



## EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

---

Brüsszel, 2018. június 14.  
(OR. en)

2017/0111 (COD)

PE-CONS 20/18

CLIMA 60  
ENV 230  
TRANS 150  
MI 261  
CODEC 553

### JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

---

Tárgy: AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az új  
nehézgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának  
nyomon követéséről és bejelentéséről

---

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS**  
**(EU) 2018/... RENDELETE**

(…)

**az új nehézgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon  
követéséről és bejelentéséről**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

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

a Régiók Bizottságával való konzultációt követően,

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

---

<sup>1</sup> HL C 81., 2018.3.2., 95. o.

<sup>2</sup> Az Európai Parlament 2018. június 12-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

mivel:

- (1) A 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai keretről 2014. október 23–24-én elfogadott következtetéseiben az Európai Tanács azt a kötelező célt tűzte ki, hogy az európai uniós gazdaság teljes egészének üvegházhatásúgáz-kibocsátását 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal kell csökkenteni, és ezt a célkitűzést az Európai Tanács a 2016. március 17-18-i ülésén is megerősítette.
- (2) Az Európai Tanács 2014. október 23-24-i következtetéseinek értelmében a célt az Uniónak együttesen, a lehető legköltséghatékonyabb módon kell teljesítenie, továbbá ennek érdekében az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (a továbbiakban: az EU ETS) hatálya alá tartozó ágazatokban 2030-ra a 2005-ös szinthez képest 43 %-os, az EU ETS hatálya alá nem tartozó ágazatokban pedig 30 %-os csökkenést kell elérni. A Párizsi Megállapodás<sup>1</sup> egyebek mellett azt a hosszú távú célkitűzést határozza meg, hogy az iparosodás előtti szinthez viszonyított globális átlaghőmérséklet-emelkedést jóval 2 °C fok alatt kell tartani, és törekedni kell arra, hogy az iparosodás előtti szinthez viszonyított globális átlaghőmérséklet-emelkedés 1,5 °C fokra korlátozódjon. Minden tagállamnak és minden ágazatnak – így a közlekedési ágazatnak is – részt kell vállalnia az Európai Tanács által megállapított kibocsátáscsökkentéseknek és a Párizsi Megállapodás hosszú távú céljainak az elérésére irányuló erőfeszítésekből.
- (3) A Bizottság 2016-ban közzétett, az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó európai stratégiájában azt a célt tűzte ki, hogy az évszázad közepére a közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátása legalább 60%-kal alacsonyabb legyen az 1990-es szintnél, és hogy az ágazat egyértelműen a kibocsátásmentesség felé haladjon.

---

<sup>1</sup> A Párizsi Megállapodás (HL L 282., 2016.10.19., 4. o.).

- (4) Az említett cél elérése érdekében helyénvaló megfontolni különféle intézkedések széles skálájának alkalmazását. Az említett intézkedések közé tartozhatnak a nehézgépjárművekre, azaz a tehergépkocsikra és autóbuszokra vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátási előírások meghatározása mellett további olyan tevékenységek is, amelyek elősegítik a nehézgépjárművek energiahatékonyságának javítását és CO<sub>2</sub>-kibocsátásuk csökkentését, így például a terhelés-optimalizálás, a konvojban haladás, a járművezetők képzése, az alternatív tüzelőanyagok használata, a flottamegújítási programok, az alacsony gördülési ellenállású gumibroncsok használata, a torlódások csökkentése, valamint az infrastruktúra karbantartását célzó beruházások.
- (5) A nehézgépjárművek üvegházhatásúgáz-kibocsátása a közúti közlekedésből származó kibocsátás körülbelül egynegyedét jelenti az Unióban, és amennyiben nem születnek további intézkedések, ez az érték 2010 és 2030 között várhatóan 10 %-kal, 2010 és 2050 között pedig 17 %-kal fog növekedni. Olyan hatékony intézkedéseket kell bevezetni a nehézgépjárművek kibocsátásának csökkentésére, amelyek hozzájárulnak a közlekedési ágazatban szükséges kibocsátáscsökkentéshez.
- (6) A nehézgépjárművek tüzelőanyag-fogyasztásának és CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló stratégiáról szóló 2014-es közleményében a Bizottság megállapította, hogy az ilyen intézkedések bevezetésének előfeltételét képezi az, hogy a CO<sub>2</sub>-kibocsátás és az tüzelőanyag-fogyasztás meghatározása szabályozott eljárás keretében történjen.

- (7) Az Európai Parlament és Tanács 595/2009/EK rendelete<sup>1</sup> biztosítja az ilyen szabályozott eljárások létrehozásának kereteit. Az említett eljárással összhangban végzett mérések megbízható és összehasonlítható CO<sub>2</sub>-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási adatokat szolgáltatnak majd az uniós nehézgépjárműflotta nehézgépjárműveinek nagy részére vonatkozóan. A valamely nehézgépjármű vásárlója és az azt nyilvántartásba vevő tagállam hozzáférést kap az adott járműre vonatkozó ezen információkhoz, ami részben kezeli majd az információhiányt.
- (8) A fuvarozók nagy része kis- és középvállalkozás. Ezenfelül még nem állnak rendelkezésükre olyan szabványos információk, melyek alapján értékelhetnék az tüzelőanyag-hatékonysági technológiákat vagy összehasonlíthatnák a nehézgépjárműveket azért, hogy a lehető legtudatosabb vásárlói döntéseket hozhassák, ezáltal mérsékelve a működési költségeik több mint negyedét kitevő tüzelőanyagköltségeket.

---

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

- (9) A nehézgépjármű CO<sub>2</sub>-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási teljesítményét nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni egyrészt annak érdekében, hogy minden jármű-üzembentartó megalapozott döntést hozhasson vásárláskor, másrészt pedig azért, hogy nagyfokú átláthatóságot lehessen biztosítani. Ily módon minden nehézgépjárműgyártó össze fogja tudni hasonlítani járművei teljesítményét más gyártmányok teljesítményével. Ez ösztönözni fogja az innovációt és serkenteni fogja az energiahatékonyabb nehézgépjárművek fejlesztését, ezáltal fokozva versenyképességet. Az említett információ az uniós és tagállami szintű szakpolitikai döntéshozók számára is szilárd alapot biztosít majd ahhoz, hogy olyan szakpolitikákat dolgozzanak ki, amelyek elősegítik az energiahatékonyabb nehézgépjárművek elterjedését.
- (10) Helyénvaló, hogy a tagállamok illetékes hatóságai nyomon kövessék és bejelentsék a Bizottságnak az összes új nehézgépjármű és pótkocsi nyilvántartásba vételére vonatkozó adatokat – az erőátviteli rendszerekre és a karosszériára vonatkozó adatokat is ideértve – annak érdekében, hogy átfogó ismereteket szerezzünk az uniós nehézgépjárműflotta összetételéről, időbeli változásairól és a CO<sub>2</sub>-kibocsátást érintő lehetséges hatásáról.
- (11) Ennélfogva helyénvaló, hogy a nehézgépjárműgyártók nyomon kövessék az új nehézgépjárművek tekintetében az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet<sup>1</sup> alapján meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékeket és azokat bejelentsék a Bizottságnak.

---

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

- (12) Az egyes nehézgépjárműkategóriák CO<sub>2</sub>-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási adatainak elérhetősége attól függ, hogy az egyes járműkategóriák mikor kerülnek majd az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá. Annak érdekében, hogy a járműgyártók számára a nyomonkövetési és bejelentési kötelezettségek összefüggésében biztosítani lehessen az egyértelműséget és a jogbiztonságot, e rendeletben a hatálya alá tartozó minden egyes nehézgépjárműkategória vonatkozásában meg kell határozni, hogy mely évben kell megkezdeni a nyomon követést és a bejelentést. Az (EU) 2017/2400 rendelet értelmében az adatok egyes, 2019-ben nyilvántartásba vett új nehézgépjárművekre vonatkozóan már rendelkezésre fognak állni. Elő kell írni a gyártók számára, hogy ettől az évtől kezdve kövessék nyomon a szóban forgó járművek műszaki adatait és jelentsék be azokat. Más nehézgépjárműkategóriák és nehézgépjárműcsoportok vonatkozásában az adatok csak egy későbbi időponttól kezdve válnak majd elérhetővé. Észszerű időkeretet kell meghatározni arra vonatkozóan, hogy az említett járműkategóriák és járműcsoportok esetében melyik évben kelljen megkezdeni az adatok nyomon követését és bejelentését. Figyelembe véve a CO<sub>2</sub>-kibocsátás és az tüzelőanyag-fogyasztás meghatározására szolgáló eljárások kidolgozási folyamatának technikai összetettségét, a fennmaradó nehézgépjárműkategóriák és nehézgépjárműcsoportok vonatkozásában egy, az e rendelet hatálybalépésének időpontját követő hétéves időszaknak megfelelő időkeretet kell megállapítani.

- (13) Közérdeket szolgál a nehézgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztási teljesítményének meghatározásához szükséges műszaki adatok aktív terjesztése a nyilvánosság körében annak érdekében, hogy a nehézgépjárművek műszaki előírásai és az azokhoz kapcsolódó teljesítmény átláthatóbbá váljon, és hogy fokozódjon a gyártók közötti verseny. A személyes adatok védelme és a tisztességes verseny miatt érzékeny adatokat nem lehet közzétenni. A nehézgépjárművek aerodinamikai jellemzőire vonatkozó bizonyos adatokról – a tisztességes versennyel kapcsolatos megfontolásokat figyelembe véve – csak azt kell nyilvánossá tenni, hogy mely tartományba esnek. A bejelentett adatokat könnyen hozzáférhető módon és ingyenesen kell a nyilvánosság számára elérhetővé tenni. E rendelet nem érinti a környezeti információhoz való nyilvános hozzáféréshez fűződő további – többek között az 1367/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>1</sup> meghatározott – jogokat.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1367/2006/EK rendelete (2006. szeptember 6.) a környezeti ügyekben az információhoz való hozzáférésről, a nyilvánosságnak a döntéshozatalban történő részvételéről és az igazságszolgáltatáshoz való jog biztosításáról szóló Aarhusi Egyezmény rendelkezéseinek a közösségi intézményekre és szervekre való alkalmazásáról (HL L 264., 2006.9.25., 13. o.).

- (14) Fontos, hogy a nyomkövetési és bejelentési rendszer valamennyi fuvarozó számára felhasználóbarát legyen, méretüktől és erőforrásaiktól függetlenül. Fontos továbbá, hogy a Bizottság egyrészt aktívan előmozdítsa ezt a rendszert annak biztosítása érdekében, hogy érdemi hatással legyen az ágazatra, másrészt pedig felhívja a figyelmet a bejelentett adatok hozzáférhetőségére.
- (15) A tagállamok és a gyártók által az előző naptári évre vonatkozóan benyújtott adatok Bizottság általi elemzését oly módon kell a nyilvánosság számára elérhetővé tenni, hogy az egyértelműen mutassa az uniós nehézgépjárműflottának, valamint az egyes tagállamok és az egyes gyártók nehézgépjárműflottáinak a teljesítményét. Lehetővé kell tennie továbbá minden nehézgépjárműcsoportra vonatkoztatva az átlagos tüzelőanyag-fogyasztás és CO<sub>2</sub>-kibocsátás felhasználási célonként történő, flották közötti és flottákon belüli összehasonlítását.

- (16) Elengedhetetlen, hogy az (EU) 2017/2400 rendelet alapján meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek a nehézgépjárművek valós teljesítményét tükrözzék. Az említett rendelet ezért rendelkezéseket állapít meg a szimulációs eszköz működtetésére, valamint az érintett alkatrészek, önálló műszaki egységek és rendszerek CO<sub>2</sub>-kibocsátással és tüzelőanyag-fogyasztással kapcsolatos tulajdonságai megfelelőségének ellenőrzésére és biztosítására vonatkozóan. Az említett ellenőrzési eljárásnak közúti vizsgálatot is magában kell foglalnia. Az (EU) 2018/... európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>1\*</sup> foglalt új típusjóváhagyási keret megteremti azokat az eszközöket, amelyekkel biztosítható, hogy eltérések esetén a gyártó korrekciós intézkedéseket hozzon, meg nem felelés esetén pedig a Bizottságnak módjában álljon közigazgatási bírságot is kiszabni. Az említett új keretben ezenfelül fontos szerepet kap az, hogy harmadik felek független vizsgálatokat végezhesse a járműveken és hozzáférjenek az ehhez szükséges adatokhoz. A Bizottságnak nyomon kell követnie az ilyen ellenőrzési vizsgálatok eredményeit, és éves jelentésében azokat elemeznie kell.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/... rendelete (...) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L ...).

\* HL: Kérjük, illesszék be a PE-CONS 73/17 dokumentumra vonatkozó hivatkozást.

- (17) A nyomon követés és a bejelentés tárgyát képező adatoknak mindenképpen megalapozottaknak és megbízhatóknak kell lenniük. A Bizottságnak ezért rendelkeznie kell a végleges adatok ellenőrzésére és adott esetben korrigálására alkalmas eszközzel. Az ellenőrzési követelményeknél ezért olyan paramétereket is meg kell adni, amelyek lehetővé teszik az adatok megfelelő nyomon követését és ellenőrzését.
- (18) Lehetővé kell tenni, hogy a Bizottság közigazgatási bírságot szabjon ki, amennyiben megállapítja, hogy a gyártó által bejelentett adatok nem azonosak az 595/2009 (EK) rendelet keretein belül, és különösen az 582/2011/EU bizottsági rendelettel<sup>1</sup> és az (EU) 2017/2400 rendelettel összhangban rögzített adatokkal, illetve ha a gyártó nem nyújtja be az alkalmazandó határidőig az előírt adatokat. Az említett bírságoknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

---

<sup>1</sup> A Bizottság 582/2011/EU rendelete (2011. május 25.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében történő végrehajtásáról és módosításáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv I–III. mellékletének módosításáról (HL L 167., 2011.6.25.).

- (19) A CO<sub>2</sub>-kibocsátással kapcsolatos adatoknak az új személygépkocsik kibocsátásáról szóló 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>1</sup> és az új könnyű haszongépjárművekről szóló 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>2</sup> szerinti nyomon követése és bejelentése során szerzett tapasztalatok alapján helyénvaló az Európai Környezetvédelmi Ügynökségre ruházni azt a feladatot, hogy a Bizottság nevében az említett adatokra vonatkozóan adatcserét folytasson a tagállamok illetékes hatóságaival és a gyártókkal, valamint hogy kezelje a végleges adatbázist. Szintén helyénvaló összehangolni a nehézgépjárművekre vonatkozó nyomonkövetési és bejelentési eljárásokat a könnyű haszongépjárműveknél már alkalmazott eljárásokkal.
- (20) Az e rendeletben foglalt, a nyomon követett adatok ellenőrzéséről és korrigálásáról szóló rendelkezések végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>3</sup> megfelelően kell gyakorolni.

---

<sup>1</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., 2009.2.5., 1. o.).

<sup>2</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.).

<sup>3</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.).

(21) Annak érdekében, hogy az adatszolgáltatási követelmények, valamint a nyomonkövetési és bejelentési eljárás idővel továbbra is relevánsak maradjanak a nehézgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátáshoz való hozzájárulásának értékelése szempontjából, továbbá hogy rendelkezésre álljanak az új és fejlett CO<sub>2</sub>-kibocsátáscsökkentő technológiákra vonatkozó adatok és a közúti ellenőrzési vizsgálatok eredményei, valamint hogy a légellenállási tényező-tartományok tájékoztatási és összehasonlíthatósági szempontból relevánsak maradjanak; ezenfelül pedig a közigazgatási bírságokra vonatkozó rendelkezések kiegészítése céljából a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan: az e rendelet hatálya alá tartozó nehézjárműkategóriákra vonatkozó adatok nyomon követése és bejelentése hiányzó kezdődőpontjainak meghatározása; az adatszolgáltatási követelmények, valamint az e rendelet mellékleteiben meghatározott nyomonkövetési és eljárás módosítása; a közúti ellenőrzési vizsgálatok eredményének nyomon követéséhez a tagállamok által bejelentendő adatok meghatározása; a légellenállási tényező-tartományok módosítása; továbbá a gyártókra kiróható közigazgatási bírságok kiszabására vonatkozó feltételeknek, valamint e bírságok kiszámítási és beszedési módjának a meghatározása. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak<sup>1</sup> megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

---

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

- (22) Mivel e rendelet célját – nevezetesen az új nehézgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követését és bejelentését – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban annak terjedelme és hatása miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

*Tárgy*

Ez a rendelet az Unióban nyilvántartásba vett új nehézgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követésére és bejelentésére vonatkozó rendelkezéseket határozza meg.

*2. cikk*

*Hatály*

Ezt a rendeletet az új nehézgépjárművekre vonatkozó adatoknak a tagállamok és a nehézgépjárműgyártók általi nyomon követésére és bejelentésére kell alkalmazni.

Ezt a rendeletet az alábbi járműkategóriákra vonatkozóan kell alkalmazni:

- a) a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>1</sup> hatályán kívül eső, 2610 kg-ot meghaladó referenciatömegű, M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> és N<sub>2</sub> kategóriájú járművek, valamint az M<sub>3</sub> és N<sub>3</sub> kategóriába tartozó valamennyi jármű;
- b) az O<sub>3</sub> és O<sub>4</sub> kategóriájú járművek.

E rendelet az említett járművekre nehézgépjárműként hivatkozik.

---

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

### 3. cikk

#### *Fogalommeghatározások*

E rendelet alkalmazásában a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>1</sup> és az 595/2009/EK rendeletben szereplő fogalommeghatározások érvényesek.

### 4. cikk

#### *A tagállamok általi nyomon követés és bejelentés*

- (1) A tagállamok 2019. január 1-jétől kezdődően minden naptári évben nyomon követik az Unióban először nyilvántartásba vett új nehézgépjárművekre vonatkozó, az I. melléklet A. részében meghatározott adatokat.

Az említett adatokat a tagállamok illetékes hatóságainak a II. mellékletben meghatározott bejelentési eljárással összhangban 2020-tól kezdődően minden év február 28-ig be kell jelenteniük a Bizottságnak.

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

---

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

- (2) Az adatok e rendelettel összhangban történő nyomon követéséért és bejelentéséért felelős illetékes hatóságok a tagállamok által a 443/2009/EK rendelet 8. cikkének (7) bekezdésével összhangban kijelölt illetékes hatóságok.

#### *5. cikk*

##### *A gyártók általi nyomon követés és bejelentés*

- (1) A nehézgépjárműgyártók az I. melléklet B. részének 1. pontjában meghatározott kezdő évektől kezdődően naptári évenként, minden egyes új nehézgépjármű esetében nyomonkövetik az I. melléklet B. részének 2. pontjában meghatározott adatokat.

Az I. melléklet B. részének 1. pontjában meghatározott kezdő évektől kezdődően a nehézgépjárműgyártóknak a II. mellékletben meghatározott bejelentési eljárással összhangban minden év február 28-áig be kell jelenteniük a Bizottságnak az összes új nehézgépjárműre vonatkozó említett adatokat, az előző naptári évre eső szimulációs időpontot megadva.

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

- (2) A gyártóknak ki kell jelölniük egy kapcsolattartó pontot az adatok e rendelettel összhangban történő bejelentése céljából.

*6. cikk*

*A nehézgépjárművek adatainak központi nyilvántartása*

- (1) A Bizottság központi nyilvántartást vezet a 4. és 5. cikkel összhangban bejelentett adatokról.

A nyilvántartásnak az I. melléklet A. részében meghatározott a) adat és az I. melléklet B. részének 2. pontjában meghatározott 1., 24., 25., 32., 33., 39. és 40. adat kivételével nyilvánosan hozzáférhetőnek kell lennie. Az I. melléklet B. részének 2. pontjában meghatározott 23. adat értékét az I. melléklet C. részével összhangban tartományként kell nyilvánosan hozzáférhetővé tenni.

- (2) A nyilvántartást a Bizottság nevében az Európai Környezetvédelmi Ügynökség kezeli.

## *7. cikk*

### *A közúti ellenőrzési vizsgálatok eredményének nyomon követése*

- (1) A Bizottság, amennyiben elérhető, nyomon követi azoknak a közúti vizsgálatoknak az eredményét, amelyeket az 595/2009/EK rendelet keretében végeztek új nehézgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának ellenőrzése céljából.
- (2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 13. cikkel összhangban e rendelet kiegészítése céljából felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján meghatározza azokat az adatokat, amelyeket a tagállamok illetékes hatóságainak az e cikk (1) bekezdésének céljára be kell jelenteniük.

## *8. cikk*

### *Adatminőség*

- (1) Az illetékes hatóságok és a gyártók felelnek a 4. és 5. cikk alapján bejelentett adatok helyállóságáért és minőségéért. Az illetékes hatóságoknak és a gyártóknak haladéktalanul tájékoztatniuk kell a Bizottságot a bejelentett adatokkal kapcsolatban észlelt bármely hibáról.

- (2) A Bizottság ellenőrzi a 4. és 5. cikk alapján bejelentett adatok minőségét.
- (3) Amennyiben a Bizottság adathibáról értesül, vagy saját ellenőrzése alapján eltéréseket állapít meg az adatkészletben, adott esetben megteszi a szükséges intézkedéseket a 6. cikkben említett nyilvántartásban közzétett adatok helyesbítésére.
- (4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározhatja az e cikk (2) és (3) bekezdésében említett ellenőrzési és helyesbítési intézkedéseket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 12. cikkben említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

### *9. cikk*

#### *Közigazgatási bírságok*

- (1) A Bíróság az alábbi esetek bármelyikében közigazgatási bírságot szabhat ki:
  - a) ha megállapítja, hogy a gyártó által az e rendelet 5. cikke alapján bejelentett adatok eltérnek a gyártó saját dokumentációjában, illetve az 595/2009/EK rendelet keretében kiállított motor-típusjóváhagyási bizonyítványban foglalt adatoktól, és az eltérés szándékos beavatkozás, illetve súlyos hanyagság eredménye;

- b) ha az adatok nem kerülnek benyújtásra az 5. cikk (1) bekezdés szerinti, alkalmazandó határidőn belül, és a késedelem nem támasztható alá megfelelő indokokkal.

Az a) pontban említett adatok ellenőrzése céljából a Bizottság konzultál az érintett jóváhagyó hatóságokkal.

A közigazgatási bírságoknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük, és az a) és b) pontban említett eltérő vagy késedelmesen benyújtott adatok által érintett nehézárujárművenként nem haladhatják meg a 30 000 EUR-t.

- (2) A Bizottság a 13. cikkel összhangban, az e cikk (3) bekezdésében foglalt alapelvek alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el az e rendeletnek az e cikk (1) bekezdésében említett közigazgatási bírságok kiszámítására és beszedésére vonatkozó módszerek és eljárás meghatározása révén történő kiegészítése céljából.
- (3) A (2) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok vonatkozásában tiszteletben kell tartani a következő alapelveket:
  - a) a Bizottság által meghatározott eljárás során tiszteletben kell tartani a megfelelő ügyintézéshez való jogot, és különösen a meghallgatáshoz való jogot és az iratbetekintéshez való jogot, mindeközben pedig tiszteletben kell tartani a bizalmas adatkezeléshez, valamint a kereskedelmi titokhoz fűződő jogos érdekeket;

- b) a közigazgatási bírság megfelelő összegének kiszámításakor a Bizottság a hatékonyság, az arányosság és a visszatartó erő elvét alkalmazza, és figyelembe veszi adott esetben az eltérés vagy késedelem súlyosságát és hatásait, az eltérő vagy késedelmesen benyújtott adatok által érintett nehézgépjárművek számát, a gyártó jóhiszeműségét, a gyártó gondosságának és az általa tanúsított együttműködésnek a mértékét, az eltérés vagy késedelem ismétlődését, gyakoriságát és időtartamát, valamint az adott gyártóval szemben korábban alkalmazott esetleges szankciókat;
  - c) a közigazgatási bírságokat indokolatlan késedelem nélkül be kell szedni fizetési határidők megszabásával, biztosítva adott esetben a bírság több részletben és szakaszban való befizetésének lehetőségét.
- (4) A közigazgatási bírságok összegét az Unió általános költségvetésének bevételeiként kell elszámolni.

#### *10. cikk*

#### *Jelentés*

- (1) A Bizottság minden év október 31-ig éves jelentést tesz közzé, melyben elemzi a tagállamok és a gyártók által az előző naptári évre vonatkozóan benyújtott adatokat.

- (2) Az elemzésnek tartalmaznia kell legalább az uniós nehézgépjárműflottának, valamint az egyes tagállamoknak és az egyes gyártók nehézgépjárműflottáinak az átlagos tüzelőanyag-fogyasztás és CO<sub>2</sub>-kibocsátás tekintetében elért teljesítményét minden egyes nehézgépjárműcsoportra vonatkozóan, a felhasználási cél, a terhelés és a tüzelőanyag kombinációjának megfelelő bontásban. Az elemzésben figyelembe kell venni az új és fejlett CO<sub>2</sub>-kibocsátáscsökkentő technológiák és az alternatív erőátviteli rendszerek elterjedésére vonatkozó adatokat is, amennyiben azok rendelkezésre állnak. A jelentésnek továbbá tartalmaznia kell – amennyiben azok elérhetők – a közúti ellenőrzési vizsgálatok 7. cikkkel összhangban nyomon követett eredményeinek az elemzését is.
- (3) A Bizottság az elemzést az Európai Környezetvédelmi Ügynökség segítségével készíti el.

*11. cikk*  
*A mellékletek módosítása*

- (1) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 13. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a mellékletek alábbi célokból történő módosítása céljából:
- a) az I. melléklet A. valamint B. részében meghatározott adatszolgáltatási követelmények naprakésszé tétele vagy kiigazítása, amennyiben ez szükséges ahhoz, hogy alapos elemzést bocsásson rendelkezésre a 10. cikkel összhangban;
  - b) az I. melléklet B. részének 1. pontjában a hiányzó kezdőévek meghatározása;
  - c) az I. melléklet C. részében meghatározott tartományok naprakésszé tétele vagy kiigazítása annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a nehézgépjárművek kialakításában bekövetkezett változásokat és biztosítani lehessen, hogy a tartományok a tájékoztatás és az összehasonlíthatóság szempontjából relevánsak maradjanak;
  - d) a II. mellékletben meghatározott nyomonkövetési és bejelentési eljárás kiigazítása az e rendelet alkalmazása során szerzett tapasztalatok figyelembevételére céljából.
- (2) Az (1) bekezdés b) pontjában említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat [7 évvel e rendelet hatálybalépése után]-ig el kell elfogadni.

*12. cikk*

*Bizottsági eljárás*

- (1) A Bizottságot az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>1</sup> létrehozott Éghajlatváltozási Bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

*13. cikk*

*A felhatalmazás gyakorlása*

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 525/2013/EU rendelete (2013. május 21.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának nyomon követésére és bejelentésére, valamint az éghajlatváltozással kapcsolatos egyéb információk nemzeti és uniós szintű bejelentésére szolgáló rendszerről, valamint a 280/2004/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 165., 2013.6.18., 13. o.).

- (2) A Bizottságnak a 7. cikk (2) bekezdésében, a 9. cikk (2) bekezdésében és a 11. cikk (1) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása hétéves időszakra szól [e rendelet hatálybalépésének napja]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal a hétéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 7. cikk (2) bekezdésében, a 9. cikk (2) bekezdésében és a 11. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 7. cikk (2) bekezdése, a 9. cikk (2) bekezdése és a 11. cikk (1) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok csak akkor lépnek hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

*14. cikk*  
*Hatálybalépés*

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

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

Kelt ...,

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*

*a Tanács részéről*  
*az elnök*

---

## I. MELLÉKLET

A nyomon követendő és a bejelentés tárgyát képező adatokra vonatkozó szabályok

### A. RÉSZ: A TAGÁLLAMOK ÁLTAL NYOMON KÖVETENDŐ ÉS BEJELENTENDŐ ADATOK:

- a) a tagállam területén nyilvántartásba vett, a 2. cikk második bekezdésének a) és b) pontjában említett összes új nehézgépjármű járműazonosító száma;
- b) a gyártó neve;
- c) gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve);
- d) a karosszéria kódja a megfelelőségi nyilatkozat 38. pontjában meghatározottak szerint, ha rendelkezésre áll;
- e) a 2. cikk második bekezdésének a) pontjában említett nehézgépjárművek esetében az erőátviteli rendszerre vonatkozó, a megfelelőségi nyilatkozat 23., 23.1. és 26. pontjában meghatározott információk.

B. RÉSZ: A NEHÉZGÉPJÁRMŰGYÁRTÓK ÁLTAL NYOMON KÖVETENDŐ ÉS  
BEJELENTENDŐ ADATOK:

1. A 2. cikk második bekezdésének a) és b) pontjában foglalt nehézgépjárműkategóriákra vonatkozó adatok nyomon követésének és bejelentésének kezdőévei:

Nehézgépjárműkategória	A gépjárműkategórián belüli járműcsoport (az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet I. mellékletében említettek szerint)	Kezdőév Nyomon követés	Kezdőév Bejelentés
N <sub>1</sub>	–	–	–
N <sub>2</sub>	1. és 2.	2020	2021
N <sub>3</sub>	3.	2020	2021
	4., 5., 9. és 10.	2019	2020
	11., 12. és 16.	2020	2021
M <sub>1</sub>	–	–	–
M <sub>2</sub>	–	–	–
M <sub>3</sub>	–	–	–
O <sub>3</sub>	–	–	–
O <sub>4</sub>	–	–	–

2. Nyomon követendő és bejelentendő adatok:

Szám	Nyomonkövetési paraméterek	Forrás: az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet IV. mellékletének I. része, ha nincs másképpen jelezve	Leírás
1.	Járműazonosító szám (VIN)	1.1.3.	Jármű- és alkatrész-azonosítás
2.	Motor tanúsítványszáma	1.2.2.	
3.	CdxA <sup>1</sup> tanúsítványszám (ha van)	1.8.3.	
4.	Sebességváltó tanúsítványszáma	1.3.2.	
5.	Tengely tanúsítványszáma	1.6.2.	
6.	Gumiabroncs tanúsítványszáma, 1. tengely	1.9.2.	
7.	Gumiabroncs tanúsítványszáma, 2. tengely	1.9.6.	
8.	Gumiabroncs tanúsítványszáma, 3. tengely	1.9.10.	
9.	Gumiabroncs tanúsítványszáma, 4. tengely	1.9.14.	

<sup>1</sup> Légellenállás

Szám	Nyomonkövetési paraméterek	Forrás: az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet IV. mellékletének I. része, ha nincs másképpen jelezve	Leírás
10.	Járműkategória (N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	1.1.4.	Járműosztályozás
11.	Tengelykonfiguráció	1.1.5.	
12.	A jármű maximális össztömege (t)	1.1.6.	
13.	Járműcsoport	1.1.7.	
14.	Gyártó neve és címe	1.1.1.	Jármű- és alvázadatok
15.	Gyártmány (gyártó kereskedelmi neve)	1.1.7.Az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet IV. mellékletének II. része	
16.	Korrigált tényleges saját tömeg (kg)	1.1.8.	

Szám	Nyomonkövetési paraméterek	Forrás: az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet IV. mellékletének I. része, ha nincs másképpen jelezve	Leírás
17.	Névleges motorteljesítmény (kW)	1.2.3.	A motor főbb adatai
18.	Üresjárat fordulatszám (1/min)	1.2.4.	
19.	Motor névleges fordulatszáma (1/min)	1.2.5.	
20.	Motortérfogat (l)	1.2.6.	
21.	Referencia-tüzelőanyag típusa (dízel/ LPG/CNG...)	1.2.7.	
22.	A CdxA érték előállításához használt tanúsítási opció (standard értékek/mérés)	1.8.2.	Aerodinamika
23.	CdxA érték (légellenállási tényező)	1.8.4.	
24.	A sebességváltó gyártójának neve és címe	–	A sebességváltó főbb adatai
25.	Gyártmány (a sebességváltó gyártójának kereskedelmi neve)	–	

Szám	Nyomonkövetési paraméterek	Forrás: az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet IV. mellékletének I. része, ha nincs másképpen jelezve	Leírás
26.	A szimulációs eszköz veszteséggörbéjének előállításához használt tanúsítási opció (1. opció / 2. opció / 3. opció / standard értékek)	1.3.3.	
27.	A sebességváltó típusa (SMT <sup>1</sup> , AMT <sup>2</sup> , APT <sup>3</sup> -S <sup>4</sup> , APT-P <sup>5</sup> )	1.3.4.	
28.	Sebességfokozatok száma	1.3.5.	
29.	Végáttételi arány	1.3.6.	
30.	A lassítófék típusa	1.3.7.	

<sup>1</sup> Szinkronizált kézi sebességváltó

<sup>2</sup> Automatizált kézi sebességváltó vagy mechanikus kapcsolású automata sebességváltó

<sup>3</sup> terhelés alatt kapcsolható automata sebességváltó

<sup>4</sup> „S elrendezés” a nyomatékátalakító és a sebességváltó csatlakozó mechanikus elemeinek soros elrendezése

<sup>5</sup> „P elrendezés” a nyomatékátalakító és a sebességváltó csatlakozó mechanikus elemeinek párhuzamos elrendezése (pl. teljesítményosztó berendezésekben)

Szám	Nyomonkövetési paraméterek	Forrás: az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet IV. mellékletének I. része, ha nincs másképpen jelezve	Leírás
31.	Teljesítményleadó tengely (igen/nem)	1.3.8.	
32.	A tengelyek gyártójának neve és címe	–	A tengelyek főbb adatai
33.	Gyártmány (a tengelyek gyártójának kereskedelmi neve)	–	
34.	A szimulációs eszköz veszteséggörbéjének előállításához használt tanúsítási opció (standard értékek/mérés)	1.7.3.	
35.	Tengelytípus (pl. standard, egyetlen hajtott tengely)	1.7.4.	
36.	Hátsóhidattétel	1.7.5.	
37.	A szimulációs eszköz veszteséggörbéjének előállításához használt tanúsítási opció (standard értékek/mérés)	1.6.3.	Szöghajtás adatai
38.	Szöghajtási arány	1.6.4.	

Szám	Nyomonkövetési paraméterek	Forrás: az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet IV. mellékletének I. része, ha nincs másképpen jelezve	Leírás
39.	A gumiabroncsok gyártójának neve és címe	–	Az abroncsok főbb adatai
40.	Gyártmány (a gumiabroncsok gyártójának kereskedelmi neve)	–	
41.	Abroncsméret, 1. tengely	1.9.1.	
42.	Fajlagos gördülési ellenállási tényező (RRC) az 1. tengely összes abroncsánál	1.9.3.	
43.	Abroncsméret, 2. tengely	1.9.4.	
44.	Ikertengely (igen/nem), 2. tengely	1.9.5.	
45.	Fajlagos gördülési ellenállási tényező (RRC) a 2. tengely összes abroncsánál	1.9.7.	
46.	Abroncsméret, 3. tengely	1.9.8.	
47.	Ikertengely (igen/nem), 3. tengely	1.9.9.	
48.	Fajlagos gördülési ellenállási tényező (RRC) a 3. tengely összes abroncsánál	1.9.11.	
49.	Abroncsméret, 4. tengely	1.9.12.	
50.	Ikertengely (igen/nem), 4. tengely	1.9.13.	
51.	Fajlagos gördülési ellenállási tényező (RRC) a 4. tengely összes abroncsánál	1.9.15.	

Szám	Nyomonkövetési paraméterek	Forrás: az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet IV. mellékletének I. része, ha nincs másképpen jelezve	Leírás
52.	A motorhűtő ventilátor technológiája	1.10.1.	A segédberendezések fő adatai
53.	A szervokormány-szivattyú technológiája	1.10.2.	
54.	Az elektromos rendszer technológiája	1.10.3.	
55.	A pneumatikus rendszer technológiája	1.10.4.	
56.	Felhasználási cél (távolsági, távolsági (EMS <sup>1</sup> ), regionális, regionális (EMS), városi, helyközi, építőipari)	2.1.1.	Szimulációs paraméterek (minden egyes felhasználási cél/terhelés/tüzelőanyag-kombinációra)
57.	Terhelés (a szimulációs eszközben meghatározottak szerint) (kg)	2.1.2.	
58.	Tüzelőanyag fajtája (dízel, benzin/LPG/CNG/...)	2.1.3.	
59.	A jármű össztömege a szimulációban (kg)	2.1.4.	

<sup>1</sup> Az európai moduláris rendszer (EMS) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. június 25-i 96/53/EK tanácsi irányelvvel (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.) összhangban.

Szám	Nyomonkövetési paraméterek	Forrás: az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet IV. mellékletének I. része, ha nincs másképpen jelezve	Leírás
60.	Átlagsebesség (km/h)	2.2.1.	A jármű menetteljesítménye (minden egyes felhasználási cél/terhelés/tüzelőanyag-kombinációra)
61.	Minimális pillanatnyi sebesség (km/h)	2.2.2.	
62.	Maximális pillanatnyi sebesség (km/h)	2.2.3.	
63.	Maximális lassulás (m/s <sup>2</sup> )	2.2.3.	
64.	Maximális gyorsulás (m/s <sup>2</sup> )	2.2.5.	
65.	Teljes terhelés a járművezetési idő arányában	2.2.6.	
66.	Sebességfokozatok száma összesen	2.2.7.	
67.	Teljes megtett távolság (km)	2.2.8.	CO <sub>2</sub> -kibocsátás és tüzelőanyag-fogyasztás (minden egyes felhasználási cél/terhelés/tüzelőanyag-kombinációra)
68.	CO <sub>2</sub> -kibocsátás (g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km értékekben kifejezve)	2.3.13–2.3.16.	
69.	Tüzelőanyag-fogyasztás (g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km, l/100km, l/t-km, l/p-km, l/m <sup>3</sup> -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m <sup>3</sup> -km értékekben kifejezve)	2.3.1–2.3.12.	

Szám	Nyomonkövetési paraméterek	Forrás: az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet IV. mellékletének I. része, ha nincs másképpen jelezve	Leírás
70.	A szimulációs eszköz verziója (X.X.X.)	3.1.1.	Szoftver- és felhasználóadatok
71.	A szimuláció dátuma és időpontja	3.1.2.	
72.	A szimulációs eszköz működtetésére vonatkozó engedély száma	-	
73.	A szimuláció eredményének kriptográfiai hash-e	3.1.4.	
74.	Fejlett CO <sub>2</sub> -csökkentési technológiák	-	A jármű CO <sub>2</sub> -kibocsátásának csökkentését célzó technológiák

Szám	Nyomonkövetési paraméterek	Forrás: az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet IV. mellékletének I. része, ha nincs másképpen jelezve	Leírás
75.	A motor által a világszinten harmonizált tranziens ciklusban (WHTC <sup>1</sup> ) kibocsátott CO <sub>2</sub> tömege (g/kWh)	Az (EU) 582/2011 bizottsági rendelet I. melléklete 5. függeléke kiegészítésének 1.4.2. pontja, illetve 7. függeléke kiegészítésének 1.4.2. pontja	A motor CO <sub>2</sub> -kibocsátása és fajlagos tüzelőanyag-fogyasztása
76.	A motor tüzelőanyag-fogyasztása a világszinten harmonizált tranziens ciklusban (WHTC) (g/kWh)	Az (EU) 582/2011 bizottsági rendelet I. melléklete 5. függeléke kiegészítésének 1.4.2. pontja, illetve 7. függeléke kiegészítésének 1.4.2. pontja	

<sup>1</sup> Világszinten harmonizált tranziens ciklus

Szám	Nyomonkövetési paraméterek	Forrás: az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet IV. mellékletének I. része, ha nincs másképpen jelezve	Leírás
77.	A motor által a világszinten harmonizált állandósult állapotú ciklusban (WHSC <sup>1</sup> ) kibocsátott CO <sub>2</sub> tömege (g/kWh)	Az (EU) 582/2011 bizottsági rendelet I. melléklete 5. függeléke kiegészítésének 1.4.1. pontja, illetve 7. függeléke kiegészítésének 1.4.1. pontja	
78.	A motor tüzelőanyag-fogyasztása a világszinten harmonizált állandósult állapotú ciklusban (WHSC) (g/kWh)	Az (EU) 582/2011 bizottsági rendelet I. melléklete 5. függeléke kiegészítésének 1.4.1. pontja, illetve 7. függeléke kiegészítésének 1.4.1. pontja	

<sup>1</sup> Világszinten harmonizált tranziens ciklus

C. RÉSZ: A 6. CIKKEL ÖSSZHANGBAN TÖRTÉNŐ NYILVÁNOSSÁGRA HOZATAL  
CÉLJÁBÓL HASZNÁLANDÓ LÉGELLENÁLLÁSI TÉNYEZŐ (CDXA) TARTOMÁNYOK

A 23. pontban említett CdxA értékeknek a 6. cikkkel összhangban történő nyilvánosságra hozatala céljából a Bizottság az alábbi táblázatban szereplő tartományokat használja – a táblázat az egyes CdxA értékeknek megfelelő tartományokat tartalmazza:

Tartomány	CdxA érték [m <sup>2</sup> ]	
	Min CdxA (CdxA >= min CdxA)	Max CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12

Tartomány	CdxA érték [m <sup>2</sup> ]	
	Min CdxA (CdxA >= min CdxA)	Max CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

## II. MELLÉKLET

### Adatbejelentés és -kezelés

#### 1. TAGÁLLAMOK ÁLTALI BEJELENTÉS

- 1.1. Az I. melléklet A. pontjában meghatározott adatokat a 4. cikkel összhangban az illetékes hatóság kapcsolattartó pontján keresztül, elektronikus adatátvitel útján kell továbbítani az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (a továbbiakban: az ügynökség) által kezelt központi adattárba.

A kapcsolattartó pont köteles értesíteni a Bizottságot és az ügynökséget azzal egy időben, hogy az adatokat e-mailben továbbítja az alábbi címekre:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

és

HDV-monitoring@eea.europa.eu

#### 2. GYÁRTÓK ÁLTALI BEJELENTÉS

- 2.1. A gyártóknak haladéktalanul, de legkésőbb 2018. december 31-ig be kell jelenteniük a Bizottságnak az alábbi információkat:

- a) a megfelelőségi nyilatkozatban vagy az egyedi jóváhagyási bizonyítványban feltüntetett gyártónév;

- b) a gyártónak a 19/2011/EU bizottsági rendeletben<sup>1</sup> meghatározott világonosítója (WMI-kód), amelyet a forgalomba hozott új nehézgépjárművek járműazonosító számaiban kell használni;
- c) az adatoknak az ügynökség üzleti adattárába történő feltöltéséért felelős kapcsolattartó pont.

A gyártók továbbá az ezen információkban bekövetkezett változásokról is kötelesek haladéktalanul tájékoztatni a Bizottságot.

A bejelentéseket az 1.1. pontban említett címzetteknek kell elküldeni.

- 2.2. A piacra belépő új gyártóknak haladéktalanul meg kell küldeniük a Bizottságnak a 2.1. pontban említett információkat.
- 2.3. Az I. melléklet B részének 2. pontjában meghatározott adatokat az 5. cikk (1) bekezdésével összhangban a gyártó kapcsolattartó pontján keresztül, elektronikus adatátvitel útján kell továbbítani az ügynökség által kezelt üzleti adattárba.

A kapcsolattartó pont köteles értesíteni a Bizottságot és az ügynökséget azzal egy időben, hogy az adatokat e-mailben továbbítja az 1.1. pontban említett címekre.

---

<sup>1</sup> A Bizottság 19/2011/EU rendelete (2011. január 11.) a gépjárművek és pótkocsijaik hatóságilag előírt gyári adattáblájára és járműazonosító számára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 8., 2011.1.12., 1. o.).

3. Adatkezelés
- 3.1. Az ügynökség kezeli az 1.1. és 2.3. pontnak megfelelően továbbított adatokat, és a kezelt adatokat rögzíti a nyilvántartásban.
- 3.2. Az előző naptári évben nyilvántartásba vett nehézgépjárműveknek a nyilvántartásban rögzített adatait 2020-tól kezdődően minden évben október 31-ig közzé kell tenni, kivéve a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott adatokat.
- 3.3. Amennyiben az illetékes hatóság vagy a gyártók hibát találnak a benyújtott adatokban, a központi vagy az üzleti adattárba küldött hibaértesítési jelentés és az 1.1. pontban említett címekre küldött e-mail útján kötelesek haladéktalanul tájékoztatni a Bizottságot és az ügynökséget.
- 3.4. A Bizottság az ügynökség támogatásával ellenőrzi a bejelentett hibákat, és adott esetben korrigálja a nyilvántartásban szereplő adatokat.
- 3.5. A Bizottság az ügynökség támogatásával az adatok továbbítására vonatkozó határidő előtt kellő időben rendelkezésre bocsátja az 1.1. és 2.3. pontban említett adatátvitelhez szükséges elektronikus formátumokat.
-