatív technológiák alkalmazására vonatkozóan, ami tükröződhet a tesztelési ciklusban. A Bizottság biztosítja, hogy ezeket az eljárásokat a későbbiekben rendszeresen felülvizsgálják.

---

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

~~(4) A Bizottság 2010-ig felülvizsgálja a 2007/46/EK irányelvet annak biztosítása érdekében, hogy minden típus, változat és kivétel innovatív technológiák egyedi kombinációjának feleljen meg.~~

---

↓ 333/2014/EU, 1. cikk 10. c) pont (kiigazított szöveg)

~~(5) A Bizottság 2015. december 31-ig felülvizsgálja az e rendelet szerinti fajlagos kibocsátási célértékeket, módokat és egyéb vonatkozásokat – ideértve azt is, hogy a rendeltetési paraméterre még mindig szükség van-e, és hogy a tömeg vagy a lábnyom a fenntarthatóbb paraméter –, annak érdekében, hogy a 2020 utáni időszakra megállapítsa az új személygépkocsikra irányadó CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékeket. E tekintetben a megállapított szükséges mértékű kibocsátáscsökkentésnek összhangban kell lennie az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljaival és azzal, hogy milyen hatások várhatók a személygépkocsik CO<sub>2</sub>-kibocsátását költséghatékonyan csökkentő technológiák fejlesztésére nézve. A Bizottság jelentést nyújt be a felülvizsgálat eredményeiről az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentésnek szükség esetén tartalmaznia kell az e rendelet módosítására irányuló javaslatokat, valamint esetlegesen egy reális és elérhető cél meghatározását is, mégpedig egy olyan átfogó hatásvizsgálat eredménye alapján, amely figyelembe veszi a gépjárműipar és az ahhoz kapcsolódó iparágak töretlen versenyképességének jelentőségét is. A Bizottság a javaslatok kidolgozásakor biztosítja, hogy azok versenyszempontból a lehető leginkább semlegesek, társadalmilag méltányosak és fenntarthatóak legyenek.~~

---

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

~~(6) A Bizottság hatásvizsgálatot követően 2014-ig jelentést tesz közzé az alapterülettel mint a fajlagos kibocsátási célértékek meghatározásához szükséges rendeltetési paraméterrel kapcsolatos adatok rendelkezésre állásáról, és szükség szerint javaslatot nyújt be az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz az I. melléklet módosítása céljából.~~

---

↓ 333/2014/EU, 1. cikk 10. d) pont (kiigazított szöveg)  
 $\Rightarrow$  új szöveg

~~(7)~~(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza az ahhoz szükséges korrelációs paramétereket, hogy a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás mérésére szolgáló, a 715/2007/EK és a 692/2008/EK  $\Rightarrow$  valamint adott esetben az (EU) 2017/1151  $\Leftarrow$ rendeletben előírt vizsgálati

eljárásban bekövetkező változásokat érvényesítsék. Az említett végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet ~~14~~15. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a ~~14~~16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy az első albekezdés alapján elfogadott módszertan alkalmazásával kiigazítsa az I. mellékletben szereplő képleteket, biztosítva azt, hogy a régi és az új vizsgálati eljárás hasonlóan szigorú kibocsátáscsökkentési követelményeket támasszon a gyártókkal és a különböző rendeltetésű járművekkel szemben.

↓ 253/2014/EU, 1. cikk 5. b) pont

~~A Bizottság végrehajtási aktus útján meghatározza azokat a korrelációs paramétereket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló, a 715/2007/EK rendeletben és a 692/2008/EK bizottsági rendeletben<sup>47</sup> említett vizsgálati eljárásban bekövetkező változásokat érvényesíteni lehessen. Ezeket a végrehajtási aktusokat az e rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.~~

~~A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 15. cikkel összhangban – és a 16. és 17. cikkben foglalt feltételek mellett – felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy az első albekezdés alapján elfogadott módszertan alkalmazásával kiigazítsa az I. mellékletben foglalt képleteket, biztosítva mindeközben azt, hogy a régi és az új vizsgálati eljárás hasonlóan szigorú kibocsátáscsökkentési követelményeket támasszon a gyártókkal és a különböző rendeltetésű járművekkel szemben.~~

↓ 333/2014/EU, 1. cikk 11. pont  
(kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

#### ~~14~~15. cikk

#### Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a ~~280/2004/EK európai parlamenti és tanácsi határozat~~  az [(EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendelet]  <sup>48</sup>  <sup>49</sup>  9.37. cikkével létrehozott ~~Eghajlatváltozási~~  Energiaunió  Bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>50</sup> szerinti bizottság.

<sup>47</sup> A Bizottság 2008. július 18-i 692/2008/EK rendelete a könnyű személygépjárművek és hasongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyásáról és a járműjavítási és karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és végrehajtásáról (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.)

<sup>48</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 280/2004/EK határozata (2004. február 11.) az üvegházhatást okozó gázok Közösségen belüli kibocsátásának nyomon követését szolgáló rendszerről és a Kiotói Jegyzőkönyv végrehajtásáról (HL L 49., 2004.2.19., 1. o.)

<sup>49</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) [...] rendelete az energiaunió irányításáról (HL L ...,....)

<sup>50</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.)

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

(3) Amennyiben a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

↓ 510/2011/EK (kiigazított szöveg)

#### ~~14. cikk~~

#### ~~A bizottsági eljárás~~

~~(1) A Bizottságot az üvegházhatást okozó gázok Közösségen belüli kibocsátásának nyomon követését szolgáló rendszerről és a Kiotói Jegyzőkönyv végrehajtásáról szóló, 2004. február 11-i 280/2004/EK európai parlamenti és tanácsi határozat<sup>51</sup> 9. cikkével létrehozott éghajlat-változási bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottság.~~

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

↓ 253/2014/EU, 1. cikk 6. pont (kiigazított szöveg)

~~(2a) Amennyiben az (1) bekezdésben említett bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadja el a végrehajtási aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdését kell alkalmazni.~~

↓ 333/2014/EU 1. cikk 12. pont (kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

#### ~~14/16. cikk~~

#### ~~A felhatalmazás gyakorlása~~

~~(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.~~

~~(2) (1) A Bizottság 8. cikk (9) a 7. cikk (7) bekezdésében, a 11. cikk (8) bekezdésében, ⇒ a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, ⇨ a 13. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdésében bekezdésében és a 13. cikk (7) 14. cikk (3) bekezdésének második albekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása öt éves időtartamra szól 2014. április 8-tól kezdődő hatállyal ⇒ [e rendelet hatálybalépésétől kezdődően] határozatlan időtartamra szól ⇨ . A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam vége~~

<sup>51</sup> HL L 49, 2004.2.19., 1. o.



~~előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.~~

- ~~(2)~~ (2) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a ~~8. cikk (9)~~ a 7. cikk (7) bekezdésében, a ~~11. cikk (7)~~ 10. cikk (8) bekezdésében, ~~⇒~~ a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, ~~⇐~~ a 13. cikk (2) ~~bekezdésének harmadik albekezdésében~~ bekezdésében és a ~~13. cikk (7)~~ 14. cikk (3) bekezdésének második albekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon vagy a határozatban megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- ~~(3)~~ (3) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot e jogi aktus elfogadásáról.
- ~~(4)~~ (4) A ~~8. cikk (9)~~ a 7. cikk (7) bekezdése, a ~~11. cikk (7)~~ 10. cikk (8) bekezdése, ~~⇒~~ a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdése, ~~⇐~~ a 13. cikk (2) ~~bekezdésének harmadik albekezdése~~ bekezdése és a ~~13. cikk (7)~~ 14. cikk (3) bekezdésének második albekezdése értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az értesítést követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ezen időtartam két hónappal meghosszabbodik.

↓ 510/2011/EK (kigazított szöveg)

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

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

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

#### ~~16. cikk~~

#### ~~A felhatalmazás visszavonása~~

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

~~bekezdésében és a 13. cikk (6) bekezdésének negyedik albekezdésében említett felhatalmazást.~~

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

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

#### ~~17. cikk~~

### ~~Kifogás a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen~~

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

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

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

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

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

↓ új szöveg

#### 17. cikk

### A 715/2007/EK rendelet módosítása

A 715/2007/EK rendelet a következő 11a. cikkel egészül ki:

#### „11a. cikk

### A CO<sub>2</sub>-kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás használat közbeni megfelelése

(1) A (2) bekezdésben említett eljárások elfogadására és hatálybalépésére figyelemmel a típusjóváhagyó hatóság megfelelő reprezentatív minták alapján ellenőrzi, hogy azon forgalomba helyezett járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékei, amelyek részére típusjóváhagyást adtak, megfelelnek-e megfeleléségi tanúsítványban szereplő értékeknek.

(2) A Bizottság a 15. cikkel összhangban végrehajtási aktusokat fogad el a tanúsított CO<sub>2</sub>-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek tekintetében a könnyűgépjárművek

használat közbeni megfelelőségének ellenőrzésére szolgáló eljárások meghatározása céljából.

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)

~~1518.~~ cikk

### Hatályon kívül helyezés

~~Az 1753/2000/EK határozat 2010. január 1-jén hatályát veszti.~~

~~Az említett határozat 4., 9. és 10. cikkét ugyanakkor továbbra is alkalmazni kell mindaddig, amíg a Bizottság jelentést nem terjeszt az Európai Parlament elé a 2009. naptári év nyomon követési adatairól.~~

↓ új szöveg

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

A hatályon kívül helyezett rendeletekre történő hivatkozásokat az e rendeletre való hivatkozásnak kell tekinteni és az e rendelet V. mellékletben szereplő megfelelési táblázatnak megfelelően kell értelmezni.

↓ 443/2009/EK (kiigazított szöveg)  
⇒ új szöveg

~~1619.~~ cikk

### Hatálybalépés

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

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

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

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről  
elnök

a Tanács részéről  
elnök

**PÉNZÜGYI KIMUTATÁS A KIZÁRÓLAG A BEVÉTELI OLDALRA  
KORLÁTOZOTT KÖLTSÉGVETÉSI HATÁSSAL JÁRÓ JAVASLATOKHOZ**

**1. A JAVASLAT CÍME**

Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról (átdolgozás).

**2. KÖLTSÉGVETÉSI TÉTELEK:**

Alcím és jogcímcsoport: 71. költségvetési alcím: Pénzbírságok és szankciók, 7191. költségvetési jogcím: Egyéb nem címzett pénzbírságok és kényszerítő bírságok

A költségvetésben az érintett évre előirányzott összeg: p. m. (lásd az 5. szakaszt)

**3. PÉNZÜGYI HATÁS**

- A javaslatnak nincs pénzügyi hatása
- A javaslatnak nincs pénzügyi hatása a kiadásra, a bevételre viszont van – a hatás a következő:

(millió EUR egy tizedesjegyig)

Költségvetési tétel	Bevétel <sup>52</sup>
71. költségvetési alcím: Pénzbírságok és szankciók, 7191. költségvetési jogcím: Egyéb nem címzett pénzbírságok és kényszerítő bírságok	p.m (lásd a 5. szakaszt)

**4. CSALÁS ELLENI INTÉZKEDÉSEK**

A költségvetési rendeletnek a csalások és szabálytalanságok megelőzésére történő alkalmazása mellett az éves nyomonkövetési és jelentési folyamat keretében sor kerül a benyújtott adatok minőség-ellenőrzésére és hitelesítésére.

**5. EGYÉB MEGJEGYZÉSEK**

A javaslat 8. cikkével összhangban a Bizottság abban az esetben, ha egy gyártó átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása meghaladja a gyártó ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célértékét, a Bizottság a szóban forgó gyártót, illetőleg csoportosulás esetében a csoportosulás vezetőjét többletkibocsátási díj megfizetésére kötelezi. Ez az eljárás összhangban van a 443/2009/EK

<sup>52</sup> A hagyományos saját források (mezőgazdasági vámok, cukorlefölözések, vámok) tekintetében nettó összegeket kell megadni, vagyis a 20 %-os beszedési költséggel csökkentett bruttó összegeket.

rendelet<sup>53</sup> 9. cikkének (1) bekezdésével és az 510/2011/EK rendelet<sup>54</sup> 9. cikkének (1) bekezdésével, amely jogszabályok jelenleg hatályban vannak és amelyeket össze kell vonni és az új irányelvvel kell felváltani. A többletkibocsátási díj beszedésével kapcsolatos módszereket a 2012/100/EU bizottsági határozat<sup>55</sup> és a 2012/99/EU bizottsági határozat<sup>56</sup> rögzíti.

Mivel bevétel csak abban az esetben keletkezik, ha egy gyártó túllépi a számára meghatározott fajlagos kibocsátási célértéket, nem lehet előre jelezni, hogy lesznek-e bevételek, és amennyiben igen, mekkora lesz azok összege.

---

53 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A02009R0443-20150127>

54 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A02011R0510-20140514>

55 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX%3A32012D0100>

56 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX%3A32012D0099>