



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. július 16.
(OR. en)

10906/21

**Intézményközi referenciaszám:
2021/0197(COD)**

**CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108**

JAVASLAT

| | |
|--------------------|---|
| Küldi: | az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató |
| Az átvétel dátuma: | 2021. július 15. |
| Címzett: | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára |
| Biz. dok. sz.: | COM(2021) 556 final |
| Tárgy: | 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 |

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2021) 556 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2021) 556 final



Brüsszel, 2021.7.14.
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

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**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az **európai zöld megállapodásról szóló közlemény**¹ egy új növekedési stratégiát határozott meg az EU számára, amelynek célja, hogy az Uniót olyan igazságos és virágzó társadalommá alakítsa, amely modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkezik. A közlemény újra megerősíti a Bizottság ambícióját, amely az éghajlatvédelmi törekvések fokozására irányul, valamint annak elérésére, hogy 2050-re Európa legyen az első klímasemleges kontinens. Célja továbbá a polgárok egészségének és jólétének védelme a környezettel kapcsolatos kockázatokkal és hatásokkal szemben. Az európai zöld megállapodás szükségessége és értéke a Covid19-világjárvány által az Unió polgárainak egészségére és gazdasági jólétére gyakorolt igen súlyos hatások ismeretében tovább erősödött.

Az éghajlatváltozás kezelése sürgető kihívást jelent. Az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület (IPCC) különjelentésében foglalt tudományos megállapításokkal összhangban 2050-ig világszinten el kell érni a nulla nettó szén-dioxid-kibocsátást, és az évszázad későbbi szakaszában pedig az összes egyéb üvegházhatású gáz esetében a semlegességet. Ehhez a sürgető kihíváshoz az EU-nak fokoznia kell fellépését, és igazolnia kell globális vezető szerepét azzal, hogy 2050-re klímasemlegessé válik. Ezt a célkitűzést a „**Tiszta bolygót mindenkinek** – Európai hosszú távú stratégiai jövőkép egy virágzó, modern, versenyképes és klímasemleges gazdaságról” című közlemény tartalmazza².

Átfogó hatásvizsgálat alapján az **EU 2030-ra vonatkozó éghajlatvédelmi törekvésének fokozásáról** szóló, 2020. szeptemberi bizottsági közlemény³ arra tett javaslatot, hogy az EU fokozza ambícióját, és készítsen átfogó tervet, amely növeli az Európai Unió által 2030-ra elérendő kötelező célértéket a legalább nettó 55 %-os kibocsátáscsökkentés felelős megvalósításához. A 2030-ra elérendő törekvés fokozása bizonyosságot nyújt a szakpolitikai döntéshozók és a befektetők számára ahhoz, hogy az elkövetkező években meghozott döntések ne eredményezzenek olyan kibocsátási szinteket, amelyek nem felelnek meg az EU azon célkitűzésének, hogy 2050-re klímasemlegessé váljon. A 2030-as cél összhangban áll a Párizsi Megállapodás azon célkitűzésével, hogy a globális átlaghőmérséklet emelkedése jóval 2 °C alatt maradjon, és a 1,5 °C-os hőmérséklet-emelkedés fenntartására törekszik.

Az Európai Tanács 2020. decemberi ülésén⁴ támogatta a 2030-ra vonatkozó új uniós kötelező érvényű célértéket. Az Európai Tanács felkérte a Bizottságot, hogy *„mérje fel, hogy miként tud valamennyi gazdasági ágazat a legjobban hozzájárulni a 2030-ra szóló célkitűzés megvalósításához, és terjessze elő a szükséges javaslatokat a tagállami szinten jelentkező környezeti, gazdasági és társadalmi hatások alapos vizsgálatával együtt, a nemzeti energia- és klímatervek figyelembevételével és a meglévő rugalmassági lehetőségek felülvizsgálatával”*.

Ennek érdekében a társjogalkotókkal közösen elfogadott **európai klímarendelet** az EU klímasemlegességi célkitűzését jogilag kötelező érvényűvé teszi, és a 2030-as törekvést is fokozza azáltal, hogy meghatározza az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os nettó kibocsátáscsökkentés 2030-ig történő elérésének célját.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 690 final.

⁴ Az Európai Tanács 2020. december 10–11-i következtetései, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

Az európai klímarendelemben javasolt pálya betartásának és a 2030-ra vonatkozó fokozott törekvés elérésének érdekében a Bizottság felülvizsgálta a jelenleg érvényben lévő klíma- és energiaügyi jogszabályokat, amelyek 2030-ra az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csak 40 %-os, 2050-re pedig 60 %-os csökkentését irányozzák elő.

A Bizottság éghajlat-politikai céltervében⁵ bejelentett „Írány az 55 %!” jogalkotási csomag a leginkább átfogó építőköve a 2030-ra vonatkozó ambiciózus új éghajlat-politikai cél megvalósításának, amelyhez valamennyi gazdasági ágazatnak és szakpolitikának hozzá kell járulnia, a közúti közlekedést is beleértve.

A közlekedés az egyetlen olyan ágazat, amelyben növekszik az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátása. A **közúti közlekedésből származó ÜHG-kibocsátások** sem képeznek kivételt. A teljes uniós ÜHG-kibocsátás közel 20 %-át teszik ki, és 1990 óta jelentős mértékben növekedtek. A forgalom és a zsúfoltság továbbra is hatással van a levegőminőségre, ennek eredményeként egyre több város vezet be alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes zónákat, ahol korlátozzák a belső égésű motorral működő járművek behajtását, és egyes tagállamok bejelentették a belső égésű motorral működő gépkocsik értékesítésének fokozatos beszüntetését.

A gépjárműipar kiemelten fontos az uniós gazdaság szempontjából, és az EU GDP-jének több mint 7 %-át termeli. Közvetlen vagy közvetett módon a gyártás, értékesítés, karbantartás, építés és szállítás, valamint a közlekedési szolgáltatások terén 14,6 millió európai számára biztosít munkahelyet. Az EU a világ legnagyobb gépjármű-gyártói közé tartozik, és technológiai vezető szerepet tölt be az ágazatban. Az uniós gépjárműipar K+F beruházásai évente 60,9 milliárd EUR-t tesznek ki.

A gépjárműipar jelentős szerkezetátalakításon megy keresztül, amely a tiszta és digitális technológiák terén bekövetkezett változásokat is magában foglalja, különös tekintettel a belső égésű motorokról a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású technológiákra, valamint a hálózatba kapcsolt járművekre történő átállásra. Arra kell törekedni, hogy a gépjárműipar továbbra is megőrizze és megerősítse vezető szerepét a jövő technológiáinak terén, különös tekintettel a nemzetközi versenyre.

A Bizottság **fenntartható és intelligens mobilitási stratégiája**⁶ a kibocsátásmentes mobilitásra való átállással összefüggő tágabb kihívásokkal foglalkozik, és ütemtervet határoz meg arra vonatkozóan, hogy az európai közlekedést határozottan a fenntartható és intelligens jövő felé vezető útra tereljék.

A stratégiát kiegészítő cselekvési terv többek között a kibocsátásmentes járművek és a kapcsolódó infrastruktúra elterjedésének fellendítését célzó szakpolitikákat tartalmaz. A kibocsátásmentes járművekre történő átállással megelőzhető a légszennyezés, és polgáraink egészsége is javul; ez az európai zöld megállapodás **szennyezőanyag-mentességi célkitűzését** is támogatja, ahogyan az a szennyezőanyag-mentességről szóló cselekvési tervben⁷ is szerepel.

A **személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások** az ágazat szén-dioxid-kibocsátásának csökkentését elősegítő fő

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ COM(2020) 789 final.

⁷ COM(2021) 400 final, lásd még ebben az összefüggésben a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló 2008/50/EK irányelvet, valamint az egyes légköri szennyező anyagok nemzeti kibocsátásainak csökkentéséről szóló (EU) 2016/2284 irányelvet.

ösztönzők, ahogyan azt Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlatvédelmi törekvésének fokozásáról szóló közlemény is megállapítja.

A javaslat **általános célkitűzései** a klímasemlegesség 2050-ig történő eléréséhez való hozzájárulás és e célból – az európai klímarendeletről összhangban – a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os csökkentésének 2030-ig történő eléréséhez való hozzájárulás.

A javaslat **három egyedi célkitűzést** szolgál. Az első a 2030-ra és 2050-re vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzésekhez a személygépkocsikból és a könnyű haszongépjárművekből származó szén-dioxid-kibocsátások csökkentése révén történő hozzájárulás.

Figyelembe véve, hogy a szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak a gépjármű-állományból származó kibocsátások csökkentésére gyakorolt hatása nem azonnali, és figyelembe véve a járműállomány megújulási dinamikáját, a hosszú távú célkitűzés elérésének biztosításához fontos a korai fellépés.

A második egyedi célkitűzés a kibocsátásmentes járművek szélesebb körben történő elterjedéséből származó előnyök biztosítása a **fogyasztók és az állampolgárok** részére. A legfontosabb várható előnyök nem csupán a levegőminőség javulására vonatkoznak, amely főként a nagyvárosokat érinti. A szén-dioxid-kibocsátási előírások arra ösztönzik a gyártókat, hogy bővítsék a kibocsátásmentes járművek rendelkezésre álló állományát, és e kibővített állománnyal a fogyasztók élvezhetik a megfizethetőbb kibocsátásmentes gépjármű-modellek nyújtotta előnyöket és a kibocsátásmentes járművek használatából eredő jelentős energiamegtakarítás előnyeit, így csökken az ilyen járművek tulajdonlásával összefüggő teljes költség.

A harmadik konkrét célkitűzés a **kibocsátásmentes technológiákkal összefüggő innováció** ösztönzése és így az uniós gépjárműipari értéklánc **technológiai vezető szerepének** erősítése, valamint a foglalkoztatás ösztönzése az EU-ban. Bár a gépjárműipar sikeres a továbbfejlesztett belső égésű motor-technológiák fejlesztésében és gyártásában, valamint világszintű forgalmazásában, a befektetéseket egyre inkább a kibocsátásmentes technológiákra kell átirányítani. A globális kontextusban az uniós gépjárműipari értékláncnak vezető szerepet kell betöltenie a kibocsátásmentes mobilitásra történő, jelenleg zajló világszintű átállásban. A javaslat technológiasemleges, és a kibocsátásmentes üzemanyagok és a töltőinfrastruktúra fellendítését célzó intézkedések fogják kiegészíteni.

A további járulékos előnyök közé tartozik a várhatóan **növekvő energiahatékonyság és energiabiztonság**.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Az „Irány az 55 %!” energiaügyi és éghajlat-változási csomag átfogó lépés az uniós jogszabályok átalakításában, amelynek célja, hogy e jogszabályok összhangba kerüljenek az EU éghajlatvédelmi törekvéseinek fokozásával. A csomag valamennyi kezdeményezése szorosan összefügg egymással.

Ez a személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló jogalkotási javaslat a csomagot alkotó egyéb javaslatokat egészíti ki, és fenntartja különösen a következő intézkedésekkel fennálló összhangot.

A közúti közlekedésből származó kibocsátások csökkentésének biztosítása révén a szén-dioxid-kibocsátási előírások főként abban támogatják a tagállamokat, hogy teljesítsék a **közös kötelezettségvállalási ((EU) 2018/842) rendelet**⁸ szerinti célértékeket. Mivel az előírások a

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig

járművek villamosítását ösztönzik, hozzájárulnak mind az energiahatékonysági célkitűzésekhez, és mivel a megújuló energia használatához kiegészítő útvonalat biztosít, a megújuló energiákra vonatkozó célkitűzéshez is.

Egyértelmű a szén-dioxid-kibocsátási előírások és az épületekre és közúti közlekedésre vonatkozó kibocsátáskereskedelem közötti kiegészítő jelleg. A szén-dioxid-kibocsátási előírások a nagyobb üzemanyag-hatékonyságú és kibocsátásmentes járművek kínálatával foglalkozik, mivel a gépjárműgyártókra vonatkozó, a gépjárműállományukkal kapcsolatos követelményeket állapít meg. A kibocsátáskereskedelem kibővítése a teljes gépjárműállomány üzemanyag-használatát érinti. Növelheti a nagyobb üzemanyag-hatékonyságú járművek és a kibocsátásmentes járművek iránti keresletet, elősegítve így a gépjárműgyártókra vonatkozó szén-dioxid-hatékonysági célkitűzések teljesítését.

A szén-dioxid-kibocsátási előírások, amelyek új kibocsátásmentes járműveket biztosítanak a piac számára, ugyanakkor a **megújuló energiákról szóló (EU) 2018/2001 irányelv**⁹ kiegészítő intézkedéseként is működnek, amely dekarbonizálja az elektromos járművek által használt villamos energia előállítását, és ösztönzi a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok felhasználását az állományban megtalálható, belső égésű motorral felszerelt gépjárművek számára.

Fontos szinergiák figyelhetők meg továbbá a szén-dioxid-kibocsátási előírások és a megerősített kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS)¹⁰, valamint a megújuló energiáról szóló irányelv között. A kibocsátáskereskedelmi rendszer és a megújuló energiáról szóló irányelv ösztönözni fogja a villamosenergia-termelés dekarbonizációját, hogy a szén-dioxid-kibocsátási előírásokkal ösztönzött kibocsátásmentes gépjárművek meghajtását fokozatosan megújuló energiaforrásokkal lehessen biztosítani, és így az üzemanyag kitermelésétől a gépjárműben történő felhasználásáig (well-to-wheel) keletkező összes kibocsátás dekarbonizációját megvalósítani.

Végezetül míg a szén-dioxid-kibocsátási előírások a kibocsátásmentes járművek rendelkezésre állását biztosítják, **az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló**, az elektromos töltésre és üzemanyag-töltésre szolgáló infrastruktúra bevezetését ösztönző **2014/94/EU irányelv**¹¹ az infrastruktúra kiépítésének útjában álló piaci akadályt kezelő, szükséges kiegészítő eszköz. Ezt viszont a közös kötelezettségvállalási rendelet is ösztönzi, amely ugyanakkor arra is ösztönzi a tagállamokat, hogy saját közúti közlekedési ágazataikban hozzanak intézkedéseket.

Az energiaadóztatás, az elektromos töltésre és üzemanyag-töltésre szolgáló infrastruktúrába történő befektetés, az új szén-dioxid-árazás és az aktualizált szén-dioxid-előírások kombinációja a közúti közlekedésből származó kibocsátásokkal kapcsolatos kiegyensúlyozott és költséghatékony megközelítést, a piaci akadályok és hiányosságok kezelését eredményezi, továbbá bizonyosságot nyújt a befektetők számára ahhoz, hogy kibocsátásmentes technológiákba fektessenek be.

kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról.

¹¹ 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.).

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag javaslatai összhangban állnak minden uniós cselekvéssel és szakpolitikával, és segítik az EU-t a megerősített 2030-as cél elérésében, valamint a 2050-es klímasemlegességre történő sikeres és méltányos átállásban, ahogyan azt a Bizottság az európai zöld megállapodásról szóló közleményében is kinyilvánította.

Az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag, a NextGenerationEU és a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret segíti az Európa által elérni kívánt kettős (zöld és digitális) átállást. E szakpolitikák kombinációja a gazdasági válsággal is foglalkozik, és felgyorsítja a tiszta és fenntartható gazdaságra történő átállást, amelynek során összekapcsolja az éghajlat-politikai intézkedéseket és a gazdasági növekedést. Az intézkedéscsomag kezdeményezései a tiszta és körforgásos gazdasággal, fenntartható és intelligens mobilitással kapcsolatos uniós szakpolitikákkal és a szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervvel is összhangban állnak. Ha nem kerül sor a kibocsátásmentes közúti közlekedés eléréséhez szükséges ambiciózus fellépésre, a gazdaság egyéb ágazatainak kell nagyobb mértékben hozzájárulniuk az EU kibocsátáscsökkentési céljaihoz.

Ahogyan a Bizottság „**A 2020. évi új iparstratégia frissítése: Erősebb egységes piac kiépítése Európa fellendülése érdekében**” című közleményében¹² bejelentette, a hatóságokkal, érdekelt felekkel és szociális partnerekkel közös kialakítási folyamatban fog részt venni, amelynek során azonosítják azokat a zöld és digitális átállási pályákat, amelyek támogatják a kibocsátásmentes járművek gyártásának kapacitásbővítését, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának gyors kiépítését és a munkavállalók ezzel összefüggő tovább- és átképzését.

Ez a kezdeményezés ez EU kutatással és innovációval kapcsolatos szakpolitikájával is összhangban áll. A kibocsátásmentes technológiák fejlesztéséhez nyújtott támogatást az EU kutatási és innovációs keretprogramja is előíranyozza, különösen a Horizont Európa partnerségek keretében.

Továbbá a szakpolitikák közötti konzisztencia erősítése érdekében és „**A jogalkotás minőségének javítása: közös erővel a jobb jogszabályokért**”¹³ című közleményében bejelentettek szerint a Bizottság továbbfejleszti a minőségi jogalkotásra vonatkozó iránymutatásait, hogy valamennyi kezdeményezése megfeleljen a jelentős károkozás elkerülését célzó elvnek, és így betartsa az európai klímarendelet értelmében meghatározott kötelezettségeit.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

E javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 192. cikke. Az EUMSZ 191. cikke és 192. cikkének (1) bekezdése értelmében az Európai Uniónak többek között a következő célkitűzések eléréséhez kell hozzájárulnia: 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. Az EUMSZ 192. cikke alapján az Unió már fogadott el a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának kezelésére irányuló szakpolitikákat a 443/2009/EK rendelet és az 510/2011/EU rendelet révén, amelyeket a 2020. január 1-je óta hatályos (EU) 2019/631 rendelet váltott fel és helyezett hatályon kívül.

¹² COM(2021) 350 final.

¹³ COM(2021) 219 final.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az éghajlatváltozás határokon átnyúló probléma, amelyet nem lehet csupán tagállami vagy helyi fellépéssel megoldani. Az éghajlatváltozás elleni fellépést európai szinten, és ahol csak lehet, globális szinten kell koordinálni. Az uniós fellépés az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvével indokolható. Az Európai Unió az éghajlatváltozás kezelése érdekében 1992 óta dolgoz ki közös megoldásokat és ösztönző globális intézkedéseket. Az EU-szintű fellépés háttérrel biztosít a 2030-ra és hosszabb távra kitűzött kibocsátáscsökkentési célok költséghatékony teljesítéséhez, miközben biztosítja a méltányosság és a környezeti integritás szempontjainak érvényesülését. Az Európai Uniónak az éghajlatváltozással kapcsolatos hatáskörét az EUMSZ 191–193. cikke erősíti meg és fejt ki részletesen.

A 2030-ra vonatkozó kibocsátáscsökkentési célok ismeretében és a 2050-ig elérendő klímasemlegességi célkitűzés tekintetében erősebb uniós fellépésre van szükség a közúti közlekedési ágazat kellően nagy mértékű hozzájárulásának biztosításához.

Bár a nemzeti, regionális és helyi szintű kezdeményezések is eredményezhetnek szinergiákat, önmagukban nem lesznek elégségesek. A szén-dioxid-kibocsátási követelmények megerősítése révén történő összehangolt uniós fellépés hiánya a piac széttagoltságának kockázatát eredményezné a nemzeti programok sokfélesége, valamint az eltérő mértékű ambíciók és tervezési paraméterek miatt. Külön-külön az egyes tagállamok a piac túl kis hányadát képviselnék ahhoz, hogy azonos szintű eredményeket érhessenek el, ezért uniós megközelítés szükséges az ipari szintű változások előmozdításához és a méretgazdaságosság megteremtéséhez.

- **Arányosság**

A javaslat az arányosság elvének is megfelel, mert nem lépi túl az Uniónak az üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentésére irányuló célkitűzéseinek költséghatékony módon történő teljesítéséhez szükséges mértéket, miközben biztosítja a méltányosságot és a környezeti integritást.

Az Európai Parlament és a Tanács által elfogadott klímarendelet támogatja az üvegházhatásúgáz-kibocsátásoknak az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os, a gazdaság egészére kiterjedő és az Unión belül 2030-ig teljesítendő csökkentését és a 2050-re elérendő klímasemlegességet. Ez a javaslat a szóban forgó üvegházhatásúgáz-kibocsátások jelentős részére kiterjed, és elkerüli az ambiciózusabb kibocsátás-csökkentések szükségességét olyan egyéb ágazatokban, ahol a dekarbonizáció nagyobb nehézségekbe ütközik. E célkitűzés elérése érdekében a javaslat felülvizsgálja a személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó jelenlegi szén-dioxid-kibocsátási előírásokat.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

A javaslat előírja az (EU) 2019/631 rendelet módosítását, és ezért a rendelet az egyetlen megfelelő jogi eszköz. Tekintettel arra, hogy az (EU) 2019/631 rendelet egy közelmúltbeli átdolgozás eredménye volt, és hogy a javasolt módosítások csupán korlátozott számú rendelkezést érintenek, új átdolgozás és/vagy a meglévő rendelet felváltása nem helyénvaló.

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

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

A rendelet legtöbb elemét illetően a 2015-ös értékelő tanulmánynak¹⁴ a 2017-es hatásvizsgálatban¹⁵ is megjelenített következtetései továbbra is érvényesek. Egyes, az (EU) 2019/631 rendeletben bevezetett új kötelezettségek értékelése még nem történt meg, tekintettel arra, hogy e kötelezettségeket vagy nem kell még alkalmazni, vagy még nem hajtották végre azokat. Ez különösen a teljes uniós járműállományra vonatkozó új, 2025-ös és 2030-as célértékeket, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek használatát ösztönző mechanizmusokat érinti. Felülvizsgálat szükséges azonban ahhoz, hogy a rendelet összhangba kerüljön az európai zöld megállapodás törekvéseivel, az európai klímarendelet megerősített kibocsátáscsökkentési célkitűzéseivel és a közelmúltbeli piaci fejleményekkel. E változtatásokkal kapcsolatban hatásvizsgálatra került sor.

- **Konzultációk az érdekelt felekkel**

Bizonyítékok gyűjtése és a nagyobb átláthatóság biztosítása érdekében a Bizottság 2020. november 13. és 2021. február 5. között nyilvános konzultációt szervezett a javaslatok mindegyikére vonatkozóan. Az erre a javaslatra vonatkozó hatásvizsgálat 2. melléklete tartalmazza a nyilvános konzultáció részletes összefoglalóját és eredményeit.

Ezenkívül a bevezető hatásvizsgálat 2020. október 29-én jelent meg, és 4 héten át volt elérhető.

Konkrétabban e javaslat céljából a Bizottság különösen a következő érdekelt felektől kért visszajelzést:

- Tagállamok (nemzeti/regionális hatóságok)
- Járműgyártók
- Alkatrész- és anyagforgalmazók
- Energiaszolgáltatók
- Járműbeszerzők (magánszemélyek, vállalkozások, flottairányító cégek)
- Autóvezetői egyesületek
- Környezetvédelmi, közlekedési és fogyasztóvédelmi NGO-k
- Szociális partnerek

A nyilvános konzultáció és a bevezető hatásvizsgálatra adott visszajelzés mellett a következő módokon is lehetett visszajelzést adni:

- találkozók az autógyártókat, az alkatrész- és az anyagbeszállítókat, valamint az energia-szolgáltatókat képviselő ágazati szervezetekkel,
- kétoldalú találkozók a tagállami hatóságokkal, a járműgyártókkal, a beszállítókkal, a szociális partnerekkel és a nem kormányzati szervezetekkel (NGO-k),

¹⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

¹⁵ SWD(2017) 650 final.

- a tagállami érdekelt felek vagy hatóságok által benyújtott állásfoglalások.

A főbb kimenetek a következőképpen összegezhetők:

Az ipari válaszadók, hatóságok és egyéb érdekelt felek többsége támogatta a következő célkitűzést: „*a személygépkocsikból és kisteherautókból származó szén-dioxid-kibocsátás csökkentése révén 2030-ig az 55 %-os célérték és 2050-ig a klímasemlegességi célkitűzés elérése*”. „*A versenyképesség, az ipari vezető szerep, az innováció megerősítése és a foglalkoztatás ösztönzése az uniós gépjárműipari értékláncban*”, valamint „*a fogyasztók teljes tulajdonlasi költségének csökkentése*” célkitűzés kapta a legnagyobb támogatást.

Ami a célértékek szintjét illeti, a konzultáció vegyes véleményeket tükrözött a jövőbeli célérték szigorúságáról, ahol az ipar valamelyest támogatta a szigorúbb célértékeket 2030-tól, az NGO-k a szigorúbb célértékeket 2025-től, a hatóságok pedig általánosságban támogatták a szigorúbb célértékeket, míg a polgárok véleménye vegyes volt. A célértékek időzítését illetően az ipar a célértékek ötévenként történő megállapítását támogatta, míg más érdekelt felek vegyes véleményt mutattak a kérdéssel kapcsolatban. A gépjárművek ára, a korlátozott vezetési tartomány és az infrastruktúra rendelkezésre állása mind különösen fontos akadállyal minősült a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek piaci elterjedésének útjában. Az ösztönző mechanizmus szükségességével és a támogatandó járműtípusokkal kapcsolatos válaszok vegyesek voltak. A megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagoknak a szén-dioxid-célértéknek való megfeleléssel kapcsolatos beszámítására irányuló mechanizmus esetleges bevezetését illetően a konzultáció vegyes véleményeket tükrözött.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A gazdasági, társadalmi és környezeti hatások mennyiségi értékelését illetően a hatásvizsgálat a PRIMES modellre kidolgozott többféle forgatókönyvre épített. Ezt az elemzést egyéb modellezési eszközök, mint például a GEM-E3 és az E3ME, valamint a JRC DIONE modell alkalmazása egészítette ki.

Az új könnyű haszongépjármű-állomány ÜHG-kibocsátásaira és egyéb jellemzőire vonatkozó nyomonkövetési adatok a tagállamok által bejelentett és az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) által az (EU) 2019/631 rendelet értelmében gyűjtött éves nyomonkövetési adatokból származnak.

A külső vállalkozókkal kötött szolgáltatási szerződések révén további információgyűjtésre is sor került.

- **Hatásvizsgálat**

Az „*Irány az 55 %!*” jogalkotási csomag különböző kezdeményezéseinek hatásvizsgálatai integrált modellezési forgatókönyveken alapulnak, amelyek a különböző szakpolitikai eszközöknek a gazdasági szereplőkre gyakorolt kölcsönhatásait tükrözik, a 2030-as és a 2050-es éghajlatvédelmi törekvések elérésével kapcsolatos kiegészítő jelleg, koherencia és eredményesség biztosítása érdekében.

A javaslat kapcsán elvégzett hatásvizsgálat kiegészíti a 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai céltervet támogató 2020-as hatásvizsgálat elemzéseit¹⁶. Ez jelentette a 2030-ig teljesítendő, az 1990-es szinthez képest 55 %-os ÜHG-kibocsátáscsökkentés és a 2050-re elérendő klímasemlegességi célkitűzések meghatározásának analitikai alapját.

¹⁶ SWD(2020) 176 final.

Ráadásul az ezt a javaslatot kísérő hatásvizsgálat a minőségi jogalkotással kapcsolatos hatályos iránymutatással teljes összhangban készült, és 2021. április 19-én megkapta a Szabályozói Ellenőrzési Testület kedvező véleményét.

A Testület javító célzatú javaslatai bekerültek a végső változatba. Ez a következőkre vonatkozik:

- a jelenlegi (EU) 2019/631 rendelet felülvizsgálata okainak pontosítása és az egyéb kapcsolódó jogalkotási kezdeményezéssel fennálló koherencia és arányosság,
- a magas kibocsátáscsökkentési célok megvalósíthatóságának további igazolása és a három cél-alternatíva közötti kompromisszumok pontosítása,
- az előnyben részesített alternatíva versenyképességre, innovációra és a zökkenőmentes ágazati átmenetre gyakorolt hatásaival kapcsolatos kiegészítő információk,
- az érdekelt felek álláspontjának beépítése az elemzésbe.

Szakpolitikai alternatívák

A hatásvizsgálat három csoportba sorolt szakpolitikai alternatívákat vizsgált, amelyek célja az azonosított problémák kezelése és a szakpolitikai célkitűzések elérése.

- (1) Személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célértékek (szint, időzítés, modalitások)

Ami a célszinteket illeti, a vizsgált alternatívák 2040-ig három pályára vonatkoznak, ami azt is tükrözi, hogy a cél a közúti közlekedésből származó kibocsátások 90 %-os csökkentése 2050-ig, figyelembe véve, hogy a személygépkocsik átlagosan 10–15 évig közlekednek.

A 2030-ra vonatkozó megerősített általános törekvési szinthez és a 2050-es klímasemlegességi célkitűzéshez való hozzájárulás érdekében az előnyben részesített alternatíva az, hogy 2030-tól mind a személygépkocsik, mind a könnyű haszongépjárművek esetében jelentős mértékben meg kell erősíteni a teljes uniós járműállományra vonatkozó szén-dioxid-célértékeket. Ez biztosítja majd a szükséges lendületet a kibocsátásmentes járművek piaci értékesítésének felgyorsításához, előnyöket nyújt a járműhasználók számára, továbbá ösztönzi az innovációt és a technológiai vezető szerepet, ugyanakkor korlátozza a gyártók költségeinek emelkedését.

Ami a célértékek szigorításának időzítését illeti, az előnyben részesített alternatíva a célértékek 5 évente – nem pedig annál gyakrabban –, csökkenő sorrendben történő meghatározására irányuló szabályozási megközelítés fenntartása, ez pedig kellő rugalmasságot nyújt a gyártók számára az átállás lebonyolításához. A gépjárműipar fejlesztési ciklusainak figyelembe vétele érdekében ezért helyénvaló a 2025-re meghatározott célszintet megtartani.

A többletkibocsátási díjából származó esetleges bevételek továbbra is az általános uniós költségvetés részét képeznék. Az egyéb vizsgált alternatívák jelentős mértékben növelnék az adminisztratív terhet, ugyanakkor nem járnának közvetlen haszonnal a gépjárműipar számára az átmenet során.

A mind az EU-ban, mind pedig az EU-n kívül letelepedett kis sorozatú gyártók (amelyek egy naptári évben 1 000 és 10 000 közötti új személygépkocsi vagy 1 000 és 22 000 új kisteherautó nyilvántartásba vételért felelősek) számára nyújtott eltérési célérték lehetősége 2030-tól kezdődően meg fog szűnni, ami így javítja a jogszabály eredményességét és koherenciáját. A dátum megválasztásának lehetősége az érintett gyártóknak átfutási időt

biztosít a programozáshoz és az új szabályozási követelményekhez való alkalmazkodáshoz, továbbá összhangban áll a megerősített célértékek alkalmazásának kezdőnapjával. Azok a gyártók, akik naptári évenként kevesebb mint 1 000 új járművet vesznek nyilvántartásba, továbbra is mentességet élveznek.

- (2) A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre (ZLEV) vonatkozó külön ösztönzők

Különböző alternatívák is szóba kerültek a ZLEV-re vonatkozó ösztönző mechanizmusok tekintetében, mind a mechanizmust típusát és az érintett járműtípust illetően. Az előnyben részesített alternatíva a ZLEV-ösztönző program 2030-tól történő megszüntetése mind a személygépkocsik, mind pedig a könnyű haszongépjárművek esetében, mivel a ZLEV-ek piaci elterjedését az attól az időponttól alkalmazandó szigorúbb szén-dioxid-célértékek fogják ösztönözni, amihez a gyártóknak lényegesen több kibocsátásmentes járművet kell előállítaniuk. Ez ugyanakkor a jogszabályt is leegyszerűsíténé, és elkerülné az eredményesség csorbításának kockázatát.

- (3) A megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok potenciális hozzájárulásának a célértékeknek való megfelelés értékeléséhez történő figyelembe vételét szolgáló mechanizmus

Ebben a tekintetben két alternatíva vizsgálatára került sor: karbonkorrekciós együtttható vagy jóváírási program. Az előnyben részesített alternatíva azonban nem tartalmaz ilyen beszámítási mechanizmust, hiszen az elhomályosítaná az egyes szereplőknek a célértékek teljesítésével kapcsolatos felelősségét, csorbítaná a jogszabály eredményességét és hatékonyságát, továbbá növelné az adminisztratív terhet és az összetettséget. A megújuló és az alacsony kibocsátású üzemanyagok használatának elősegítésére a megújulóenergia-irányelv, a kibocsátáskereskedelmi rendszer és az energiaadó-irányelv felülvizsgálata révén kerül sor.

• **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A jogalkotás minőségének javítása iránti elkötelezettségének megfelelően a Bizottság a javaslatot inkluzív módon, teljes átláthatóság és az érdekelttel folytatott folyamatos párbeszéd mellett készítette.

A jelenlegi rendelettel összevetve a javaslat várhatóan nem növeli a jogszabály okozta adminisztratív költségeket. Ezenkívül a jogi keret komplexitását sem növeli.

A meglévő rendelkezések közül kettő – a ZLEV „bónusz” ösztönző mechanizmus és a „kis volumenre” vonatkozó mentesség – a javaslat szerint 2030-tól kezdődően megszűnik, ami várhatóan hozzájárul a jogszabály egyszerűsítéséhez. Ugyanakkor a szabályozási rendszer továbbra is biztosítja a gyártók megfelelési költségeinek csökkentésére irányuló rugalmasságokat.

A megfelelés nyomon követésének rendszerével vagy a többletkibocsátási díj mértékével kapcsolatban nincs javasolt változtatás. A javaslat ennél fogva a gyártók és az illetékes nemzeti hatóságok adminisztratív költségeit, és a Bizottság jogérvényesítési költségeit sem növeli.

• **Alapvető jogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat, és betartja különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája¹⁷ által elismert elveket. A javaslat különösen az Európai Unió Alapjogi

¹⁷ HL C 326., 2012.10.26., 391. o.

Chartájának 37. cikkében megfogalmazott, a fenntartható fejlődés elvével összhangban álló magas színvonalú környezetvédelemre irányuló célkitűzéshez járul hozzá.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A különböző adatkészletek gyűjtése, bejelentése és feldolgozása a szén-dioxid-kibocsátási előírások végrehajtásának és érvényesítésének lényeges elemét képezi, amelyet a javaslat továbbá bővít vagy módosít. Ezek az adatkészletek a célértéknek való megfelelést, az üzemelő járművek szén-dioxid-kibocsátásának ellenőrzését szolgáló adatokat, valamint a típusjóváahagyási eljárás reprezentativitásának értékelését szolgáló, a valós szén-dioxid-kibocsátásokkal összevetett adatokat tartalmazzák. Az említett adatkészletekhez fűződő fontos jogi hatásokra tekintettel jelentős erőfeszítésekre van szükség ezek pontosságának és megbízhatóságának biztosításához, amihez a Bizottságon belül további erőforrásokra lesz szükség. A költségvetési vonzatok részletes lebontását a pénzügyi kimutatás tartalmazza.

5. EGYÉB ELEMEK

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

Az (EU) 2019/631 rendelet végrehajtásának nyomon követését jól működő rendszer támogatja. A tagállamok évente tesznek jelentést a Bizottságnak az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik és kisteherautók szén-dioxid-kibocsátásáról és tömegéről. A gyártóknak lehetőségük van arra, hogy értesítsék a Bizottságot ezen előzetes adatok hibáiról. Ezen kívül 2022-től a személygépkocsik és kisteherautók valós üzemanyag- és energiafogyasztására vonatkozó adatokat a gyártók és a tagállami illetékes hatóságok fogják bejelenteni a Bizottságnak.

A Bizottság – az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) támogatásával – minden évben közzéteszi az előző naptári év nyomonkövetési adatait, ezen belül az egyes gyártóknak a szén-dioxid-célértékekhez viszonyított fajlagos teljesítményét. A jogszabály továbbra is erre a jól bevált nyomon követési és megfelelési keretre fog támaszkodni. 2022-től kezdődően a Bizottság – többek között az EEA támogatásával – közzé fogja tenni a típusjóváahagyás szerinti és a valós szén-dioxid-kibocsátási adatok összevetését.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

1. cikk (1) bekezdés: Az 1. cikk (Tárgy és célkitűzések) módosítása

Az 1. cikk (5) bekezdése tartalmazza a 2030-tól a teljes uniós járműállományra vonatkozó, az új személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre alkalmazandó célértékek felülvizsgálatát. A szöveg egy új (5a) bekezdéssel egészül ki, amely a 2035-től alkalmazandó, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeket határozza meg.

A típusjóváahagyási vizsgálati eljárás megváltoztatásának – azaz az új európai menetciklusról (NEDC) a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárásra (WLTP) történő átállás – figyelembe vétele érdekében a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek a 2021-es kiindulóponthoz viszonyított százalékos csökkentésként lettek megadva. Ezt a kiindulópontot a 2021-re vonatkozó fajlagos kibocsátási célértékek átlaga alapján lehet meghatározni, ahol – a kiindulópont mértékének indokolatlan növekedését elkerülendő – a számítás bemeneti értékeként használt kibocsátási értékek a WLTP során mért értékekkel, nem pedig a gyártók által bejelentett kibocsátási értékekkel egyeznek meg. A 2021-es kiindulópontot a Bizottság 2022. október 31-én teszi közzé.

A (7) bekezdésben meghatározott, a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző 2030-tól megszűnik. Ugyanebből a célból ki kell igazítani a (6) bekezdésben szereplő dátumot.

1. cikk (2) bekezdés: A 2. cikk (Hatály) módosítása

Módosul a 2. cikk (1) bekezdése, hogy a 2007/46/EK irányelvre¹⁸ (a típusjóváahagyási keretirányelv, amelyet 2020. szeptember 1-jétől helyeztek hatályon kívül) történő hivatkozásokat az (EU) 2018/858 rendeletre¹⁹ (amely ugyanattól a naptól alkalmazandó) történő hivatkozásokkal váltsa fel.

A hatályon kívül helyezett irányelv és az új rendelet szerkezete közötti eltérés miatt szükségesek a módosítások, hogy biztosítsák a jogszabályi hivatkozások pontosságát.

1. cikk (3) bekezdés: A 3. cikk (Fogalommeghatározások) módosítása

A 3. cikk (1) bekezdésében a módosítás összehangolja a fogalommeghatározásokat a típusjóváahagyásról szóló jogszabályokban foglalt fogalommeghatározásokkal, és törli a lábnyom és a hasznos terhelés fogalmát, mivel e fogalmak többé már nem relevánsak a rendelet végrehajtása szempontjából.

1. cikk (4) bekezdés: A 4. cikk (Fajlagos kibocsátási célérték) módosítása

A 4. cikk (1) bekezdése egy albekezdéssel egészül ki, amely egy, annak elkerülését szolgáló biztosítékot vezet be, hogy a gyártó fajlagos kibocsátási célértékének kiszámítása bizonyos feltételek esetén negatív célértéket eredményezzen. Amennyiben ez előfordul, a fajlagos kibocsátási célértéket 0 g CO₂/km-ben kell meghatározni.

1. cikk (5) bekezdés: A 7. cikk (Az átlagos kibocsátás nyomon követése és bejelentése) módosítása

A szöveg egy új (6a) bekezdéssel egészül ki, amely lehetőséget nyújt a Bizottság számára, hogy az előzetes nyomonkövetési adatok ellenőrzésének részeként felkérje a típusjóváahagyó hatóságokat és a gyártókat egy helyesbítő nyilatkozat kiadására azokban az esetekben, amikor a típusjóváahagyási jogszabályok értelmében nincs mód arra, hogy a helyesbítést a típusjóváahagyási dokumentáción vagy a megfelelési nyilatkozaton végezzék el, például azért, mert a hibás adatok lejárt érvényességű típusjóváahagyásra vonatkoznak.

Törlésre kerül a (11) bekezdés, amely az M₂ és N₂ kategóriájú járművekre vonatkozó adatok bejelentését írja elő, mivel a járműkategóriák az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követéséről szóló (EU) 2018/956 rendelet²⁰ hatálya alá tartoznak.

1. cikk (6) bekezdés: A 10. cikk (Eltérés egyes gyártók esetében) módosítása

A 10. cikk (2) bekezdésében a naptári évenként 1 000 és 10 000 közötti új személygépkocsit vagy 1 000 és 22 000 közötti új könnyű haszongépjárművet előállító gyártókra vonatkozó, a fajlagos kibocsátási célértéktől való eltérés kérelmezésének lehetősége 2030-tól megszűnik.

¹⁸ 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 jóváahagyásáról.

¹⁹ 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 jóváahagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről.

²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/956 rendelete (2018. június 28.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követéséről.

Azok a gyártók, akik naptári évenként kevesebb mint 1 000 új járművet vesznek nyilvántartásba, továbbra is mentességet élveznek.

1. cikk (7) bekezdés: A 13. cikk (Az üzemelő járművek szén-dioxid-kibocsátásának ellenőrzése) módosítása

A 13. cikk (3) bekezdése egy olyan rendelkezéssel egészül ki, amely lehetőséget nyújt a Bizottság számára, hogy egy típusjóváahagyó hatóságot felkérjen helyesbítő nyilatkozat kiadására, amennyiben a vonatkozó típusjóváahagyási jogszabályok értelmében nincs mód arra, hogy a helyesbítést a típusjóváahagyási dokumentáción vagy a megfeleléségi nyilatkozaton végezzék el, például azért, mert lejárt az érvényességük.

1. cikk (8) bekezdés: A 14. cikk (Az M_0 és a TM_0 értékek kiigazítása) módosítása

A 14. cikk (2) bekezdése pontosítja a jogalapot, hogy az I. melléklet módosításáról rendelkezzen, ami összhangban áll a jelenlegi gyakorlattal, és így felváltja az (EU) 2019/631 rendeletet kiegészítő rendeletre hivatkozó jelenlegi megszövegezést.

1. cikk (9) bekezdés: Új 14a. cikk (Eredményjelentés)

A szöveg egy új 14a. cikkel egészül ki, amely kötelezettséget állapít meg a Bizottság számára arra vonatkozóan, hogy jelentést tegyen a kibocsátásmentes közúti mobilitásról, és értékelje az átállást lehetővé tevő esetleges további intézkedések szükségességét.

1. cikk (10) bekezdés: A 15. cikk (Felülvizsgálat és jelentés) módosítása

A 15. cikk (1) bekezdése 2026-ra irányozza elő az (EU) 2019/631 felülvizsgálatát, a jelenlegi felülvizsgálathoz szükséges elemeket felsoroló (2)–(5) bekezdés törlésre kerül.

A szöveg egy új (9) bekezdéssel egészül ki, amely jogalapot biztosít az I. melléklet B. részében található, a fajlagos kibocsátási célérték kiszámítási képletének módosításához, amennyiben az szükséges a többlépcsős típusjóváahagyásban részt vevő könnyű haszongépjárművekre vonatkozó különleges eljárás figyelembe vételéhez. Tehát ez olyan eljárásra vonatkozik, amelyet abban az esetben kell alkalmazni, amikor a járművet egynél több gyártó állítja elő, és a kész jármű szén-dioxid-kibocsátásának felelőssége az alapjármű gyártóját terheli. Az ilyen gyártók számára tervezési biztonság nyújtása érdekében külön eljárás vonatkozik arra, hogy hogyan kell meghatározni az ilyen, többlépcsős előállítású könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátását és tömegét. A Bizottság felhatalmazást kap a többlépcsős előállítású járművekre vonatkozó eljárás meghatározására, és ezen eljárás felülvizsgálata esetén a fajlagos kibocsátási célérték kiszámításának képletét is ki kell igazítani.

1. cikk (11) bekezdés: 17. cikk módosítása – A felhatalmazás gyakorlása

A 17. cikk (2), (3) és (6) bekezdése kiegészül a 15. cikk új, (9) bekezdésére történő hivatkozással.

1. cikk (12) bekezdés: Az I. melléklet módosításai

Az I. melléklet személygépkocsikra vonatkozó A. része az 1. cikk módosításainak átvétele érdekében szintén módosul. Ide tartozik a teljes uniós járműállományra vonatkozó 2030-as célértékek kiszámítására szolgáló képlet kiigazítása és a 2035-re vonatkozó képlet, valamint az egyes gyártókra vonatkozó éves fajlagos kibocsátási célértékek meghatározása, továbbá a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó (ZLEV) tényező alkalmazásának 2030-tól történő megszüntetése.

Az I. melléklet könnyű haszongépjárművekre vonatkozó B. része az A. részhez hasonlóan módosul, az éves fajlagos kibocsátási célértékek számításához szükséges meredekségek

meghatározását szolgáló képletek kiegészítő kiigazításait tartalmazza. Erre a kiigazításra annak biztosítása érdekében van szükség, hogy igazságosabb legyen a csökkentéssel járó terhek megoszlása a könnyebb könnyű haszongépjárművek és az ebbe a kategóriába tartozó, de nehezebb járművek gyártói között.

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

(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 tervezetének a nemzeti parlamentek részére való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére²¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A 2015 decemberében az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye keretében létrejött Párizsi Megállapodás 2016 novemberében lépett hatályba („a 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 éghajlat- és környezetvédelmi kihívások kezelése, továbbá a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése áll a Bizottság által 2019. december 11-én elfogadott európai zöld megállapodásról szóló közlemény²³ középpontjában. Az európai zöld megállapodás szükségessége és értéke a Covid19-világjárvány által az Unió polgárainak egészségére és gazdasági jólétére gyakorolt igen súlyos hatások ismeretében tovább erősödött.
- (3) Az európai zöld megállapodás egymást kölcsönösen erősítő intézkedések és kezdeményezések átfogó keretét adja meg, amelyek célja a klímasemlegesség 2050-re történő elérése az EU-ban, és olyan új növekedési stratégiát határoz meg, amelynek célja, hogy az Unió egy modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkező, igazságos és virágzó társadalommá alakuljon, ahol a gazdaság növekedése

²¹ HL C , , . o.

²² HL C , , . o.

²³ A Bizottság közleménye – Az európai zöld megállapodás, COM(2019) 640 final (2019. december 11.).

nem erőforrásfüggő. Célja továbbá az Unió természeti tőkéjének védelme, megőrzése és fejlesztése, valamint a polgárok egészségének és jólétének védelme a környezettel kapcsolatos kockázatokkal és hatásokkal szemben. Ugyanakkor ez az átállás a nőket és a férfiakat eltérő módon érinti, és különösen nagy hatással van bizonyos hátrányos helyzetű csoportokra, például az idősekre, a fogyatékkal élő személyekre, valamint a kisebbségi faji vagy etnikai háttérrel rendelkező személyekre. Biztosítani kell tehát, hogy az átállás méltányos és inkluzív legyen, és senki ne maradjon ki.

- (4) Az Unió a UNFCCC titkárságának 2020. december 17-én benyújtott, nemzetileg meghatározott frissített hozzájárulásban kötelezettséget vállalt arra, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest 55 %-kal csökkenti az uniós gazdaság egészére vonatkozó nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásait.
- (5) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) [--] rendeletében²⁴ az Unió jogszabályba foglalta a teljes gazdaságra kiterjedő klímasemlegesség 2050-ig történő teljesítésének célját. E rendelet a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak az 1990-es szinthez viszonyított legalább 55 %-os csökkenésére irányuló, 2030-ig teljesítendő kötelező érvényű uniós kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalást is megállapít.
- (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 rendeletben²⁵ 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 ágazatokban is beleértve, amelyeknél a dekarbonizáció nehezebben megoldható.
- (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

²⁴ 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 .../....].

²⁵ 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.).

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 új iparstratégia frissítése²⁶ 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, a 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

²⁶ A Bizottság közleménye – A 2020. évi új iparstratégia frissítése: Erősebb egységes piac kiépítése Európa fellendülése érdekében, COM(2021) 350 final (2021. május 5.).

eredményjelentés azokra a kétéves 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 irányelvben²⁷ meghatározott, elektromos töltésre és üzemanyagöltésre szolgáló infrastruktúra szükséges bővítésének kell kiegészítenie.
- (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 rendelet²⁸ hatályon kívül helyezte a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet²⁹ 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.

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., I. o.).

²⁸ 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 jóváahagyásáról 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., I. o.).

²⁹ 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 jóváahagyásáról (HL L 263., 2007.10.9., I. o.).

- (17) A teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek teljesítéséhez szükséges kibocsátáscsökkentési erőfeszítések megoszlának a gyártók között egy olyan határértékgörbe alkalmazása révén, amely az új gépjárművek uniós állományának és a gyártó új gépjármű-állományának 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 típusjövahagyási 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 típusjövahagyási jogszabályok alapján nincs mód a már kiadott típusjövahagyási dokumentáció vagy megfelelési nyilatkozat helyesbítésére, amennyiben az adatok olyan típusjövahagyásokra vonatkoznak, amelyek már nem érvényesek. Ilyen helyzetekben a Bizottságnak hatáskörrel kell rendelkeznie ahhoz, hogy felkérje az érintett típusjövahagyó 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 rendelet³⁰ hatálya alá tartozik, ezért indokolt e követelmény eltávolítása az (EU) 2019/631 rendeletből.
- (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 T₀ 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

³⁰ 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.).

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 díjakból 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 bevételeként kell tekinteni.
- (25) Annak biztosítása érdekében, hogy a többletcsős 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 megállapodásnak 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.
- (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 Unió 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 fogalom meghatározások érvényesek. Ezenkívül a következő fogalom meghatározásokat 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 típusjóváahagyás dokumentációban vagy a megfelelőségi nyilatkozatokban megadott pontatlan adatokon alapulnak, a Bizottság értesíti a típusjóváahagyó hatóságot vagy adott esetben a gyártót, és felkéri a típusjóváahagyó 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 mondatl 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

Eredményjelentés

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. Ide tartozik a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedése, az elektromos töltésre és üzemanyag-töltésre szolgáló infrastruktúra kiépítésére vonatkozó, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletben előírt célok elérése terén elért eredmények, az innovációs technológiák és a fenntartható alternatív üzemanyagok potenciális hozzájárulása a klímasemleges mobilitás eléréséhez, a fogyasztókra gyakorolt hatás, a szociális párbeszéd terén elért előrelépések, valamint a gazdaságilag életképes és társadalmilag igazságos átmenet további elősegítésének szempontjai.”

10. A 15. cikk a következőképpen módosul:
- a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„(1) A Bizottság – a két évente 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 az „15. cikk (8) bekezdésében” szövegrész helyébe az „15. cikk (8) és (9) bekezdésében” szöveg lép;
- b) a (3) bekezdésben az „15. cikk (8) bekezdésében” szövegrész helyébe az „15. cikk (8) és (9) bekezdésében” szöveg lép;
- c) a (6) bekezdésben az „15. cikk (8) bekezdésében” szövegrész helyébe az „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, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdeméyzés címe

Javaslat – Rendelet 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

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

Éghajlat-politika

3. fejezet – Természeti erőforrások és környezet

9. cím – Környezetvédelem és éghajlat-politika

1.3. A javaslat/kezdeméyzés a következőre irányul:

új intézkedés

kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedés³¹

jelenlegi intézkedés meghosszabbítása

egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

1.4. Célkitűzés(ek)

1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

A javaslat általános célkitűzései a klímasemlegesség 2050-ig történő eléréséhez való hozzájárulás és e célból – az európai klímarendelettel összhangban – a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os csökkentésének 2030-ig történő eléréséhez való hozzájárulás.

A javaslat a 2030-ig tartó időszakra szóló éghajlat-politikai és energiaügyi – „Irány az 55 %!” – csomag részét képezi, amelynek célja az EU azon célkitűzésének teljesítése, hogy 2030-ra költséghatékony módon hazai szinten legalább 55 %-kal csökkentse az üvegházhatású gázok kibocsátását az 1990-es szinthez képest, és ezáltal hozzájáruljon a globális felmelegedés korlátozásához. A csomag teljesíti a Bizottságnak a klímarendelet 3. cikkében meghatározott kötelezettségét, amely szerint felülvizsgálja a vonatkozó uniós jogszabályokat annak érdekében, hogy lehetővé tegye a fent említett célérték elérését.

1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

A javaslat konkrét célkitűzései a következők:

1. a 2030-ig elérendő legalább –55 %-os nettó ÜHG-kibocsátási célértékhez és a 2050-ig elérendő klímasemlegességi célkitűzéshez való hozzájárulás, a teljes uniós járműállományra alkalmazandó célértékek felülvizsgálata és új célértékek megállapítása révén, amelynek célja a személygépkocsikból és kisteherautókból származó szén-dioxid-kibocsátások költséghatékony csökkentése;

³¹ A költségvetési rendelet 58. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

2. A kibocsátásmentes járművek szélesebb körben történő elterjedéséből adódó előnyök biztosítása a fogyasztók számára, különösen a nagyvárosokban a levegőminőség javítása és a kibocsátásmentes járművek használatából adódó energiamegtakarítás révén;

3. A kibocsátásmentes technológiákkal összefüggő innováció ösztönzése és így az uniós gépjárműipari értéklánc technológiai vezető szerepének erősítése, valamint a foglalkoztatás ösztönzése.

1.4.3. Várható eredmény(ek) és hatás(ok)

Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdeményezés a kedvezményezettek/célcsoportokra.

A javaslat biztosítja a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentését, előnyös a fogyasztók számára a levegőminőség és az energiamegtakarítás tekintetében, és megerősíti az uniós gépjárműipari értéklánc technológiai vezető szerepét. A további járulékos előnyök közé tartozik a várhatóan növekvő energiahatékonyság és energiabiztonság.

1.4.4. Teljesítménymutatók

Határozza meg az előrehaladás és az eredmények nyomon követésére szolgáló mutatókat.

A következő mutatók kerültek azonosításra:

1. Az uniós járműállomány átlagos szén-dioxid-kibocsátását az új személygépkocsik és kisteherautók esetében évente, jármű, gyártó és tagállam szerinti bontásban kell nyomon követni;
2. A típusjóváhagyás szerinti szén-dioxid-kibocsátási adatok és a valós szén-dioxid-kibocsátási adatok közötti különbséget a valós üzemanyag-fogyasztási adatok gyűjtése és közzététele során kell nyomon követni;
3. A típusjóváhagyás szerinti szén-dioxid-kibocsátás és az üzemelő járművek szén-dioxid-kibocsátása közötti eltéréseket nyomon kell követni egy külön, üzemelés közbeni ellenőrzési eljárás létrehozása és a típusjóváhagyási adatok nyomon követése révén;
4. A személygépkocsik és a kisteherautók ÜHG-kibocsátásait a tagállamok éves ÜHG-kibocsátási jegyzéke révén kell nyomon követni;
5. Az újonnan nyilvántartásba vett kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek számát és részarányát a tagállamok által benyújtott éves nyomonkövetési adatok segítségével kell nyomon követni;
6. A járművekben a kibocsátások csökkentésére használt technológiák költségét és eredményességét a gyártóktól, beszállítóktól és szakértőktől gyűjtött adatok alapján kell nyomon követni;
7. Az innováció mértékét az európai gépjárműipari gyártóknak a kibocsátásmentes technológiákkal kapcsolatos új szabadalmi tekintetében kell mérni, a nyilvánosan hozzáférhető szabadalmi adatbázisok segítségével;
8. A foglalkoztatási szint nyomon követése az uniós ágazati foglalkoztatási adatokra vonatkozó nyilvánosan hozzáférhető Eurostat-statisztikák alapján fog történni.

1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása

1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével

Az Unióban újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek gyártóinak:

- meg kell felelniük a teljes járműállományra vonatkozó felülvizsgált szén-dioxid-kibocsátási célértékeknek,
- továbbítaniuk kell a Bizottság részére a szabványos műszerek által mért valós üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatokat,
- a használatban lévő járműveiket megfelelési vizsgálatnak kell alávetniük, a vizsgálat eredményeit pedig továbbítaniuk kell a Bizottságnak.

A tagállamok évente bejelentik a Bizottságnak és az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnek az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó technikai adatokat.

1.5.2. *Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.*

Az éghajlatváltozás határokon átnyúló probléma, amelyet nem lehet csupán tagállami vagy helyi fellépéssel megoldani. Az éghajlatváltozás elleni fellépés koordinációját európai szinten kell elvégezni, és az uniós szintű fellépés a szubszidiaritás elve alapján indokolt.

Bár a nemzeti, regionális és helyi szintű kezdeményezések is eredményezhetnek szinergiákat, önmagukban nem lesznek elégségesek. A szén-dioxid-kibocsátási követelmények megerősítése révén történő összehangolt uniós fellépés hiánya a piac széttagoltságának kockázatát eredményezné a nemzeti programok sokfélesége, valamint az eltérő mértékű ambíciók és tervezési paraméterek miatt. Külön-külön az egyes tagállamok a piac túl kis hányadát képviselnék ahhoz, hogy azonos szintű eredményeket érhessenek el, ezért uniós megközelítés szükséges az ipari szintű változások előmozdításához és a méretgazdaságosság megteremtéséhez.

1.5.3. *A hasonló korábbi tapasztalatok tanulságai*

A javaslat a meglévő jogszabályokra épít, amelyek az elmúlt évtizedben biztosították az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek uniós állománya szén-dioxid-kibocsátásának folyamatos csökkenését.

1.5.4. *A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges szinergiák*

Ez a javaslat összeegyeztethető a NextGenerationEU és a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret célkitűzéseivel, amelyek segítik az Európa által elérni kívánt kettős (zöld és digitális) átállást. E keretrendszerek kombinációja a gazdasági válsággal is foglalkozik, és felgyorsítja a tiszta és fenntartható gazdaságra történő átállást, aminek során összekapcsolja az éghajlat-politikai intézkedéseket és a gazdasági növekedést.

Az „Irány az 55 %!” energiaügyi és éghajlat-változási csomag átfogó lépés az uniós jogszabályok átalakításában, amelynek célja, hogy e jogszabályok összhangba kerüljenek az EU éghajlatvédelmi törekvéseinek az európai zöld megállapodásban előírt irányított fokozásával. A csomag valamennyi kezdeményezése szorosan összefügg egymással.

A személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló jogalkotási javaslat a csomagot alkotó releváns javaslatokat egészíti ki, és megőrzi az ezekkel fennálló összhangot.

1.5.5. *A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is*

Tárgytalan

1.6. A javaslat/kezdeményezés időtartama és pénzügyi hatása

határozott időtartam

- időtartam: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig
- pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kötelezettségvállalási előirányzatok esetében és ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kifizetési előirányzatok esetében.

határozatlan időtartam

- beindítási időszak: 2023-tól 2025-ig,
- azt követően: rendes ütem.

1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)³²

Bizottság általi közvetlen irányítás

- a Bizottság szervezeti egységein keresztül, ideértve az uniós küldöttségek személyzetét;
- végrehajtó ügynökségen keresztül

Megosztott irányítás a tagállamokkal

Közvetett irányítás a költségvetés végrehajtásával kapcsolatos feladatoknak a következőkre történő átruházásával:

- harmadik országok vagy az általuk kijelölt szervek;
- nemzetközi szervezetek és ügynökségeik (nevezze meg);
- az EBB és az Európai Beruházási Alap;
- a költségvetési rendelet 70. és 71. cikkében említett szervek;
- közjogi szervek;
- magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtanak;
- valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtó szervek;
- az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban meghatározott személyek.

Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.

Megjegyzések

| |
|--|
| |
|--|

³² Az egyes irányítási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a BudgWeb oldalon:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Gyakoriság és feltételek

A javaslat szerinti megerősített szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési követelmények eredményességének nyomon követése érdekében különböző forrásokból széles körű adatgyűjtés szükséges, többek között a tagállamoktól, a gépjárműipari gyártóktól és a nemzeti típusjövahagyó hatóságoktól. Míg az adatgazdálkodást az Európai Környezetvédelmi Ügynökség és a Közös Kutatóközpont végzi, az adatgyűjtési tevékenységek koordinációja – az adatszolgáltatásra kötelezett szervezetekkel való kapcsolattartást is beleértve – a DG CLIMA feladata. A DG CLIMA feladatai az adatok elemzését, valamint a nyomonkövetési intézkedések előkészítését és végrehajtását is magukban foglalják, beleértve a gyűjtött adatok alapján a gyártókra kivetett bírságokat.

Három fő adatkészlet gyűjtése zajlik vagy fog zajlani:

Az újonnan nyilvántartásba vett gépjárművekre vonatkozó adatokat – a technikai információkat is beleértve – a tagállamok évente egyszer jelentik be az EEA-nak. Ezek az adatok szolgáltatják az alapot annak meghatározásához, hogy a gyártók megfelelnek-e a saját fajlagos kibocsátási célértéküknek, valamint az esetleges pénzbírságok kivetéséhez. Az adatokat a gyártók ellenőrzik, ami után azokat bizottsági határozatban kell megerősíteni.

A gépjárművek fedélzetén rögzített valós üzemanyag- és/vagy villamosenergia-fogyasztást 2022-től évente kell az EEA-nak bejelenteni, kezdve a gyártók által szolgáltatott adatokkal, majd folytatva 2025-ben a tagállamok által végzett műszaki vizsgálatok során gyűjtött adatokkal. Az adatok alapot szolgáltatnak a típusjövahagyás szerinti szén-dioxid-kibocsátás reprezentativitásának értékeléséhez, és akár a szén-dioxid-kibocsátási célszintek, valamint adott esetben a típusjövahagyási jogszabályok felülvizsgálatát is eredményezheti.

A típusjövahagyás szerinti kibocsátási vizsgálatokra vonatkozó adatokat a JRC folyamatosan fogja gyűjteni az azt ellenőrző eljáráshoz, hogy a típusjövahagyáskor meghatározott szén-dioxid-kibocsátások hogyan felelnek meg az üzemben lévő jármű kibocsátásainak.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

2.2.1. *Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indokolása*

A javaslat nem pénzügyi programot hajt végre, hanem hosszú távú szakpolitikát fogalmaz meg. Az irányítási módszer, a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a hibaarányokkal összefüggő kontrollstratégia nem alkalmazandó. E javaslat végrehajtásához a Bizottságon belül emberi erőforrások átcsoportosítására lesz szükség. A megfelelő eljárások biztosítottak.

2.2.2. *A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk*

A javaslat nem érint kiadási programot.

A gépjármű-nyilvántartási adatok hatékony nyomon követése elengedhetetlen a jogszabály érvényesítésével összefüggő jogbiztonság biztosításához, valamint a különböző gyártók közötti egyenlő versenyfeltételek biztosításához.

A valós adatok gyűjtése, majd az üzemeltetés közbeni ellenőrzési eljárás biztosítja, hogy a gépjármű-nyilvántartási adatok szabálytalanságai kiderüljenek, és időben eredményes jogorvoslati intézkedésekre kerüljön sor, továbbá annak biztosítását is szolgálja, hogy az uniós szén-dioxid-kibocsátási célértékek hosszú távú eredményessége ne csorbuljon.

A hibás gépjármű-nyilvántartási adatok vagy a tagállamok és/vagy a gyártók által későn bejelentett adatok a szén-dioxid-kibocsátási előírások végrehajtása során nehézségeket eredményezhetnek.

Annak kockázata, hogy a valós szén-dioxid-kibocsátás és üzemanyag-fogyasztás, valamint a típusjóváahagyáskor meghatározott értékek közötti eltérés nő, káros hatással lehet a szén-dioxid-kibocsátási célértékekre.

Annak kockázata, hogy a gyártók által a megfelelőségi tanúsítványban rögzített, nyilvántartásba vételi célokat szolgáló szén-dioxid-kibocsátás nem felel meg az üzemelő járművek szén-dioxid-kibocsátásának, káros hatással lehet a szén-dioxid-kibocsátási célértékekre.

A fő belső kontrollrendszerek kiterjednek a bejelentett nyilvántartási adatok ellenőrzésére, a valós adatoknak a nyilvántartásba vételi adatokkal összevetett alakulásának elemzésére, valamint a megfelelőségi tanúsítványban rögzített szén-dioxid-kibocsátások és az üzemelő járművek kibocsátásai közötti eltérések felderítésére.

- 2.2.3. *A kontroll költséghatékonyságának becslése és indokolása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)*

A kezdeményezés nem teremt olyan jelentős új kontrollt/kockázatokat, amelyekre ne terjedne ki a meglévő belső ellenőrzési keretrendszer. A költségvetési rendelet alkalmazásán túl nincs tervbe véve egyéb konkrét intézkedés.

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket, pl. a csalás elleni stratégiából.

A költségvetési rendeletnek a csalás és a szabálytalanságok megelőzésének céljából történő alkalmazása mellett az ebben a javaslatban szereplő megerősített szén-dioxid-kibocsátási követelményeket a különböző adatkészletek megerősített nyomon követése és bejelentése egészíti ki, lásd a 2.2.2. pontban.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai

- Jelenlegi költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

| A többéves pénzügyi keret fejezete | Költségvetési sor | Kiadás típusa | Hozzájárulás | | | |
|------------------------------------|-------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|----------------------|--|
| | Szám | diff./nem diff. ³³ | EFTA-országoktól ³⁴ | tagjelölt országoktól ³⁵ | harmadik országoktól | a költségvetési rendelet 21. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében |
| 7 | 20 01 02 01 | Nem diff. | NEM | NEM | NEM | NEM |

Létrehozandó új költségvetési sorok: Tárgyaltalan

³³ Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

³⁴ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

³⁵ Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.

3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása

3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását
 A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyre)

| A többéves pénzügyi keret fejezete | | | 3 | „természeti erőforrások és környezet” | | | | |
|--|--------------------------------------|--------------------------------------|--------|---------------------------------------|------|------|------|----------|
| Főigazgatóság: Éghajlatpolitikai Főigazgatóság | | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | ÖSSZESEN |
| Operatív előirányzatok | | | | | | | | |
| 09 02 03 | Kötelezettségvállalási előirányzatok | (1) | | | | | | |
| | Kifizetési előirányzatok | (2) | | | | | | |
| Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok | | | | | | | | |
| 09 01 01 01 | | (3) | | | | | | |
| Az Éghajlatpolitikai Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN | Kötelezettségvállalási előirányzatok | = 1 + 3 | | | | | | |
| | Kifizetési előirányzatok | = 2 + 3 | | | | | | |
| Operatív előirányzatok ÖSSZESEN | Kötelezettségvállalási előirányzatok | (4) | | | | | | |
| | Kifizetési előirányzatok | (5) | | | | | | |
| Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN | | (6) | | | | | | |
| A többéves pénzügyi keret 3. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN | | Kötelezettségvállalási előirányzatok | = 4+ 6 | | | | | |

| | | | | | | | | |
|--|--------------------------|-------|--|--|--|--|--|--|
| | Kifizetési előirányzatok | = 5+6 | | | | | | |
|--|--------------------------|-------|--|--|--|--|--|--|

| | | |
|---|----------|-----------------------|
| A többéves pénzügyi keret fejezete | 7 | „Igazgatási kiadások” |
|---|----------|-----------------------|

Ezt a részt az igazgatási jellegű költségvetési adatok táblázatában kell kitölteni, melyet először a [pénzügyi kimutatás mellékletébe](#) (a belső szabályzat V. melléklete) kell bevezetni; a mellékletet a szolgálatközi konzultációhoz fel kell tölteni a DECIDE rendszerbe.

millió EUR (három tizedesjegyig)

| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | ÖSSZESEN |
|--|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|
| Főigazgatóság: Éghajlatpolitikai Főigazgatóság | | | | | | | |
| • Humán erőforrás | | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 1,520 |
| • Egyéb igazgatási kiadások | | | | | | | |
| Éghajlatpolitikai Főigazgatóság | Előirányzatok | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 1,520 |
| ÖSSZESEN | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|--|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN | (Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat) | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 1,520 |
|--|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|

millió EUR (három tizedesjegyig)

| 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | ÖSSZESEN |
|------|------|------|------|------|----------|
|------|------|------|------|------|----------|

| | | | | | | | |
|---|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| A többéves pénzügyi keret 1–7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN | Kötelezettségvállalási előirányzatok | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 1,520 |
| | Kifizetési előirányzatok | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 1,520 |

3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

| Tüntesse fel a célkitűzéseket és a kimeneteket ↓ | | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | ÖSSZESEN | | | | | | |
|---|-------------|--------------------|------|---------|------|---------|------|----------|------|---------|------|---------|---------------------|-------------|
| | KIMENETEK | | | | | | | | | | | | | |
| | Típus 36 | Átlagos költség | Szám | Költség | Szám | Költség | Szám | Költség | Szám | Költség | Szám | Költség | Összesített szám | Összköltség |
| 1. KONKRÉT CÉLKITÜZÉS ³⁷ ... | | | | | | | | | | | | | | |
| – | Kimenet | | | | | | | | | | | | | |
| – | Kimenet | | | | | | | | | | | | | |
| – | Kimenet | | | | | | | | | | | | | |
| 1. konkrét célkitűzés részösszege | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. KONKRÉT CÉLKITÜZÉS ... | | | | | | | | | | | | | | |
| – | Kimenet | | | | | | | | | | | | | |
| 2. konkrét célkitűzés részösszege | | | | | | | | | | | | | | |

³⁶ A teljesítés a nyújtandó termékekre és szolgáltatásokra vonatkozik (például: a finanszírozott diákcserek száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

³⁷ Az 1.4.2. pontban leírtak szerint. „Konkrét célkitűzés(ek)...”

| | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| ÖSSZESEN | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

| | 2023 ³⁸ | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | ÖSSZESEN |
|--|--------------------|------|------|------|------|----------|
|--|--------------------|------|------|------|------|----------|

| A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Humánerőforrás | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 1,520 |
| Egyéb igazgatási kiadások | | | | | | |
| A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉNEK részösszege | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 1,520 |

| A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE ³⁹ bele nem tartozó előirányzatok | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|
| Humánerőforrás | | | | | | |
| Egyéb igazgatási jellegű kiadások | | | | | | |
| A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok részösszege | | | | | | |

| | | | | | | |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| ÖSSZESEN | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 0,304 | 1,520 |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|

A humánerőforrással és más igazgatási jellegű kiadásokkal kapcsolatos előirányzat-igényeket az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt előirányzatokkal és/vagy az adott főigazgatóságon belüli átcsoportosítással kell teljesíteni. A források adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

³⁸ Az N. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve. Az „N” helyére a végrehajtás várható első évét kell beírni (például: 2021). A következő évek esetében ugyanígy kell eljárni.

³⁹ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

3.2.4. Becsült humánerőforrás-szükségletek

- A javaslat/kezdeményezés nem igényel humánerőforrást.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|---|---------------------|----------|----------|----------|----------|
| • A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak) | | | | | |
| 20 01 02 01 (a központban és a bizottsági képviseleteken) | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 20 01 02 03 (a küldöttségeknél) | | | | | |
| 01 01 01 01 (közvetett kutatás) | | | | | |
| 01 01 01 11 (közvetlen kutatás) | | | | | |
| Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni) | | | | | |
| • Külső munkatársak (teljes munkaidős egyenértékben: FTE)⁴⁰ | | | | | |
| 20 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből) | | | | | |
| 20 02 03 (AC, AL, END, INT és JPD a küldöttségeknél) | | | | | |
| XX 01 xx yy zz⁴¹ | – a központban | | | | |
| | – a küldöttségeknél | | | | |
| 01 01 01 02 (AC, END, INT – közvetett kutatás) | | | | | |
| 01 01 01 12 (AC, END, INT – közvetlen kutatás) | | | | | |
| Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni) | | | | | |
| ÖSSZESEN | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |

XX az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

| | |
|--|--|
| Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak | <p>2023-tól egy új AD tisztviselőre lesz szükség, aki egy olyan új tisztségért fog felelni, amely biztosítja a rendeletben előírt különböző adatgyűjtési tevékenységek koordinációját és nyomon követését. Ez a tisztség tükrözi különösen az új személygépkocsikból és kisteherautókból származó valós szén-dioxid-kibocsátások alakulása megerősített nyomon követésének szükségességét annak biztosítása érdekében, hogy az e javaslatban foglalt megnövekedett csökkentési célkitűzések valóban teljesüljenek. Az új tisztség biztosítja, hogy a szén-dioxid-kibocsátási előírások végrehajtásához és érvényesítéséhez, valamint bármely kapcsolódó új szakpolitikai intézkedés előkészítéséhez hatékony és koherens alap álljon rendelkezésre.</p> <p>E tisztség a következő konkrét feladatokat foglalja magában:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A különböző adatgyűjtési tevékenységek általános |
|--|--|

⁴⁰ AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

⁴¹ Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársakra vonatkozó részleges felső határérték (korábban: BA-tételek).

| | |
|-------------------|--|
| | <p>koordinációjának biztosítása, beleértve az adatok elemzését és a különböző adatkészletek következetességének ellenőrzését,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Az adatszolgáltatásra kötelezett szervezetekkel (gyártók, nemzeti adatbejelentő hatóságok és típusjóváhagyó hatóságok) történő nyomon követés, valamint kapcsolattartás az EEA-val és a JRC-vel, • A valós üzemanyag-fogyasztási adatok gyártók és tagállamok általi hatékony bejelentésének biztosítása, a nyomon követést és az EEA-val végzett adatellenőrzést is beleértve, • A valós adatok elemzésének elvégzése, különös tekintettel a valós és a típusjóváhagyás szerinti kibocsátások közötti eltérés alakulására, valamint részletes technikai input nyújtása a szén-dioxid-kibocsátási előírások és a típusjóváhagyási jogszabályok jövőbeli felülvizsgálatához, • A valós adatokra vonatkozó éves bizottsági határozatok előkészítése, • A szén-dioxid-megfelelési adatok (nyilvántartásba vételi adatok) helyesbítésének előkészítése, amennyiben az üzemeltetés közbeni ellenőrzési eljárás alapján eltéréseket állapítanak meg, beleértve a típusjóváhagyási vizsgálati adatok eredményes gyűjtésének biztosítását a JRC-vel közösen. <p>Egy második plusz AD tisztviselőre lesz szükség, aki a 14a. cikk szerinti új eredményjelentéshez járul hozzá a kibocsátásmentes közúti mobilitás felé történő haladásról és az átállást lehetővé tevő esetleges további intézkedések szükségességének értékeléséről.</p> |
| Külső munkatársak | Tárgyaltan |

3.2.5. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

- A javaslat/kezdeményezés
 - teljes mértékben finanszírozható a többéves pénzügyi keret érintett fejezetén belüli átcsoportosítás révén.

Nem várható operatív többletkiadás. Mindenesetre az esetleges kiadásokat a LIFE keretösszege fogja fedezni.

- a többéves pénzügyi keret lekötetlen mozgásterének és/vagy a többéves pénzügyi keretről szóló rendeletben meghatározott különleges eszközök felhasználását teszi szükségessé.

Fejtsse ki, mire van szükség, meghatározva az érintett fejezeteket és költségvetési sorokat, a megfelelő összegeket és a felhasználni javasolt eszközöket.

- a többéves pénzügyi keret módosítását teszi szükségessé.

Fejtsse ki a szükségleteket: tüntesse fel az érintett fejezeteket és költségvetési sorokat és a megfelelő összegeket.

3.2.6. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

A javaslat/kezdeményezés

- nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.
- előirányoz harmadik felek általi társfinanszírozást az alábbi becslések szerint:

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Összesen |
|---|------|------|------|------|------|----------|
| Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet | | | | | | |
| Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN | | | | | | |

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

- A javaslatnak/kezdeményezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- A javaslatnak/kezdeményezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:
- a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást
 - a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást
- kérjük adja meg, hogy a bevétel kiadási sorhoz van-e rendelve

millió EUR (három tizedesjegyig)

| Bevételi költségvetési sor: | Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok | A javaslat/kezdeményezés hatása ⁴² | | | | |
|-----------------------------|--|---|------|------|------|------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| 4 2 9. jogcímcsoport: | | | | | | |

A címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési sor(oka)t.

Tárgytalan

Egyéb megjegyzések (pl. a bevételre gyakorolt hatás számítására használt módszer/képlet vagy egyéb más információ).

Az éves fajlagos kibocsátási célértéket túllépő gyártók által fizetendő többletkibocsátási díjból származó bevétel várhatóan emelkedni fog, és ezt a továbbiakban is az EU általános költségvetésének bevételeként kell tekinteni. A díj számítási módszerét e javaslat nem módosítja. Nem lehet megbecsülni a bevétel mértékét mindaddig, amíg a nem állnak

⁴² A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összeget kell megadni, amely a 20 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegnek felel meg.

rendelkezésre a gyártók által a célértékek elérésében nyújtott teljesítményére vonatkozó adatok.