



Brüsszel, 2022. június 25.
(OR. fr, en)

10686/22

Intézményközi referenciaszám:
2021/0197(COD)

CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014

FELJEGYZÉS

Küldi: az elnökség

Címzett: a Tanács

Biz. dok. sz.: 10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final

Tárgy: „Irány az 55%!” intézkedéscsomag

Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban zajló megerősítése tekintetében történő módosításáról

– Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2021. július 14-én az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag keretében javaslatot nyújtott be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó új szén-dioxid-kibocsátási előírások megállapítására irányuló módosító rendeletre vonatkozóan. A javaslat célja, hogy hozzájáruljon az EU fokozott általános éghajlatvédelmi törekvéséhez, ezáltal ösztönözve az innovációt, és biztosítva azt, hogy fennmaradjon és erősödjön az európai gépjárműipar globális versenyképessége. A törekvések szintjének növelése többek között abban is segíteni fogja a tagállamokat, hogy teljesíteni tudják a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti kötelező nemzeti célkitűzéseket.

2. Ezért a Bizottság azt javasolja, hogy uniós szinten növeljék az új személygépkocsikra és kisteherautókra 2030-tól alkalmazandó széndioxidkibocsátás-csökkentési célértékeket, 2035-től pedig 100%-os célértéket határozzanak meg az új személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozóan.
3. Emellett a Bizottság azt javasolja, hogy 2030-tól töröljék el a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre (ZLEV) vonatkozó kedvezményeket, valamint a kis számú nyilvántartásba vételt felmutató gyártókra vonatkozó eltérést.
4. Az Európai Parlamentben a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszerbiztonsági Bizottság (ENVI) nevében Jan Huitema (Renew, NL) lett a javaslattal foglalkozó előadó. Az ENVI bizottság 2022. május 11-én fogadta el jelentését, majd a Parlament a 2022. június 8-i plenáris ülésén több módosítást fogadott el a bizottsági javaslatra vonatkozóan.
5. A Gazdasági és Szociális Bizottság 2022. január 19-én nyilvánított véleményt. A Régiók Bizottsága a 2022. január 26–27-i plenáris ülésén nyilvánított véleményt.
6. A Környezetvédelmi Tanács 2021. december 20-án irányadó vitát tartott a tárgyban.
7. A francia elnökség munkacsoporti szinten folytatta a rendelet módosításának vizsgálatát. E vizsgálat során az elnökség kompromisszumos szöveget terjesztett elő, amelyben változatlanul szerepelnek a Bizottság javaslatában foglalt következő elemek: a személygépkocsikra vonatkozó számszerűsített célok, a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó kedvezmények 2030-tól való eltörlése, valamint a kis számú nyilvántartásba vételt felmutató gyártókra vonatkozó eltérés 2030-tól való megszüntetése. A kompromisszumos tervezetben ugyanakkor az elnökség a delegációk hozzájárulásai alapján azt javasolja, hogy bővüljön a kétévenkénti eredményjelentések tartalma.

8. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2022. május 13-án véleménycserét tartott az elnökségi kompromisszumos szöveg alapján, hogy iránymutatást nyújtson a további munkához.
9. A Környezetvédelmi Tanács 2022. június 28-i ülésének előkészítéseként az Állandó Képviselők Bizottsága a 2022. június 24-i ülésén megvizsgálta az elnökségi kompromisszumos szöveget, amely kis mértékben kiigazítja a kétévenkénti eredményjelentések tartalmát.

II. AZ AKTUÁLIS HELYZET

10. E megbeszélések alapján az elnökség továbbra is úgy véli, hogy a bizottsági javaslat kiegyensúlyozott alapot képez a Tanácson belüli kompromisszum eléréséhez, ami a személygépkocsik és a kisteherautók esetében 2030-ra és 2035-re vonatkozóan alkalmazandó számszerűsített célokat illeti. Az elnökség ezért a jelenlegi formájában fenntartja a javasolt kompromisszumot.
11. A kompromisszumos szöveg e feljegyzés mellékletében található.

III. KONKLÚZIÓ

12. Felkérjük a Tanácsot a lezáratlan kérdések megoldására, valamint arra, hogy az e feljegyzés mellékletében foglalt szöveg alapján fogadjon el általános megközelítést.
Az általános megközelítés képezi majd a Tanács megbízását az Európai Parlamenttel rendes jogalkotási eljárás keretében folytatandó tárgyalásokhoz.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE
az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű
haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott
éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban zajló megerősítése tekintetében történő
módosításáról¹

(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 véleményére²,
tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére³,
rendes jogalkotási eljárás keretében,
mivel:

¹ A bizottsági szöveghez képest végzett változtatásokat aláhúzás, a törölt szövegrészeket pedig [...] jelzi.

² HL C , , . o.

³ HL C , , . o.

- (1) Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) keretében 2015 decemberében elfogadott Párizsi Megállapodás 2016 novemberében hatályba lépett (a továbbiakban: Párizsi Megállapodás). A megállapodás részes felei megállapodtak abban, hogy a globális átlaghőmérséklet emelkedését jóval az iparosodás előtti átlaghőmérsékletnél 2 °C-kal magasabb hőmérsékletszint alatt tartják, és törekednek arra, hogy a hőmérséklet-emelkedés az iparosodás előtti átlaghőmérséklet feletti 1,5 °C mértékre korlátozódjon.
- (2) Az éghajlattal és a környezettel kapcsolatos kihívások kezelése, valamint a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése a Bizottság által 2019. december 11-én elfogadott, „Az európai zöld megállapodás” című közlemény⁴ középpontjában áll. Az európai zöld megállapodás szükségessége és értéke a Covid19-világjárvány által az Unió polgárainak egészségére és gazdasági jóllétére gyakorolt rendkívül súlyos hatások fényében csak még tovább nőtt.
- (3) Az európai zöld megállapodás az Unión belüli klímasemlegesség 2050-ig történő elérését célzó, egymást kölcsönösen erősítő intézkedések és kezdeményezések átfogó kombinációját tartalmazza, és új növekedési stratégiát határoz meg, amelynek célja, hogy az Unió olyan, modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkező, igazságos és virágzó társadalommá váljon, amelyben a gazdaság növekedése elválik az erőforrás-felhasználástól. Célja továbbá az Unió természeti tőkájének védelme, megőrzése és fejlesztése, valamint a polgárok egészségének és jóllétének védelme a környezettel kapcsolatos kockázatokkal és hatásokkal szemben. Ugyanakkor ez az átmenet a nőket és a férfiakat eltérő módon érinti, és különösen kihat bizonyos hátrányos helyzetű csoportokra, például az idősekre, a fogyatékossgal élő személyekre, valamint a faji vagy etnikai kisebbségi háttérrel rendelkező személyekre. Ezért biztosítani kell, hogy az átmenet igazságos és inkluzív legyen, és annak során senkit ne hagyjunk hátra.
- (4) Az Unió az UNFCCC Titkárságához 2020. december 17-én benyújtott aktualizált, nemzetileg meghatározott hozzájárulásban kötelezettséget vállalt arra, hogy az 1990-es szinthez képest 2030-ig legalább 55 %-kal csökkenti az Unió gazdasága egészének nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátását.

⁴ A Bizottság közleménye – Az európai zöld megállapodás, COM(2019) 640 final (2019. december 11.).

- (5) Az (EU) [--] európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁵ az Unió jogszabályban rögzítette a gazdaság egészére kiterjedő, 2050-re megvalósítandó klímasemlegességi célkitűzést. Az említett rendelet megállapít egy kötelező, az uniós nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra (tehát az elnyelések levonása utáni kibocsátásra) vonatkozó kötelezettségvállalást is, amely szerint azt az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal kell csökkenteni 2030-ig.
- (6) Az elvárások szerint valamennyi gazdasági ágazatnak, így a közúti közlekedési ágazatnak is hozzá kell járulnia e kibocsátáscsökkentés eléréséhez.
- (7) Az ebben a rendeletben meghatározott intézkedésekre egy átfogó és következetes keretrendszer részeként van szükség, amely elengedhetetlen a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló átfogó uniós célkitűzés eléréséhez.
- (8) Ahhoz, hogy 2030-ra megvalósuljon a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak az 1990-hez képest legalább 55 %-kal történő csökkentése, mind a személygépkocsik, mind a könnyű haszongépjárművek esetében szükséges az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁶ meghatározott kibocsátáscsökkentési követelmények megerősítése. Egyértelmű pályát kell meghatározni a 2030 utáni csökkentésekhez, hogy hozzá tudjanak járulni a 2050-ig elérendő klímasemlegességi célkitűzéshez. Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló, a közúti közlekedési ágazatot érintő ambiciózus fellépés nélkül nagyobb kibocsátáscsökkentésre lenne szükség az egyéb ágazatokban, olyan ágazatokat is beleértve, amelyeknél a dekarbonizáció nehezebben megoldható.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) [.../...] (2021.) rendelete a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és az (EU) 2018/1999 rendelet (az európai klímarendelet) módosításáról [HL L .../.....].

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 111., 2019.4.25., 13. o.).

- (9) A szén-dioxid-kibocsátáscsökkentésre vonatkozó megerősített követelmények várhatóan ösztönző hatással lesznek arra, hogy nagyobb arányban terjedjenek el a kibocsátásmentes járművek az uniós piacon, ugyanakkor a levegőminőség és az energiamegtakarítás tekintetében előnyöket biztosítanak a fogyasztók és a polgárok számára, továbbá biztosítják az innováció folyamatosságát a gépjárműipari értékláncban. A globális kontextusban az uniós gépjárműipari értékláncnak vezető szerepet kell betöltenie a kibocsátásmentes mobilitásra történő, jelenleg zajló átállásban. A megerősített szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési előírások technológiásemleges módon biztosítják az általuk meghatározott, a teljes járműállományra vonatkozó célértékek elérését. A kibocsátásmentes járműállományra vonatkozó célérték eléréséhez különféle technológiák állnak rendelkezésre, most és a jövőben is. A kibocsátásmentes járművek közé tartoznak jelenleg az akkumulátoros elektromos járművek, az üzemanyagcellás és egyéb hidrogénüzemű járművek, és folyamatos a technológiai innováció. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek (utóbbiak közé tartoznak a jó teljesítményű, hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek) továbbra is szerepet játszhatnak az átállási pályában.
- (10) Mindezekre tekintettel a 2030-tól kezdődő időszakra új megerősített szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket kell megállapítani az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre egyaránt. E célértékeket olyan szinten kell meghatározni, amely egyértelműen jelzi, hogy fel kell gyorsítani a kibocsátásmentes járműveknek az uniós piacon történő elterjedését, és költséghatékony módon kell ösztönözni a kibocsátásmentes technológiákkal összefüggő innovációt.
- (11) A felülvizsgált szén-dioxid-kibocsátási előírások keretében meghatározott célértékeket egy európai stratégiának kell kiegészítenie, amely választ ad a kibocsátásmentes járművek és a kapcsolódó technológiák gyártásának bővítésével, valamint az ágazatban dolgozók tovább- és átképzésével, valamint a gazdaság diverzifikációjával és a tevékenységek átalakításával összefüggő kihívásokra. Adott esetben uniós és tagállami szinten pénzügyi támogatást is fontolóra kell venni a magánberuházások bevonásához, beleértve a következő eszközöket: az Európai Szociális Alap Plusz, az Igazságos Átmenet Alap, az Innovációs Alap, a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz, valamint a többéves pénzügyi keret és a NextGenerationEU egyéb eszközei, az állami támogatásokra vonatkozó szabályokkal összhangban. A felülvizsgált környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokra vonatkozó szabályok lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy támogassák a vállalkozásokat a termelési folyamataik dekarbonizációjában, és zöldebb technológiákat alkalmazzanak az új iparstratégia összefüggésében.

- (12) Az aktualizált új iparstratégia⁷ a zöld és digitális átállási pályák együttes, az iparral, hatóságokkal, szociális partnerekkel és egyéb érdekelt felekkel való partnerségben történő kidolgozását irányozza elő. Ebben az összefüggésben a gépjárműipari értéklánc átállását kísérő átállási pályát kell kialakítani a mobilitási ökoszisztéma számára. A pályának külön figyelmet kell fordítania a gépjárműipari ellátási láncban működő kkv-kre, a szociális partnerekkel – többek között a tagállamok révén – folytatott konzultációra, továbbá építenie kell az európai készségfejlesztési programra is olyan kezdeményezésekkel, mint például a készségfejlesztési paktum, hogy mozgósítsa a magánszektorbeli és egyéb érdekelt feleket az európai munkaerőnek a zöld és digitális átállást támogató át- és továbbképzése terén. A pálya keretében a kibocsátásmentes járművek megfizethetőségét elősegítő, megfelelő európai és nemzeti szintű intézkedésekkel és ösztönzőkkel is kell foglalkozni. A mobilitási ökoszisztémára vonatkozó átfogó átállási pályán elért eredményeket két évente nyomon kell követni egy, a Bizottság által benyújtandó eredményjelentés részeként, amely többek között a kibocsátásmentes járművek elterjedése terén elért eredményeket, e járművek árának alakulását, az alternatív üzemanyagok fejlesztésének helyzetét és az infrastruktúrának az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletben előírt bevezetését, az innovatív technológiáknak a klímasemleges mobilitás elérésével kapcsolatos potenciálját, a gépjárműipari értéklánc versenyképességét és az értéklánccal kapcsolatos befektetéseket, a munkavállalók továbbképzését és átképzését, valamint a tevékenységek átalakítását vizsgálja. Az eredményjelentés azokra a két éves tagállami jelentésekre is támaszkodni fog, amelyeket az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet keretében nyújtanak be. A Bizottságnak egyeztetnie kell a szociális partnerekkel az eredményjelentés elkészítése során, a szociális párbeszéd eredményeit is felhasználva. A gépjárműipari ellátási láncban folyamatos az innováció. Az olyan innovatív technológiák, mint például az e-üzemanyagoknak a levegőből közvetlen leválasztással történő előállítás, továbbfejlesztés esetén lehetőséget nyújthatnak a megfizethető klímasemleges mobilitásra. A Bizottságnak ezért az eredményjelentés részeként figyelemmel kell kísérnie az ágazatban zajló innováció alakulását.
- (13) Az említett teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeket a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁸ meghatározott, elektromos töltésre és üzemanyag-töltésre szolgáló infrastruktúra szükséges bővítésének kell kiegészítenie.

⁷ A Bizottság közleménye – A 2020. évi új iparstratégia frissítése: Erősebb egységes piac kiépítése Európa fellendülése érdekében, COM(2021) 350 final (2021. május 5.).

⁸ 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.).

- (14) A gyártók számára kellő rugalmasságot kell biztosítani a járműállományuk átalakításához, hogy költséghatékony módon kezelhessék a kibocsátásmentes járművekre történő átállást, ezért helyénvaló a csökkenő célértékek öt éves lépésekben történő meghatározásával összefüggő megközelítés fenntartása.
- (15) A teljes uniós járműállományra vonatkozó, 2030-tól alkalmazandó szigorúbb célértékek miatt a gyártóknak lényegesen több kibocsátásmentes járművet kell forgalmazniuk az uniós piacon. Ebben az összefüggésben a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre (ZLEV) vonatkozó ösztönző mechanizmus többé már nem szolgálja eredeti célját, és veszélyezteti az (EU) 2019/631 rendelet eredményességét. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmust ezért 2030-tól meg kell szüntetni. Az említett dátum előtt és így még ebben az évtizedben a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmus továbbra is támogatja a 0–50 CO₂/km közötti kibocsátású járművek értékesítését, beleértve az akkumulátoros elektromos járműveket, a hidrogént használó üzemanyagcellás elektromos járműveket és a jó teljesítményű, hálózatról tölthető hibrid elektromos járműveket. Az említett dátumot követően a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek a továbbiakban is beszámítandók a gépjárműgyártók által teljesítendő, teljes járműállományra vonatkozó célértékeknel.
- (16) A szén-dioxid-kibocsátási előírások végrehajtása szorosan összefügg a típusjóváahagyási jogszabályok végrehajtásával. Miután 2020. szeptember 1-jén az (EU) 2018/858 rendelet⁹ hatályon kívül helyezte a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet¹⁰ és annak helyébe lépett, a két eszköz közötti konzisztencia biztosítása érdekében helyénvaló folytatni a fogalommeghatározások összehangolását és frissíteni az (EU) 2019/631 rendeletben a típusjóváahagyási jogszabályokra történő hivatkozásokat.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

¹⁰ 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 (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

- (17) A teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek teljesítéséhez szükséges kibocsátáscsökkentési erőfeszítések megoszlanak a gyártók között egy olyan határértékgörbe alkalmazása révén, amely az új gépjárművek uniós állományának és a gyártó új gépjárműállományának az átlagos tömegén alapul. Bár helyénvaló e mechanizmus fenntartása, meg kell akadályozni, hogy a teljes uniós járműállományra vonatkozó szigorúbb célértékek miatt az egy adott gyártóra vonatkozó fajlagos kibocsátási célérték negatív legyen. Ezért pontosítani kell, hogy amennyiben ilyen eredményre kerül sor, a fajlagos kibocsátási célértéket 0 g CO₂/km-ben kell meghatározni.
- (18) A kibocsátáscsökkentési erőfeszítések méltányos megoszlásának biztosítása érdekében a könnyebb és nehezebb könnyű haszongépjárművekre vonatkozó két határértékgörbét a megerősített szén-dioxid-csökkentési célértékek fényében ki kell igazítani.
- (19) A valamely gyártó fajlagos kibocsátási célértékeinek és átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásainak kiszámítására használt értékek az érintett járművek típusjóváahagyási dokumentációjában és megfelelési nyilatkozatában rögzített adatokon alapulnak. A szén-dioxid-kibocsátási előírások eredményességének biztosításához elengedhetetlen, hogy az e célra felhasznált adatok pontosak legyenek. Ha az adatokban mégis hibák fordulnak elő, előfordulhat, hogy a típusjóváahagyási jogszabályok alapján nincs mód a már kiadott típusjóváahagyási dokumentáció vagy megfelelési nyilatkozat helyesbítésére, amennyiben az adatok olyan típusjóváahagyásokra vonatkoznak, amelyek már nem érvényesek. Ilyen helyzetekben a Bizottságnak hatáskörrel kell rendelkeznie ahhoz, hogy felkérje az érintett típusjóváahagyó hatóságokat vagy adott esetben a gyártókat arra, hogy helyesbítő nyilatkozatot adjanak ki, amelynek alapján helyesbíteni lehet a célértékek teljesítése terén mutatott gyártói teljesítmény meghatározásához használt értékeket.
- (20) Az M2 (buszok) és az N2 (közepes méretű teherautók) kategóriájú járművek adatainak bejelentése az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹¹ hatálya alá tartozik, ezért indokolt e követelmény eltávolítása az (EU) 2019/631 rendeletről.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/956 rendelete (2018. június 28.) az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről (HL L 173., 2018.7.9., 1. o.).

- (21) A megnövelt általános üvegházhatásúgáz-kibocsátáscsökkentési célkitűzésekre tekintettel és az esetleges piactorzító hatások elkerülése érdekében az uniós piacon jelen lévő valamennyi gyártóra vonatkozó kibocsátáscsökkentési követelményt össze kell hangolni, azon gyártók kivételével, amelyek egy adott naptári évben 1 000-nél kevesebb újonnan nyilvántartásba vett jármű gyártásáért felelnek. Következésképpen az egy adott naptári évben újonnan nyilvántartásba vett, 1 000 és 10 000 közötti személygépkocsit vagy 1 000 és 22 000 közötti új könnyű haszongépjárművet előállító gyártókra vonatkozó, a fajlagos kibocsátási célértéktől való eltérés kérelmezését magában foglaló lehetőség 2030-tól megszűnik.
- (22) A jogi egyértelműség és a jelenlegi gyakorlattal való összhang biztosítása érdekében helyénvaló pontosítani, hogy az M0 és TM0 értékek kiigazítását az (EU) 2019/631 rendelet I. mellékletének módosításával, nem pedig az említett rendeletet kiegészítő jogi aktus elfogadásával kell biztosítani.
- (23) Az (EU) 2019/631 rendelet alapján a 2030-ra és az azt követő időszakra meghatározott csökkentési célkitűzések elérése irányába tett előrehaladást 2026-ban kell felülvizsgálni. E felülvizsgálathoz figyelembe kell venni a kétéves jelentésekben vizsgált összes szempontot.
- (24) Sor került azon lehetőségnek az (EU) 2019/631 15. cikkének (5) bekezdésében előírt értékelésére, hogy a többletkibocsátási díjból származó bevételt egy meghatározott alaphoz vagy egy megfelelő programhoz rendeljék, és a következtetés az volt, hogy ez jelentős mértékben növelné az adminisztratív terhet, ugyanakkor nem jelentene közvetlen előnyt a gépjárműipar számára az átmenet során. A többletkibocsátási díjból származó bevételt ezért az (EU) 2019/631 rendelet 8. cikke (4) bekezdésének megfelelően továbbra is az Unió általános költségvetési bevételének kell tekinteni.

(25) Annak biztosítása érdekében, hogy a többlépcsős előállítású könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásáért felelős gyártókra vonatkozó fajlagos kibocsátási célérték kiszámítását az ilyen járművek szén-dioxid-kibocsátásának és tömegének meghatározására irányuló eljárásban bekövetkezett változások figyelembe vétele érdekében ki lehessen igazítani, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusok elfogadására irányuló felhatalmazást kell adni a Bizottság részére, hogy szükség esetén módosíthassa az (EU) 2019/631 rendelet I. mellékletének B. részében meghatározott számítási képleteket. 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 megállapodásban megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen 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 szakértők rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

(26) Az (EU) 2019/631 rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2019/631 rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következőképpen módosul:

a) az (5) bekezdés a következőképpen módosul:

i. az a) pontban a „37,5 % helyébe az „55 %” lép;

ii. a b) pontban a „31 %” helyébe az „50 %” lép;

b) a cikk a következő (5a) bekezdéssel egészül ki:

„(5a) 2035. január 1-jétől a következő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeket kell alkalmazni:

a) az új személygépkocsik állományának átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet A. részének 6.1.3. pontjával összhangban meghatározott 2021. évi célérték 100 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték;

b) az új könnyű haszongépjárművek állományának átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet B. részének 6.1.3. pontjával összhangban meghatározott 2021. évi célérték 100 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték.”;

- c) a (6) bekezdésben a „2025. január 1-jétől” szövegrész helyébe a „2025. január 1-jétől 2029. december 31-ig” szövegrész lép;
- d) a (7) bekezdést el kell hagyni.

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:
 - a) az a) pontban a „2007/46/EK irányelv II. mellékletének” hivatkozás helyébe az „(EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontja i. alpontjának” hivatkozás lép;
 - b) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:
„b) az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pontja i. alpontjának meghatározása szerinti, a 715/2007/EK rendelet hatálya alá tartozó N₁ kategóriájú járművek (a továbbiakban: könnyű haszongépjárművek), amelyeket az Unióban első alkalommal vesznek nyilvántartásba, és amelyeket korábban az Unión kívül nem vettek nyilvántartásba (a továbbiakban: új könnyű haszongépjárművek); az N kategóriájú, 2 610 kg vagy 2 840 kg referenciatömeget meghaladó, kibocsátásmentes járműveket adott esetben 2025. január 1-jétől e rendelet alkalmazásában és az (EU) 2018/858 rendelet és a 715/2007/EK rendelet sérelme nélkül az e rendelet hatálya alá tartozó könnyű haszongépjárműveknek kell tekinteni, amennyiben a referenciatömeg túllépése csak az energiatároló rendszer tömegének tudható be.”,
 - b) a (3) bekezdésben a „2007/46/EK irányelv II. melléklete A. részének 5. pontjában” hivatkozás helyébe az „(EU) 2018/858 rendelet I. melléklete A. részének 5. pontjában” hivatkozás lép.

3. A 3. cikkben az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

- a) a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:
„E rendelet alkalmazásában az (EU) 2018/858 rendeletben szereplő fogalommeghatározások érvényesek. Ezenkívül a következő fogalommeghatározásokat is alkalmazni kell.”;
- b) a b)–g) és az i)–n) pontokat el kell hagyni.

4. A 4. cikk (1) bekezdése a következő albekezdéssel egészül ki:

„A c) pont alkalmazásában, amennyiben az I. melléklet A. vagy B. részének 6.3. pontja szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célérték negatív, a fajlagos kibocsátási célérték 0 g/km.”

5. A 7. cikk a következőképpen módosul:
- a) a cikk a következő (6a) bekezdéssel egészül ki:
- „(6a) Amennyiben a Bizottság megállapítja, hogy a tagállamok által a (2) bekezdéssel összhangban benyújtott előzetes adatok vagy a gyártók által az (5) bekezdéssel összhangban bejelentett adatok a típusjövahagyás dokumentációban vagy a megfelelési nyilatkozatokban megadott pontatlan adatokon alapulnak, a Bizottság értesíti a típusjövahagyó hatóságot vagy adott esetben a gyártót, és felkéri a típusjövahagyó hatóságot vagy adott esetben a gyártót, hogy adjon ki helyesbítő nyilatkozatot a korrigált adatokkal. A helyesbítő nyilatkozatot továbbítani kell a Bizottságnak, és a korrigált adatokat a (4) bekezdés szerinti előzetes számítások módosítására kell felhasználni.”;
- b) a (11) bekezdést el kell hagyni.
6. A 10. cikk (2) bekezdése első mondatának helyébe a következő szöveg lép:
- „Az (1) bekezdés alapján kérelmezett eltérés a 2029-es naptári évvel bezárólag alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékekre adható meg.”
7. A 13. cikk (3) bekezdése a következő második mondattal egészül ki:
- „Amennyiben a típusjövahagyási dokumentációban megadott adatok az (EU) 2018/858 rendelet értelmében nem helyesbíthetők, a felelős típusjövahagyó hatóság helyesbítő nyilatkozatot ad ki a korrigált adatokkal, és e nyilatkozatot továbbítja a Bizottságnak és az érintett feleknek.”
8. A 14. cikk (2) bekezdésében az „említett intézkedések megállapítása révén kiegészítse ezt a rendeletet” szövegrész helyébe az „előírtak szerint módosítsa az I. mellékletet” szöveg lép.
9. A szöveg a következő 14a. cikkel egészül ki:
- „14a. cikk
- Jelentés az elért eredményekről
2025. december 31-ig és azt követően minden második évben a Bizottság jelentést készít a kibocsátásmentes közúti mobilitás elérése felé tett előrehaladásról. A jelentés főként az átállást akár pénzügyi eszközök révén lehetővé tevő esetleges további intézkedések szükségességét követi nyomon és értékeli.

A jelentésben a Bizottság figyelembe vesz minden olyan tényezőt, amely hozzájárul a klímasemlegesség 2050-re történő elérése felé tett költséghatékony előrehaladáshoz. Ez az alábbiakat foglalja magában:

- a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjesztése – különösen a könnyű haszongépjárművek szegmensében –, a járművek energiahatékonyságának javítása, az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítésére vonatkozó, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletben előírt célértékek elérése terén való előrehaladás, valamint a tagállami használtpiacok elemzése;
- az innovációs technológiák és a fenntartható alternatív üzemanyagok potenciális hozzájárulása a klímasemleges mobilitás eléréséhez, a fogyasztókra – ezen belül a villamosenergia-árakra, különösen az alacsony és közepes jövedelmű háztartásokra – gyakorolt hatás, a szociális párbeszéd terén elért előrelépés, a gépjárműiparban dolgozó munkaerő átképzését és továbbképzését támogató intézkedések hatékonysága, valamint a nulla kibocsátású közúti mobilitásra való, gazdaságilag életképes és társadalmilag igazságos átmenet további elősegítésének szempontjai;
- e módosító rendelet hatása az (EU) xxxx/xxxx rendelet [módosított közös kötelezettségvállalási rendelet] szerinti tagállami célkitűzéseknek és a 2008/50/EK irányelv szerinti levegőminőségi előírásoknak a teljesülésére;
- minden olyan további intézkedés szükségessége – beleértve az uniós szintű intézkedéseket is –, amely megkönnyítheti a tagállamok számára a kibocsátásmentes könnyűgépjárművekre való átállást.”

10. A 15. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság – a kétévente benyújtandó jelentések alapján – 2028-ban felülvizsgálja e rendelet hatékonyságát és hatását, és jelentést nyújt be a felülvizsgálat eredményéről az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

A jelentést adott esetben az e rendelet módosítására vonatkozó javaslat kíséri.”;

b) a (2)–(5) bekezdést el kell hagyni;

c) a szöveg a következő (9) bekezdéssel egészül ki:

„(9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet B. részében található képletek módosítása céljából, amennyiben e módosítások a III. melléklet A. részében meghatározott, többlépcsős előállítású N1 járművekre vonatkozó eljárás figyelembe vételéhez szükségesek.”

11. A 17. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (2) bekezdésben a „15. cikk (8) bekezdésében” szövegrész helyébe a „15. cikk (8) és (9) bekezdésében” szöveg lép;
- b) a (3) bekezdésben a „15. cikk (8) bekezdésében” szövegrész helyébe a „15. cikk (8) és (9) bekezdésében” szöveg lép;
- c) a (6) bekezdésben a „15. cikk (8) bekezdésében” szövegrész helyébe a „15. cikk (8) és (9) bekezdésében” szöveg lép.

12. Az I. melléklet az e rendelet mellékletében foglaltaknak megfelelően módosul.

2. cikk

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 Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről

az elnök

a Tanács részéről

az elnök

Az I. melléklet a következőképpen módosul:

1. Az A. rész a következőképpen módosul:

a) a 6.1. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A 2025-től a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek”;

b) a 6.1.2. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A 2030 és 2034 közötti időszakban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték”;

c) a szöveg a következő 6.1.3. ponttal egészül ki:

„6.1.3. A 2035-től a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₅ = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ · (1 – csökkentési tényező₂₀₃₅)

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁: a 6.0. pontban meghatározott célérték;

csökkentési tényező₂₀₃₅: az 1. cikk (5a) bekezdésének a) pontja szerinti tényező.”;

d) a 6.2. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„Fajlagos kibocsátási referencia-célértékek”;

e) a 6.2.2. pontot el kell hagyni;

f) a 6.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.3. A 2025-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

6.3.1. A 2025 és 2029 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek:

Fajlagos kibocsátási célérték = fajlagos kibocsátási referencia-célérték · ZLEV-tényező

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték: a 6.2.1. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátási referencia-célérték;

ZLEV-tényező (1 + y – x), kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint 1,05 vagy kisebb, mint 1,0; ilyenkor a ZLEV-tényezőt az adott esettől függően 1,05-ben vagy 1,0-ban kell meghatározni

ahol:

y: a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek aránya a gyártó új személygépkocsijain belül, amelynek kiszámításához az új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes számát – amelyek mindegyikét a következő képlet szerint $ZLEV_{\text{fajlagos}}$ értéként kell számításba venni – el kell osztani a megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett új személygépkocsik teljes számával:

$$ZLEV_{\text{fajlagos}} = 1 - \left(\frac{\text{fajlagos szén-dioxid-kibocsátás} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Az olyan tagállamokban nyilvántartásba vett új személygépkocsik esetében, amelyek járműállományában a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek aránya 2017-ben az uniós átlag 60 %-a alatt volt, és amelyekben 2017-ben* 1 000-nél kevesebb volt a nyilvántartásba vett új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek száma, a $ZLEV_{\text{fajlagos}}$ értékeket 2029-ig bezárólag a következő képlet szerint kell kiszámítani:

$$ZLEV_{\text{fajlagos}} = \left(1 - \left(\frac{\text{fajlagos szén-dioxid-kibocsátás} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Amennyiben a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járműveknek az egy tagállamban a 2025 és 2028 közötti időszakban egy év során nyilvántartásba vett új személygépkocsikból álló járműállományban való aránya meghaladja az 5 %-ot, az a tagállam a következő években nem jogosult az 1,85-ös szorzó alkalmazására.

x: 15 % a 2025 és 2029 közötti időszakban.

6.3.2. A 2030 és 2034 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

fajlagos kibocsátási célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀: a 6.1.2. ponttal összhangban meghatározott célérték

a₂₀₃₀:

$$\frac{a_{2021} \cdot a \text{ teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2030}}{\text{átlagos kibocsátás}_{2021}}$$

ahol:

a₂₀₂₁: a 6.2.1. pont szerinti érték

átlagos kibocsátás₂₀₂₁: a 6.2.1. pont szerinti érték

TM: a 6.2.1. pont szerinti érték

TM₀: a 6.2.1. pont szerinti érték

6.3.3. A 2035-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

fajlagos kibocsátási célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₅ + a₂₀₃₅ · (TM-TM₀)

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₅: a 6.1.3. ponttal összhangban meghatározott érték;

a₂₀₃₅:

$$\frac{a_{2021} \cdot a \text{ teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2035}}{\text{átlagos kibocsátás}_{2021}}$$

ahol:

a₂₀₂₁: a 6.2.1. pont szerinti érték

átlagos kibocsátás₂₀₂₁: a 6.2.1. pont szerinti érték

TM: a 6.2.1. pont szerinti érték

TM₀: a 6.2.1. pont szerinti érték

* Egy tagállam új személygépkocsikból álló állományában a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek 2017-es arányát a következőképpen kell kiszámítani: a 2017-ben nyilvántartásba vett új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes száma osztva az ugyanabban az évben nyilvántartásba vett új személygépkocsik teljes számával.”

2. A B. rész a következőképpen módosul:

a) a 6.1. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A 2025-től a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek”;

b) a 6.1.2. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A 2030 és 2034 közötti időszakban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek”;

c) a szöveg a következő 6.1.3. ponttal egészül ki:

„6.1.3. A 2035-től a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₅ = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ · (1– csökkentési tényező₂₀₃₅)

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁: a 6.0. pont szerinti érték;

csökkentési tényező₂₀₃₅: az 1. cikk (5a) bekezdés b) pontja szerinti érték.”;

d) a 6.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.2. A 2030 és 2034 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célértékek

fajlagos kibocsátási referencia-célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀ + α · (TM-TM₀)

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀: a 6.1.3. ponttal összhangban meghatározott érték;

α : a_{2030,L}, amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege legfeljebb TM₀, és a_{2030,H}, amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege több mint TM₀

ahol:

a_{2030,L}: $\frac{a_{2021} \cdot a \text{ teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2030}}{\text{átlagos kibocsátás}_{2021}}$

a_{2030,H}: $\frac{a_{2021} \cdot a \text{ teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2030}}{a \text{ teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2025}}$

átlagos kibocsátás₂₀₂₁: a 6.2.1. pont szerinti érték

TM: a 6.2.1. pont szerinti érték

TM₀: a 6.2.1. pont szerinti érték”;

e) a szöveg a következő 6.2.3. ponttal egészül ki:

„6.2.3. A 2035-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célértékek

fajlagos kibocsátási referencia-célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₅ + α · (TM-TM₀)

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₅: a 6.1.3. ponttal összhangban meghatározott érték

α : $a_{2035,L}$, amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege legfeljebb TM_0 , és $a_{2035,H}$, amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege több mint TM_0

ahol:

$a_{2035,L}$:

$$\frac{a_{2021} \cdot a \text{ teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2035}}{\text{átlagos kibocsátás}_{2021}}$$

$a_{2035,H}$:

$$\frac{a_{2021} \cdot a \text{ teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2035}}{a \text{ teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2025}}$$

átlagos kibocsátás₂₀₂₁: a 6.2.1. pont szerinti érték

TM: a 6.2.1. pont szerinti érték

TM₀: a 6.2.1. pont szerinti érték

f) a 6.3.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.3.2. A 2030 és 2034 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek
fajlagos kibocsátási célérték = fajlagos kibocsátási referencia-célérték – ($\emptyset_{\text{célértékek}}$ - a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀)

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték: a 6.2.2. pont szerint meghatározott, az adott gyártóra alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célérték

$\emptyset_{\text{célértékek}}$: a 6.2.2. ponttal összhangban meghatározott valamennyi fajlagos kibocsátási referencia-célértéknek az egyes gyártók új könnyű haszongépjárműveinek számával súlyozott átlaga

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀: a 6.1.2. pont szerinti érték;

g) a szöveg a következő 6.3.3. ponttal egészül ki:

„6.3.3. A 2035-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek
fajlagos kibocsátási célérték = fajlagos kibocsátási referencia-célérték – ($\emptyset_{\text{célértékek}}$ - a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₅)

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték:

a 6.2.3. pont szerint meghatározott, az adott gyártóra alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célérték

\emptyset célértékek:

a 6.2.3. ponttal összhangban meghatározott valamennyi fajlagos kibocsátási referencia-célértéknek az egyes gyártók új könnyű haszongépjárműveinek számával súlyozott átlaga

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₅: a 6.1.3. pont szerinti érték.”
