



Brüsszel, 2018. október 1.
(OR. en)

12627/18

Intézményközi referenciaszám:
2017/0293(COD)

CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563

FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	12303/18
Biz. dok. sz.:	14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyűgépjárművek CO ₂ -kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról és a 715/2007/EK rendelet módosításáról (átdolgozás) – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2017. november 8-án előterjesztette a személygépkocsikra és tehergépjárművekre vonatkozó új CO₂ -kibocsátási előírásokról szóló rendeletre irányuló javaslatát. A javaslat célja többek között, hogy hozzájáruljon az Európai Tanács által megállapított és a közös kötelezettségvállalásról szóló rendelet nemzeti célszámaiban testet öltő, az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeren (ETS) kívüli ágazatokban 2030-ra elérendő 30%-os kibocsátáscsökkentési célértéknek, valamint a Párizsi Megállapodásban szereplő célkitűzéseknek az eléréséhez.

2. A Bizottság e célból uniós szintű CO₂-kibocsátás-csökkentési célértékeket javasolt az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre a 2025-től 2029-ig tartó időszakra vonatkozóan, 2030-tól pedig a korábbi jogszabályokban meghatározott, 2021. évi célértékekhez viszonyított célértékeket javasolja (a 2025-től 2029-ig tartó időszakban 15%-os csökkentés mind a személygépkocsik, mind a könnyű haszongépjárművek esetében, 2030-tól kezdődően pedig 30% mind a személygépkocsik, mind a könnyű haszongépjárművek esetében).

A javaslat az egyes gyártókra vonatkozó konkrét célértékek kiszámításához szükséges paraméterként megtartja a járműállomány tömegét.

3. A kibocsátásmentes, illetve alacsony kibocsátású járművek (ZLEV) fokozatos bevezetésének előmozdítása érdekében a Bizottság olyan mechanizmusra tesz javaslatot, amely 2025-től kezdve arra ösztönözné a gyártókat, hogy nagyobb számban hozzanak forgalomba ilyen járműveket. Ha egy gyártónál a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek aránya meghalad egy bizonyos referenciaértéket, a gyártót kevésbé szigorú CO₂-kibocsátási célértékekkel jutalmaznák. A 2025-től 2029-ig tartó időszakra javasolt referenciaérték 15%, 2030-tól pedig 30%.
4. Az Európai Parlamentben az ENVI bizottság nevében Miriam DALLI (S&D, MT) lett a javaslattal foglalkozó előadó. Az ENVI bizottság 2018. szeptember 10-én fogadta el jelentését. A plenáris ülés várhatóan 2018. október 3-án szavaz a javaslatról.
5. A Gazdasági és Szociális Bizottság 2018. február 14-én nyilvánított véleményt. A Régiók Bizottsága úgy döntött, hogy nem nyilvánít véleményt.
6. A Környezetvédelmi Tanács 2018. június 25-én irányadó vitát tartott a javaslatról.
7. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2018. szeptember 26-án az elnökség kompromisszumos szövege alapján megvizsgálta a javaslatot ¹. Valamennyi delegáció hangsúlyozta a jogszabályról szóló megállapodás fontos és sürgős voltát, továbbá támogatta az elnökség arra irányuló erőfeszítéseit, hogy a Környezetvédelmi Tanács a 2018. október 9-i ülésén általános megközelítést fogadjon el.

¹ 12303/18.

8. Az elnökség a megbeszélések eredménye alapján azt a következtetést vonta le, hogy az ambíciószinttel kapcsolatos lezáratlan kérdéseket politikai szinten kell megoldani, és úgy határozott, hogy fenntartja az elnökségi szöveget a jelenlegi formájában.

II. AZ AKTUÁLIS HELYZET

9. A javaslatról folytatott megbeszélések során a tagállamok közötti véleménykülönbség mindvégig a javaslat ambíciószintje – vagyis a 2025-re és 2030-ra kitűzött célszámok – , illetve a kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járművekre (ZLEV) vonatkozó ösztönző mechanizmus tekintetében volt a legmarkánsabb. A delegációk nézetei rendkívüli módon eltértek egymástól: egyesek szerint a Bizottság javaslata túlságosan nagyratörő, mások szerint pedig éppen hogy nem elég ambiciózus, különösen a 2030. évi célszámot illetően.
10. A delegációk általánosságban elismerték, hogy az éghajlat-politikai célkitűzések elérése keretében meg kell valósítani a közlekedési ágazat dekarbonizációját; a megbeszélések ennek megfelelően jórészt inkább az átállás ütemezéséről és a többek között a versenyképességre, a munkahelyekre és a fogyasztókra gyakorolt hatásokról és arról folytak, hogy mindez miként befolyásolhatja külön-külön a tagállamokat.
11. Amellett, hogy elismerték: tisztában vannak azzal, hogy a helyzet nem kezelhető érdemben e rendelet útján, több delegáció is kijelentette, hogy számára fontos kérdést jelent a közlekedésből származó CO₂-kibocsátás Unión belüli áthelyezése, amelyet a javaslat azért idézhet elő, mert növelheti a használt járműveknek a magasabb jövedelmű tagállamokból az alacsonyabb jövedelmű tagállamokba való behozatalát.
12. Ennek fényében, valamint a megbeszélések irányítása és a nézőpontok közelítése érdekében az elnökség egyrészt olyan kompromisszumos szöveget terjesztett elő, amelyben a személygépkocsik esetében a 2030. évi célszám 35%-ra emelkedik, másrészt jelezte, hogy a szám nagyságáról további megbeszéléseket kell még folytatni. Ezen túlmenően a 2024-ben a Bizottság által végzendő felülvizsgálat során a Párizsi Megállapodásban foglalt célokra figyelemmel további csökkentéseket kell mérlegelni a 2030 utáni időszak tekintetében, és esetlegesen célértékeket célszerű javasolni a 2040 utáni időszakra.
A javaslatban másrészt az is szerepel, hogy a hálózatról tölthető hibrid személygépkocsik tekintetében ZLEV-mechanizmuson belül kedvezőbb súlyozást kell alkalmazni, igaz a 2030-as ZLEV-referenciaérték a személygépkocsik esetében 35%-ra emelkedik, és így megfelel a magasabb 2030-as ambíciószintnek. A javaslat így különösen azt segítené elő, hogy a gyártók teljesítsék a 2025-ös célt.

A kompromisszum emellett foglalkozik a használt személygépkocsik kérdésével és egyéb megvitatott problémákkal is, különösen az új európai menetciklus (NEDC) értékeiből a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás (WLTP) értékeibe való átmenetre vonatkozó intézkedésekkel, amelyek célja a gyártóktól származó, megalapozott és reprezentatív szén-dioxid-kibocsátási értékek biztosítása.

13. Az elnökségi kompromisszumos szövegről szóló megbeszélések követően a delegációk – jóllehet elismerték az elnökség erőfeszítéseit – e szakaszban jórészt fenntartják az ambíciószintre vonatkozó eredeti álláspontjukat. A delegációk túlnyomó többsége számára a szöveg a jelenlegi formájában nem elfogadható, annak ellenére, hogy a delegációk egy része a helyes irányba tett lépésként értékeli azt:

- Számos delegáció a kezdetektől kérte az ambíciószint megemelését, különösen azzal érvelve, hogy ez a közös felelősségvállalásról szóló rendeletben meghatározott nemzeti célszámokra és a Párizsi Megállapodásban foglalt célokra figyelemmel szükséges volna, és biztosítaná, hogy az ágazat hosszabb távon is innovatív és versenyképes maradjon. Számukra az elnökségi kompromisszum nem elég ambiciózus, noha elismerik, hogy a szöveg egyes elemei elmozdultak az ambíciószint emelésének irányába. E csoporton belül az álláspontok a különböző aspektusok tekintetében eltérőek. Számos delegáció mind a 2025-ös, mind a 2030-as célszámot meg kívánja emelni, mások pedig csak a 2030-as értéket növelnék meg. A 2025-ös és a 2030-as célszintre vonatkozó álláspontok eltérőek, egyesek pedig nem döntöttek a pontos számadatokról. Néhány delegáció támogatja a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek közötti különbségtételt, ezen belül meg kívánják tartani a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó bizottsági javaslatot, mások pedig szívesebben vennék, ha a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre egyazon célszám vonatkozna. Több delegáció meg kívánja erősíteni a ZLEV-ösztönzők mechanizmusát, mégpedig a ZLEV-referenciaértékek felemelésével és egy „málusz” létrehozásával (a ZLEV-referenciaértékeknek a magasabb széndioxid-kibocsátást eredményező be nem tartása esetére), illetve a kibocsátásmentes járműveknek a mechanizmusban való előnyben részesítésével. Néhány delegáció mindazonáltal jelezte, hogy e követelésekkel kapcsolatban rugalmasságot képes tanúsítani, amennyiben a célszámok kellőképpen magasak. Más delegációk többé-kevésbé elégedettek a bizottsági javaslattal, illetve jelezték, hogy ha a célszámok kellőképpen magasak, akkor esetleg egyáltalán nem lesz szükség mechanizmusra.

- Egyes delegációk ezzel szemben mindvégig ambiciózus, ám reális és elérhető célszámokat sürgettek, figyelembe véve más aspektusokat – így a munkahelyek, a versenyképesség és a fogyasztókra háruló költségek kérdését – is. A delegációk szerint az elnökségi szöveg túl messzire megy, vagy azért, mert a Bizottság javasolta ambíciószint túl magas, vagy mert a bizottsági javaslatban az e delegációk által elfogadható legmagasabb szint szerepel. Más delegációk mindemellett a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek nagyobb súlyozását támogatják. Általánosságban ellenezték a „málusz” létrehozását a ZLEV-ösztönzők mechanizmusában.

14. Ezen túlmenően néhány delegáció összekapcsolja a tömegre vonatkozó rendeltetési paraméter kérdését az ambíciószinttel, és kitart azon álláspontja mellett, hogy a paramétert el kell hagyni, néhány delegáció pedig csak a személygépkocsik esetében tartja azt szükségesnek. Más delegációk – a bizottsági javaslatot támogatva – ellenzik a paraméter törlését, és azzal érvelnek, hogy a tömeg kérdése inkább a gyártók közötti versenyhez kapcsolódik.

Néhány delegáció fenntartja a szakosodott gyártókra vonatkozó külön célértéknek a 2025 utáni időszakra való meghosszabbítására irányuló kérését.

15. Emellett többek között a következő kérdések merültek fel:

- Az egyik delegáció arra irányuló javaslatot tett, hogy a felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezés tartalmazzon egy előzetes értékelést a formális teljesítményalapú kvótákra épülő kibocsátáskereskedelmi piaci mechanizmusnak a járműgyártók körében való bevezetésére vonatkozóan.
- Néhány delegáció újról megerősítette: biztosítani kell, hogy a széndioxid-kibocsátásra vonatkozó, a gyártóktól származó adatok a valós kibocsátásokat tükrözzék, valamint jelezték azt is, hogy készek a további tökéletesítést célzó módszerek vizsgálatára.

III. KONKLÚZIÓ

16. Felkérjük a Tanácsot az ambíciószinthez kapcsolódó lezáratlan kérdések megoldására, valamint arra, hogy az e feljegyzés mellékletében foglalt szöveg alapján fogadjon el általános megközelítést.

Az általános megközelítés képezi majd a Tanács megbízatását az Európai Parlamenttel a rendes jogalkotási eljárás keretében folytatandó tárgyalásokhoz.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyűgépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról és a 715/2007/EK rendelet módosításáról (átdolgozás)²

(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 véleményére,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

² A bizottsági szöveghez képest végzett módosításokat aláhúzás jelöli. A törölt szövegrészeket [...] jelöli.

mivel:

- (1) A 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet³ és az 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet⁴ több alkalommal jelentős mértékben módosították. Mivel további módosítások szükségesek, az említett rendeleteket az áttekinthetőség érdekében célszerű átdolgozni.
- (2) Ezt a rendeletet 2020. január 1-jétől kell alkalmazni, hogy a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet átdolgozását és hatályon kívül helyezését követően az új rendelkezésekre való átállás következetes és hatékony módon történjen. A CO₂-kibocsátási követelményeket és azok teljesítésének módozatait azonban 2024-ig célszerű az említett rendeletekben megállapított formájukban változtatások nélkül hatályban tartani.
- (3) Az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó európai stratégiáról szóló közleményében⁵ a Bizottság világos célt tűz ki: a közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának az évszázad felére legalább 60%-kal alacsonyabbnak kell lennie az 1990-es szintnél, és határozott léptekkel haladni kell a kibocsátásmentesség felé. A közlekedésből származó légszennyező anyagok kibocsátását, melyeknek egészségkárosító hatása van, haladéktalanul és drasztikusan csökkenteni kell. A hagyományos belső égésű motorok kibocsátásait 2020 után tovább kell csökkenteni. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek el kell terjedniük, és 2030-ra jelentős piaci részesedésre kell szert tenniük.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 443/2009/EK rendelete a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról (HL L 140., 2009.6.5., 1. o.).

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2011. május 11-i 510/2011/EU rendelete az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂ -kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról (HL L 145., 2011.5.31., 1. o.).

⁵ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” (COM(2016) 501 final).

- (4) A Bizottság „Európa mozgásban”⁶ és „Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású mobilitás megteremtése – A Földet védelmező, a polgárait jogokkal felruházó, az iparágai és munkavállalói számára biztonságot nyújtó Európai Unió”⁷ című közleményeiben kiemeli, hogy a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási követelmények erős ösztönzést adnak az innovációnak és a hatékonyságnak, hozzájárulnak a gépjárműipar versenyképességének megerősítéséhez, és technológiasemleges módon utat nyitnak a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek előtt.
- (5) E rendelet egyértelműen kijelöli a közúti közlekedési ágazatból származó szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez vezető utat, és hozzájárul ahhoz a kötelező célhoz, hogy az európai uniós gazdaság teljes egészének üvegházhatásúgáz-kibocsátása 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal csökkenjen, amely célt az Európai Tanács a 2014. október 23–24-i következtetéseiben megerősítette, majd a Környezetvédelmi Tanács a 2015. március 6-i ülésén a Párizsi Megállapodás keretében az Unió által bejelentett tervezett nemzeti vállalásként jóvá is hagyta.
- (6) Az Európai Tanács a 2014. októberi következtetéseiben megerősítette azt a célt, hogy azon ágazatok esetében, amelyek kívül esnek az Európai Unió kibocsátáskereskedelmi rendszerén, az üvegházhatásúgáz-kibocsátásokat 2030-ra a 2005-ös szinthez képest 30 %-kal csökkenteni kell. Az említett ágazatok összkibocsátásának tetemes része a közúti közlekedésből származik; e kibocsátások mértéke még mindig jóval meghaladja az 1990-es szinteket. Ha a közúti közlekedésből származó kibocsátások továbbra is nőnek, akkor a többi ágazatban az éghajlatváltozás megfékezése érdekében elért kibocsátáscsökkentések hatása közömbösül.

⁶ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: EURÓPA MOZGÁSBAN – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja, COM(2017) 283 final.

⁷ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: „Az alacsony kibocsátású mobilitás megteremtése – A Földet védelmező, a polgárait jogokkal felruházó, az iparágai és munkavállalói számára biztonságot nyújtó Európai Unió”[COM(2017) 675 final].

- (6a) A Párizsi Megállapodás egyebek mellett azt a hosszú távú célkitűzést határozza meg, hogy az iparosodás előtti szinthez viszonyított globális átlaghőmérséklet-emelkedést jóval 2 °C fok alatt kell tartani, és törekedni kell arra, hogy az iparosodás előtti szinthez viszonyított globális átlaghőmérséklet-emelkedés 1,5 °C fokra korlátozódjon. E cél elérése érdekében 2030 után tovább kell csökkenteni a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek okozta CO₂-kibocsátást.
- (7) Az Európai Tanács a 2014. októberi következtetéseiben kiemelte: fontos a 2020 utáni időszakban is csökkenteni a közlekedési ágazatban az üvegházhatású gázok kibocsátását és a fosszilis tüzelőanyagoktól való függés kockázatait, mégpedig egy a közlekedés kibocsátáscsökkentésének és energiahatékonyágának előmozdítását, az elektromos hajtású közlekedést, és a megújuló energiaforrásoknak a közlekedésben való használatát szolgáló átfogó és technológiaselemleges megközelítés révén.
- (8) A kereslet mérséklését elősegítő energiahatékonyág az egyike [...] az energiaunióra vonatkozó [...] stratégiáról szóló bizottsági közleményben⁸ meghatározott öt, egymást kölcsönösen erősítő és egymással szorosan összefüggő dimenzió – a stratégia célja, hogy az uniós fogyasztók biztonságos, fenntartható, versenyképes és megfizethető energiához jussanak. A [...] közlemény megállapítja, hogy noha az összes gazdasági ágazatnak lépéseket kell tennie energiahatékonyágának növelése érdekében, a közlekedésben hatalmas energiahatékonyági potenciál rejlik, amelyet többek között úgy tudunk érvényre juttatni, ha a 2030-ig tartó időszakban folyamatosan a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási követelmények szigorításán dolgozunk.

⁸ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak, a Régiók Bizottságának és az Európai Beruházási Banknak: A stabil és alkalmazkodóképes energiaunió és az előrettekintő éghajlat-politika keretstratégiája, COM(2015) 80 final.

- (9) A 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet 2015-ben végzett értékelésében megállapítást nyert, hogy azok még mindig relevánsak és összességükben koherensek, jelentős kibocsátáscsökkentést eredményeznek, miközben költséghatékonyság szempontjából felülmúlják a várakozásokat. Emellett jelentős többletértéket jelentenek az Unió számára, amelyet tagállami intézkedések révén nem lehetett volna ugyanolyan mértékben elérni.
- (10) Ezért indokolt továbbra is követni a szóban forgó rendeletekben kitűzött célokat, mégpedig annak révén, hogy a 2030-ig tartó időszakra a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó új CO₂-kibocsátás-csökkentési célértékeket állapítunk meg a teljes uniós járműállomány tekintetében. A csökkentési szintek meghatározása azt szem előtt tartva történt, hogy mennyire hatékonyan járulnak hozzá a közös kötelezettségvállalási rendelet [...] hatálya alá tartozó ágazatokból származó kibocsátások költséghatékony csökkentéséhez a 2030-ig tartó időszakban; milyen költségeket és megtakarításokat eredményeznek a társadalom, a gyártók és a járműhasználók számára; milyen közvetlen és közvetett hatást gyakorolnak a foglalkoztatásra, a versenyképességre és az innovációra; valamint milyen járulékos előnyökkel bírnak a légszennyezés csökkentése és az energiabiztonság szempontjából. [Figyelemmel arra, hogy a személygépkocsik piaci részesedése nagyobb, és ezzel széndioxid-kibocsátásuk össz mennyisége jelentősen magasabb, mint a könnyű haszongépjárművéké, célszerű eltérő megközelítést alkalmazni a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre.]

- (11) A 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁹ végrehajtásának részeként 2017-ben új vizsgálati eljárás lépett hatályba a könnyűgépjárművek CO₂-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának mérésére: a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás (WLTP). Az eljárást az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet¹⁰ határozza meg. Ezzel a [...] vizsgálati eljárással a valós vezetési feltételekre nézve reprezentatívabb CO₂-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek állapíthatók meg. Ezért helyénvaló, hogy az új CO₂-kibocsátási célértékek már az említett vizsgálati eljárással megállapított CO₂-kibocsátási értékeken alapuljanak. Tekintettel azonban arra, hogy a célértékeknek való megfelelési célokra a WLTP-alapú CO₂-kibocsátási értékek 2021-től már rendelkezésre fognak állni, célszerű, hogy az új kibocsátási követelmények a 2021-re megállapított fajlagos kibocsátási célértékek [...] átlagához viszonyított csökkentési szintekként legyenek meghatározva, és kiszámításuk alapját a WLTP vizsgálat céljából mért CO₂-kibocsátás képezze. Annak érdekében, hogy a 2025-ben és 2030-ban alkalmazandó csökkentési szintek meghatározásához kiindulópontként használt értékek megalapozottak és reprezentatívak legyenek, az említett mérések elvégzésének feltételeit az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendeletek végrehajtásának részeként pontosítani kell.¹¹
- (12) Fontos, hogy a CO₂-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos követelmények meghatározása továbbra is Uniószerre kiszámíthatóságot és tervezési biztonságot kínáljon a gépjárműgyártók számára új gépkocsijaik és könnyű haszongépjárműveik tekintetében az Unió egész területén.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2007. június 20-i 715/2007/EK rendelete a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.)

¹⁰ A Bizottság 2017. június 1-jei (EU) 2017/1151 rendelete a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.).

¹¹ A végrehajtási rendeletek elfogadását követően frissítendő.

- (13) Ezért az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek teljes uniós állományára érvényes csökkentési szinteket 2025-re és 2030-ra kell meghatározni, tekintettel a járműállomány megújulási idejére, valamint arra, hogy a közúti közlekedési ágazatnak hozzá kell járulnia a 2030-as éghajlat- és energiapolitikai célértékek teljesüléséhez. E lépcsőzetes megközelítés azért is célszerű, mert idejekorán egyértelmű jelet ad a gépjárműiparnak, hogy ne késlekedjen az energiahatékony technológiák és a kibocsátásmentes, illetve alacsony kibocsátású járművek piaci bevezetésével.
- (13a) Az e rendeletben megállapított CO₂-kibocsátási követelmények az új személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre alkalmazandók. A könnyűgépjárművek jelenlegi állományát illetően, ideértve a használt gépjárműveket is, a kibocsátás csökkentését célzó további intézkedések is hozhatók, többek között nemzeti és uniós szinten.
- (14) Míg az Unió a világ legnagyobb gépjárműgyártóinak egyike, és technológiai vezető szerepet tölt be az ágazatban, a verseny egyre kielezettebb, és a globális gépjárműipar – az elektromos erőátviteli rendszerek terén, valamint az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás terén megvalósuló innovációknak köszönhetően – gyorsan változik. Ahhoz, hogy az Unió megőrizze globális versenyképességét és piaci jelenlétét, olyan keret szabályozásra – többek között a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekkel kapcsolatos olyan ösztönzőre – van szüksége, amely elősegíti egy nagy belső piac kialakulását, és támogatja a technológiai fejlődést és az innovációt.
- (15) A kibocsátásmentes mobilitásra való zökkenőmentes áttérés megkönnyítése érdekében egy kimondottan ezt a célt szolgáló ösztönző mechanizmust kell bevezetni. Ez egy jóváírási mechanizmus lesz, melyet úgy kell kialakítani, hogy előmozdítsa a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedését az uniós piacon.
- (16) A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek uniós járműállományon belüli arányára vonatkozó referenciaértékek megállapításával, valamint egy jól átgondolt mechanizmus bevezetésével, amellyel a gyártóra vonatkoztatott fajlagos CO₂-kibocsátási célértéket a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek a járműgyártó saját állományán belüli arányának alapján kiigazítják, határozottan és hitelt érdemlően ösztönözni lehet az ilyen járművek kifejlesztését és elterjesztését, miközben a hagyományos belső égésű motorok hatékonyságának fokozására irányuló lehetőség sem szűnik meg.

- (17) A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek után járó jóváírások megállapításakor indokolt a különböző járművek CO₂-kibocsátásában mutatkozó különbségeket figyelembe venni. Ami a személygépkocsikat illeti, a jóváírások megállapításakor megfelelően el kell ismerni azt, hogy az alacsony kibocsátású járművek, és különösen a hálózatról tölthető hibrid járművek fontos szerepet töltenek be a kibocsátásmentes járművekre való átállásban. A kiigazítási mechanizmusnak biztosítania kell, hogy a referenciaszintet meghaladó teljesítményt nyújtó gyártók magasabb fajlagos CO₂-kibocsátási célértékek előnyeit élvezhessék. A kiegyensúlyozott megközelítés érdekében a mechanizmuson belül korlátokat kell szabni a lehetséges kiigazítások mértékének. Ez ösztönzőleg fog hatni az elektromos és egyéb töltő-infrastruktúra időben történő kiépítésére, és mind a fogyasztók, mind a versenyképesség, mind a környezet szempontjából nagy előnyöket biztosít.
- (18) Az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek esetében kitűzött átlagos célértéket megvalósító jogszabályi keretnek a verseny szempontjából semleges, társadalmilag méltányos és az európai gépjárműgyártók sokféleségét figyelembe vevő fenntartható csökkentési célértékeket kell kitűznie, elkerülve a köztük lévő verseny indokolatlan torzulását.
- (19) Annak érdekében, hogy a piac sokszínűsége megmaradjon, és hogy a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek piaca képes legyen kielégíteni az eltérő fogyasztói igényeket, a CO₂-kibocsátásra vonatkozó célértékeket a járművek rendeltetésének függvényében, lineáris alapon kell meghatározni.
- A tömeg rendeltetési paraméterként való fenntartása a hatályban lévő rendszerrel összhangban lévőknek tűnik. A közutakon használt járművek tömegének pontosabb figyelembevétele érdekében a paramétert 2025-ben kezdődő hatállyal a jármű menetkész tömegéről a jármű vizsgálati tömegére kell módosítani, amelyet az [...] (EU) 2017/1151 rendelet alapján elfogadott WLTP vizsgálati eljárás határoz meg.
- (20) El kell kerülni, hogy a teljes EU-s járműállományra vonatkozó célértékek a járművek átlagos tömegében bekövetkezett változások nyomán módosuljanak. Az átlagos járműtömegben bekövetkező változásokat a fajlagos kibocsátási célértékek kiszámításánál kell figyelembe venni, mégpedig haladéktalanul, és az e célra használt átlagos tömeg értékét 2025-től kezdődően két évente ki kell igazítani.

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

(22) E rendelet [...] úgy kívánja elérni a céljait, hogy többek között [...] ösztönzőket teremt a gépjárműipar számára az új technológiákba való beruházásra. A rendelet közvetlenül előmozdítja az ökoinnovációt és olyan mechanizmussal szolgál, amely alkalmas a jövőbeni technológiai fejlődés követésére.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy az ökoinnovációs megoldások hozzájárultak a 443/2009/EK rendelet és az 510/2011/EU rendelet költséghatékonyságához csakúgy, mint a valós vezetési feltételek melletti CO₂-kibocsátások csökkentéséhez. Ezt a módozatot tehát meg kell tartani, alkalmazási körét pedig ki kell terjeszteni a légkondicionáló rendszerek hatékonyságjavításának ösztönzésére.

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

- (24) A 2007/46/EK irányelv harmonizált keretet hoz létre, amely tartalmazza a hatálya alá tartozó valamennyi új jármű jóváhagyásához szükséges igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket. Az e rendelet előírásainak betartásáért felelős szervnek azonosnak kell lennie azzal a szervvel, amely a 2007/46/EK irányelv értelmében felelős a típusjóváhagyási eljárás valamennyi mozzanatáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért.
- (25) A típusjóváhagyás tekintetében a 2007/46/EK irányelv II. melléklete szerinti különleges rendeltetésű járművekre különleges előírások vonatkoznak, ezért ezeket ki kell zárni e rendelet alkalmazási köréből.
- (26) A kibocsátások csökkentésére irányuló célok meghatározása tekintetében nem célszerű ugyanazt a módszert alkalmazni a nagy mennyiségben termelő gyártókra, mint a kis mennyiségben termelő gyártókra, akik vagy amelyek az e rendeletben rögzített kritériumok alapján függetlennek tekintendők. A kis mennyiségben termelő gyártók számára lehetővé kell tenni, hogy alternatív kibocsátáscsökkentési célokat kérelmezhessenek, amelyek összefüggenek az adott gyártó járműveinek a CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló műszaki kapacitásával, illetve összeegyeztethetők az érintett piaci szegmens jellemzőivel.
- (27) Annak tudomásulvételeként, hogy a járművek rendeltetése alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése aránytalan mértékben érinti a legkisebb gyártókat, hogy a derogációs eljárás nagy adminisztratív terhet jelent, és hogy elhanyagolható az e gyártók járműeladásai kapcsán elért CO₂-kibocsátás-csökkenésben mérhető eredmény, a fajlagos kibocsátási célértékek és a többletkibocsátási díj hatálya nem terjed ki azokra a gyártókra, akik vagy amelyek évente kevesebb mint 1 000, az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsit és új könnyű haszongépjárművet gyártanak.

Ha azonban egy mentességet már élvező gyártó kérelmez eltérést, és azt meg is kapja, indokolt előírni számára, hogy teljesítse a szóban forgó eltérésben meghatározott célértéket.

- (28) A résziaci gyártók számára a 95 g CO₂/km célértéktől való eltérés megadására szolgáló eljárás biztosítja, hogy a tőlük elvárt kibocsátáscsökkentés az említett célérték tekintetében összhangban legyen a nagy mennyiséget termelő gyártóktól elvárttal. A tapasztalatok szerint azonban a résziaci gyártók ugyanolyan potenciállal rendelkeznek a CO₂-célértékek teljesítését illetően, mint a nagy gyártók, ezért a 2025-től érvényes célértékek tekintetében nem helyénvaló különbséget tenni e két gyártói kategória között.
- (29) Az Unió területén nyilvántartásba vett valamennyi új, a gyártók felelősségi körébe tartozó személygépkocsira és könnyű haszongépjárműre vonatkozó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás meghatározásakor minden személygépkocsit és könnyű haszongépjárművet figyelembe kell venni, függetlenül tömegüktől vagy egyéb jellemzőiktől. Bár a 715/2007/EK rendelet nem terjed ki azon 2 610 kg-ot meghaladó referenciatömegű személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre, amelyekre az említett rendelet [...] 2. cikkének (2) bekezdése értelmében nem terjesztették ki a típusjóváahagyást, e járművek kibocsátását a 715/2007/EK rendelet szerint a könnyű haszongépjárművek tekintetében rögzített mérési eljárásokkal kell mérni, nevezetesen a 692/2008/EK bizottsági rendeletben¹² és az (EU) 2017/1151 rendeletben megállapított eljárásokkal, valamint a 443/2009/EK rendelet és az 510/2011/EU rendelet alapján elfogadott megfeleltetési eljárásokkal, nevezetesen az (EU) 2017/1152¹³ és (EU) 2017/1153¹⁴ bizottsági végrehajtási rendelet szerinti eljárásokkal. Az így kapott CO₂-kibocsátási értékeket fel kell tüntetni a jármű megfeleléségi nyilatkozatában annak érdekében, hogy a járművet fel lehessen venni a nyomkövetési rendszerbe.

¹² A Bizottság 2008. július 18-i 692/2008/EK rendelete a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanács rendelet módosításáról és végrehajtásáról (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.).

¹³ A Bizottság (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelete (2017. június 2.) a szabályozási vizsgálati eljárásnak a könnyű haszongépjárművek tekintetében történő változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és a 293/2012/EU végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 175., 2017.7.7., 644. o.).

¹⁴ A Bizottság (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelete (2017. június 2.) a szabályozási vizsgálati eljárás változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és az 1014/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 175., 2017.7.7., 679. o.).

- (30) A befejezett könnyű haszongépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátását az alapjármű gyártójához kell hozzárendelni.
- (31) Indokolt figyelembe venni a könnyű haszongépjárművek azon gyártóinak különleges helyzetét, akik vagy amelyek többlépcsős típusjövahagyásban részt vevő nem teljes járműveket gyártanak. Noha ezek a gyártók felelősek a CO₂-kibocsátási célértékek teljesítéséért, lehetőséget kell számukra biztosítani arra, hogy elfogadható bizonyossággal előre jelezzék a befejezett járművek CO₂-kibocsátását. A Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy ezeket a szükségleteket a 715/2007/EK [...] rendelet értelmében elfogadott végrehajtási intézkedések megfelelően tükrözzék.
- (32) Annak érdekében, hogy a gyártók számára az e rendeletben előírt célértékek elérése érdekében kellő rugalmasságot lehessen biztosítani, a gyártók – nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes eljárások keretében – csoportosulásokat hozhatnak létre. A csoportosulás létrehozásáról szóló megállapodás időbeli hatálya nem haladhatja meg az öt évet, azonban meghosszabbítható. Amennyiben gyártói csoportosulás jön létre, és a csoportosulás egészének átlagos kibocsátása nem haladja meg a csoportosulás számára előírt fajlagos kibocsátási célértéket, akkor úgy kell tekinteni, hogy a gyártók teljesítették a célértékeket.
- (33) A gyártók számára biztosított azon lehetőség, hogy csoportosulásokat hozzanak létre, a CO₂-kibocsátási célértékeknek való megfelelés költséghatékony módjának bizonyult, és különösen azon gyártók esetében könnyítette meg a követelményeknek való megfelelést, akik vagy amelyek korlátozott számú járműtípust állítanak elő. A versenysemlegesség javítása érdekében a Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy pontosítsa, milyen feltételek mellett alkothatnak csoportosulást egymástól független gyártók, aminek köszönhetően a kapcsolt vállalkozások helyzetével egyenértékű helyzetbe kerülnek.
- (34) Az e rendelet szerint meghatározott célértékek teljesülésének biztosítása érdekében megbízható megfelelési mechanizmusra van szükség.

- (35) Az e rendeletben előírt CO₂-csökkentések eléréséhez az is elengedhetetlen, hogy a használatban lévő járművek kibocsátásai megfeleljenek a típusjóváhagyás során megállapított CO₂-értékeknek. Ezért lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy egy gyártó fajlagos átlagos kibocsátásainak kiszámítása során figyelembe vegyen mindennemű olyan rendszerszerű nem megfelelést, amelyet a típusjóváhagyó hatóságok állapítottak meg a használatban lévő járművek CO₂-kibocsátását illetően.
- (36) Ahhoz, hogy a Bizottság ilyen intézkedéseket hozhasson, fel kell ruházni az ahhoz szükséges hatáskörrel, hogy kidolgozzon és végrehajtsa egy olyan eljárást, amellyel ellenőrizni lehet a forgalomba hozott könnyűgépjárművek CO₂-kibocsátásának használat közbeni megfelelőségét. A 715/2007/EK rendeletet ezért módosítani kell.
- (37) Az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátását az Unióban összehangolt alapelvek alapján, a 715/2007/EK rendeletben meghatározott módszer szerint kell mérni. E rendelet adminisztrációs terheinek minimális szintre való csökkentése érdekében a rendszer előírásainak teljesítését az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó, a tagállamok által összegyűjtött és a Bizottsághoz eljuttatott adatok alapján kell végezni. A teljesítés értékeléséhez használt adatok egységességének biztosítása érdekében ezen adatok összegyűjtésének és bejelentésének folyamatát a lehető legnagyobb mértékben össze kell hangolni. Az illetékes hatóságok pontos és hiánytalan adatok szolgáltatásával kapcsolatos felelősségét egyértelműen meg kell állapítani csakúgy, mint azt, hogy az adatminőségi ügyek kezelésében hatékonyan együtt kell működniük mind egymással, mind a Bizottsággal.
- (38) Az e rendelet szerinti célértékek gyártók általi teljesítését uniós szinten kell értékelni. Az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátását az Unióban összehangolt alapelvek alapján, a 715/2007/EK rendeletben meghatározott módszer szerint kell mérni. A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az Unió általános költségvetése bevételének kell tekinteni.

- (39) A tagállamok által az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 193. cikke értelmében fenntartott vagy bevezetett nemzeti intézkedések – e rendelet célját és az abban meghatározott eljárásokat figyelembe véve – nem állapíthatnak meg további vagy szigorúbb szankciókat azokra a gyártókra, akik vagy amelyek nem teljesítik az e rendelet szerinti célértékeiket.
- (40) E rendelet nem érinti az uniós versenyszabályok teljes körű alkalmazását.
- (41) Az ebben a rendeletben megállapított célértékeknek a CO₂-kibocsátások csökkentése terén megmutatkozó hatékonysága a valóságban nagyban függ a hivatalos vizsgálati eljárás reprezentativitásától. A tudományos tanácsadási mechanizmus (SAM)¹⁵ véleménye és az Európai Parlamentnek a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően elfogadott ajánlása¹⁶ szerint ki kell alakítani egy mechanizmust annak értékelésére, hogy a járműveknek [...] a 715/2007/EK rendelet alapján elfogadott WLTP vizsgálati eljárásnak megfelelően meghatározott CO₂-kibocsátási és energiafogyasztási értékei a valós vezetési feltételekre nézve reprezentatívak-e. A Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy a személyes adatok védelmét biztosítva gondoskodjon a szóban forgó adatok nyilvános elérhetőségéről, és szükség esetén eljárásokat dolgozhasson ki az említett értékelések elvégzéséhez szükséges adatok azonosítására és begyűjtésére.

¹⁵ A tudományos tanácsadók magas szintű munkacsoportja, 2016/1. számú tudományos szakvélemény: „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing” (A könnyűgépjárművek CO₂-kibocsátásának valós vezetési feltételek mellett és laboratóriumi vizsgálatok során mért értékei közötti eltérések megszüntetése).

¹⁶ Az Európai Parlament 2017. április 4-i ajánlása a Tanácshoz és a Bizottsághoz a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően (2016/2908(RSP)).

- (42) A tervek szerint 2024-ben esedékessé válik a [közös kötelezettségvállalási rendelet és a kibocsátáskereskedelmi rendszerről szóló irányelv] keretében elért haladás felülvizsgálata. Ezért indokolt ennek a rendeletnek a hatékonyságát is ugyanabban az évben átfogó módon felmérni, hogy mindezen jogi eszközök keretében végrehajtott intézkedéseket összehangolt és következetes módon lehessen értékelni. A felülvizsgálat során a Bizottságnak egyértelműen ki kell jelölnie azt az utat, amelyet követve 2030 után tovább csökkenthető a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek általi CO₂-kibocsátás, jelentős mértékben hozzájárulva a Párizsi Megállapodásban rögzített hosszú távú célok eléréséhez. A felülvizsgálatról szóló jelentéshez adott esetben a rendeletre vonatkozó módosítási javaslatot kell mellékelni.
- (43) A 443/2009/EK rendeletet és az 510/2011/EU rendeletet 2020. január 1-jével hatályon kívül kell helyezni.
- (44) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni.
- [...] A [...] csoportosulásról szóló megállapodásokra vonatkozó egyedi feltételekkel, az átlagos kibocsátásra vonatkozó adatok ellenőrzésével és bejelentésével, egy gyártó fajlagos átlagos kibocsátásainak kiszámítása során a járművek CO₂-kibocsátásban tapasztalt eltérések figyelembe vételét szolgáló eljárásokkal, a többletkibocsátási díj beszedésére alkalmazandó eszközök meghatározásával, a CO₂-csökkenést eredményező innovatív technológiák vagy innovatív technológiai csomagok jóváhagyására szolgáló eljárásokkal, az annak nyomon követését és értékelését lehetővé tevő intézkedésekkel, hogy a WLTP vizsgálati eljárásnak megfelelően meghatározott CO₂-kibocsátási és energiafogyasztási értékek a valós vezetési körülményekre nézve reprezentatívak-e, továbbá a [...] fajlagos CO₂-kibocsátások mérésére szolgáló vizsgálati eljárásban bekövetkező változások érvényesítéséhez szükséges korrelációs paraméterek meghatározásával kapcsolatos végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁷ megfelelően kell gyakorolni.

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (46) E rendelet egyes nem alapvető rendelkezéseinek módosítása [...] érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a II. és III. mellékletnek az adatszolgáltatási követelmények és az adatparaméterek módosítása tekintetében, [...] az M_0 és TM_0 szám adatok [...] és a $7\text{g CO}_2/\text{km}$ felső határérték kiigazítása tekintetében, valamint a vizsgálati eljárásban bekövetkező változás érvényesítése érdekében a fajlagos kibocsátási célértékek kiszámításához használt képlet kiigazítása tekintetében. E rendelet egyes nem alapvető rendelkezéseinek kiegészítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a fajlagos kibocsátási célértékek alóli eltérésre való jogosultság feltételeinek értelmezésére, a kérelmek tartalmára, valamint a fajlagos CO_2 -kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalmára és értékelésére vonatkozó szabályok tekintetében. 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 megállapodásnak¹⁸ 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.
- (47) Mivel e rendelet célját, nevezetesen az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO_2 -kibocsátási követelmények megállapítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a rendelet terjedelme és hatásai miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

¹⁸ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy és célok

- (1) Ez a rendelet CO₂-kibocsátási követelményeket állapít meg az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan, hogy ezáltal hozzájáruljon az Unió által az üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése tekintetében [...] az (EU) 2018/... rendeletben [közös kötelezettségvállalási rendelet] megállapított célérték teljesítéséhez és a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez, valamint hogy biztosítsa a belső piac megfelelő működését.
- (2) Ez a rendelet 2020. január 1-jétől az új személygépkocsik teljes uniós állományának átlagos kibocsátásaira vonatkozó célértéket 95 g CO₂/km-ben, az Unióban nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek teljes uniós állományának átlagos kibocsátásaira vonatkozó célértéket pedig 147 g CO₂/km-ben állapítja meg, 2020. december 31-ig a 692/2008/EK rendeletnek, valamint az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendeletnek megfelelően, 2021. január 1-jétől pedig az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően mérve.
- (3) Ez a rendelet 2024. december 31-ig a Bizottságnak a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett 2007. évi közleményében¹⁹ említett uniós integrált megközelítés keretében további intézkedésekkel fog kiegészülni, amelyek további 10 g/km mértékű CO₂-kibocsátáscsökkentést irányoznak elő.

¹⁹ A Bizottság 2007. február 7-i közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről (COM(2007) 19 végleges).

- (4) 2025. január 1-jétől a teljes uniós járműállományra vonatkozó következő célértékeket kell alkalmazni:
- a) az új személygépkocsik átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet A. részének 6.1.1. pontja szerint meghatározott 2021. évi fajlagos kibocsátási célértékek átlagának 15 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték;
 - b) az új könnyű haszongépjárművek átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet B. részének 6.1.1. pontja szerint meghatározott 2021. évi fajlagos kibocsátási célértékek átlagának 15 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték.
- (5) 2030. január 1-jétől a következő célértékeket kell alkalmazni:
- a) az új személygépkocsik átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet A. részének 6.1.2. pontja szerint meghatározott 2021. évi fajlagos kibocsátási célértékek átlagának [35 %]-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték;
 - b) az új könnyű haszongépjárművek átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet B. részének 6.1.2. pontja szerint meghatározott 2021. évi fajlagos kibocsátási célértékek átlagának 30 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték.

2. cikk

Hatály

- (1) E rendelet az alábbi gépjárművekre alkalmazandó:
- a) a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének meghatározása szerinti M₁ kategóriájú gépjárművek (a továbbiakban: személygépkocsik), amennyiben e járműveket az Unióban először veszik nyilvántartásba és azokat korábban az Unión kívül nem vették nyilvántartásba (a továbbiakban: új személygépkocsik);

- b) a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének meghatározása szerinti N₁ kategóriájú, legfeljebb 2 610 kg referenciatömegű gépjárművek, valamint azon N₁ kategóriájú járművek, amelyekre a típusjóvá hagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében kiterjesztették (a továbbiakban: könnyű haszongépjárművek), amennyiben e járműveket az Unióban első alkalommal veszik nyilvántartásba, és azokat korábban az Unión kívül nem vették nyilvántartásba (a továbbiakban: új könnyű haszongépjárművek).
- (2) Nem vehető figyelembe az Unión kívüli korábbi nyilvántartásba vétel, ha arra az Unióban való nyilvántartásba vételt megelőzően kevesebb mint három hónappal került sor.
- (3) Ez a rendelet nem alkalmazandó a 2007/46/EK irányelv II. melléklete A. részének 5. pontjában meghatározott különleges rendeltetésű járművekre.
- (4) A 4. cikk, a 7. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a 8. cikk, valamint a 9. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó arra a gyártóra, aki vagy amely valamennyi kapcsolt vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint 1000 új, az Unióban nyilvántartásba vett személygépkocsiért vagy kevesebb mint 1000 új, az Unióban nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárműért volt felelős, kivéve ha a szóban forgó gyártó a 10. cikk szerint eltérést kérelmez, és azt meg is kapja.

3. cikk

Fogalommeghatározások

- (1) E rendelet alkalmazásában:
- a) „átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás”: egy gyártó vonatkozásában az általa gyártott összes új személygépkocsi vagy összes új könnyű haszongépjármű fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga;
- b) „megfelelőségi nyilatkozat”: a 2007/46/EK irányelv 18. cikke szerinti nyilatkozat;

- c) „befejezett jármű”: az a könnyű haszongépjármű, amely a többlépcsős típusjóváahagyási eljárás befejezését követően típusjóváahagyást kapott a 2007/46/EK irányelvnek megfelelően;
- d) „teljes jármű”: minden olyan könnyű haszongépjármű, amelyet nem kell befejezni a 2007/46/EK irányelv vonatkozó műszaki követelményeinek való megfelelés érdekében;
- e) „alapjármű”: minden olyan könnyű haszongépjármű, amelyet egy többlépcsős típusjóváahagyási eljárás kezdeti szakaszában használnak;
- f) „gyártó”: az a személy vagy szerv, aki vagy amely a jóváahagyó hatóságnak felelős a 2007/46/EK irányelv szerinti EK-típusjóváahagyási eljárás minden vonatkozásáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért;
- g) „menetkész tömeg”: a menetkész állapotú, teljesen felszerelt személygépkocsinak vagy könnyű haszongépjárműnek a megfelelőségi nyilatkozatban feltüntetett és a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.6. pontja szerint meghatározott tömege;
- h) „fajlagos CO₂-kibocsátás”: a személygépkocsinak vagy a könnyű haszongépjárműnek a 715/2007/EK rendelettel és annak végrehajtási rendeleteivel összhangban mért és a gépjármű megfelelőségi nyilatkozatában „CO₂-kibocsátás (vegyes)” megjelöléssel feltüntetett CO₂-kibocsátása. A 715/2007/EK rendelet szerinti típusjóváahagyással nem rendelkező személygépkocsik vagy könnyű haszongépjárművek esetében a fajlagos CO₂-kibocsátás 2020. december 31-ig a 715/2007/EK rendelet szerint mért, azaz a 692/2008/EK rendeletben megállapított mérési eljárásnak, 2021. január 1-jétől pedig az (EU) 2017/1151 rendeletben megállapított mérési eljárásnak vagy pedig a Bizottság által az ilyen járművek CO₂-kibocsátásának megállapítása céljára elfogadott eljárásoknak megfelelően mért CO₂-kibocsátás;

- i) „alapterület”: az átlagos nyomtáv szorozva a tengelytávval, a megfeleléségi nyilatkozatban foglaltak és a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.1. és 2.3. pontjában meghatározottak szerint;
 - j) „fajlagos kibocsátási célérték” : egy gyártó vonatkozásában az I. melléklet szerint megállapított éves célérték, illetve ha a gyártó számára a 10. cikk szerint eltérést engedélyeznek, az adott eltéréssel összhangban meghatározott fajlagos kibocsátási célérték;
 - k) „a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték”: valamennyi új személygépkocsi vagy valamennyi új könnyű haszongépjármű CO₂-kibocsátásának egy adott időszakban elérendő átlaga;
 - l) „vizsgálati tömeg”: a személygépkocsinak vagy a könnyű haszongépjárműnek a megfeleléségi nyilatkozatban feltüntetett és az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 3.2.25. pontjában meghatározottak szerinti vizsgálati tömege;
 - m) „kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású jármű”: olyan személygépkocsi vagy könnyű haszongépjármű, melynek az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott kipufogógáz-kibocsátása a nullától legfeljebb 50 g CO₂/km értékig terjed;
 - n) „hasznos terhelés”: a 2007/46/EK irányelv II. melléklete szerinti műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg és a jármű tömege közötti különbség.
- (2) E rendelet alkalmazásában a „kapcsolt gyártók csoportja” a gyártót és kapcsolt vállalkozásait jelenti. A gyártók tekintetében „kapcsolt vállalkozások”:
- a) az olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó közvetlenül vagy közvetve:
 - i. jogosult a szavazati jogok több mint felének gyakorlására; vagy

- ii. jogosult a felügyelőbizottság, az igazgatótanács vagy a vállalkozást jogi értelemben képviselő szervek tagjai több mint felének kinevezésére; vagy
 - iii. jogosult a vállalkozás ügyeinek irányítására;
- b) az olyan vállalkozások, amelyek a gyártó tekintetében közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkeznek;
 - c) az olyan vállalkozások, amelyekben a b) pontban említett vállalkozás közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkezik;
 - d) az olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó az a), b) vagy c) pontban említett vállalkozások egyikével vagy közülük többel közösen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel, vagy az olyan vállalkozások, amelyekben az utóbbi vállalkozások közül kettő vagy több együttesen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel;
 - e) az olyan vállalkozások, amelyekben az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel együttesen rendelkezik a gyártó vagy az a)–d) pontban említett egy vagy több kapcsolt vállalkozása, és egy vagy több harmadik személy.

4. cikk

Fajlagos kibocsátási célértékek

- (1) A gyártó köteles biztosítani, hogy járműveinek átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása ne lépje túl az alábbi fajlagos kibocsátási célértékeket:
 - a) a 2020-as naptári év tekintetében a személygépkocsik esetében az I. melléklet A. része 1. és 2. pontjának megfelelően meghatározott fajlagos kibocsátási célérték, a könnyű haszongépjárművek esetében pedig az I. melléklet B. része 1. és 2. pontjának megfelelően meghatározott fajlagos kibocsátási célérték, illetve amennyiben a gyártónak a 10. cikk alapján eltérést engedélyeztek, akkor az eltérés szerint meghatározott célérték;

- b) 2021-től 2024-ig minden naptári évben az I. melléklet A., illetve B. részének 3. és 4. pontja szerint, illetve ha a gyártó számára a 10. cikk szerint eltérést engedélyeznek, az adott eltérés és az I. melléklet A. vagy B. részének 5. pontja szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célérték;
- c) 2025-től minden naptári évben az I. melléklet A. vagy B. részének 6.3. pontja szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek.
- (2) Amennyiben könnyű haszongépjárművek esetében a befejezett jármű fajlagos kibocsátásának értéke nem áll rendelkezésre, az alapjármű gyártója az alapjármű fajlagos kibocsátásának értéke alapján határozza meg járműveinek átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását.
- (3) Az egyes gyártók átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának kiszámításához az adott évben a gyártó által nyilvántartásba vett új személygépkocsik alábbi arányait kell figyelembe venni:
- 2020-ban 95 %,
 - 2021-től kezdődően 100 %.

5. cikk

Extra kibocsátási egységek a 95 g/km-es CO₂-kibocsátási célérték kiszámításához

Az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás kiszámításakor minden egyes, 50 g CO₂/km-nél alacsonyabb fajlagos CO₂-kibocsátású új személygépkocsi:

2020-ban 2 személygépkocsinak,

2021-ben 1,67 személygépkocsinak,

2022-ben 1,33 személygépkocsinak,

2023-tól kezdve pedig 1 személygépkocsinak számít,

a 2020 és 2022 közötti időszakban a gépjármű nyilvántartásba vételének éve tekintetében, gyártónként – a teljes időszakra vonatkozóan – 7,5 g CO₂/km CO₂-kibocsátási felső korlát mellett [...] az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet 5. cikkének megfelelően kiszámított módon [...].

Csoportosulás

- (1) A 10. cikk szerinti eltéréssel nem rendelkező gyártók csoportosulást hozhatnak létre a 4. cikk szerinti kötelezettségeik teljesítése céljából.
- (2) A csoportosulást létrehozó megállapodás egy vagy több naptári évre vonatkozhat, de az egyes megállapodások teljes időtartama nem haladhatja meg az öt naptári évet, és a megállapodást legkésőbb a kibocsátások tervezett csoportosítása szerinti első naptári év december 31-éig meg kell kötni. A csoportosulást létrehozó gyártók az alábbiakról tájékoztatják a Bizottságot:
 - a) a csoportosulásban részt vevő gyártók;
 - b) a csoportosulást vezető gyártó, amely a csoportosulás kapcsolattartója lesz, és amely felelni fog azon többletkibocsátási díj befizetéséért, amelyet a csoportosulásra a 8. cikk értelmében kivetnek;
 - c) annak bizonyítéka, hogy a csoportosulás vezetője képes lesz a b) pontban meghatározott kötelezettségek teljesítésére;
 - d) a nyilvántartásba vett járművek kategóriája (M₁-es vagy N₁-es), amelyre vonatkozóan a csoportosulás létrejött.
- (3) Ha a csoportosulás javasolt vezetője nem tesz eleget a csoportosulásra a 8. cikk értelmében kivetett többletkibocsátási díj befizetésére vonatkozó kötelezettségének, a Bizottság erről értesíti a gyártókat.
- (4) A csoportosulásban részt vevő gyártók együttesen értesítik a Bizottságot mind a csoportosulás vezetőjével vagy annak pénzügyi helyzetével kapcsolatos változásokról – amennyiben ezek befolyásolják a csoportosulás vezetőjének azt a képességét, hogy eleget tegyen a csoportosulásra a 8. cikk értelmében kivetett többletkibocsátási díj befizetésére vonatkozó kötelezettségének –, mind pedig a csoportosulás tagságában bekövetkező változásokról, illetve a csoportosulás feloszlásáról.

- (5) A gyártók csoportosulásáról szóló megállapodásokat köthetnek, ha ezek összhangban vannak az EUMSZ 101. és 102. cikkével, és ha gazdaságilag ésszerű feltételek mellett, nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes részvételt biztosítanak bármely, a csoportosulásba felvételét kérő gyártónak. Az uniós versenyszabályok e csoportosulásokra való általános alkalmazhatóságának sérelme nélkül a csoportosulás valamennyi tagja biztosítja különösen azt, hogy a csoportosulási megállapodás keretében ne kerülhessen sor adatok megosztására vagy információcserére, az alábbi információk kivételével:
- a) átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás;
 - b) fajlagos kibocsátási célérték;
 - c) az összes nyilvántartásba vett jármű száma.
- (6) Az (5) bekezdés nem alkalmazandó, ha a csoportosulásban részt vevő valamennyi gyártó a kapcsolt gyártók ugyanazon csoportjának a tagja.
- (7) A (3) bekezdésben említett értesítés esetét kivéve az azon csoportosulásban részt vevő gyártók, amelyről a Bizottsághoz tájékoztatás érkezik, a 4. cikk szerinti kötelezettségeiknek való megfelelés alkalmazásában egyetlen gyártónak minősülnek. Az egyes gyártókra és csoportosulásokra vonatkozó ellenőrzési és bejelentési információkat rögzítik, jelentést készítenek róluk, és hozzáférhetővé teszik őket a 7. cikk (4) bekezdésében említett központi nyilvántartásban.
- (8) A Bizottság a 15. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében elfogadott végrehajtási aktusok révén részletesen meghatározhatja az (5) bekezdésnek megfelelően létrehozott csoportosulásról szóló megállapodásokra vonatkozó feltételeket.

7. cikk

Az átlagos kibocsátás nyomon követése és bejelentése

- (1) Minden naptári évre vonatkozóan a tagállamok nyilvántartást vezetnek a területükön nyilvántartásba vett összes új személygépkocsi és összes új könnyű haszongépjármű adatairól a II. és III. melléklet A. részével összhangban. Ezeket az adatokat a gyártók, illetve az egyes tagállamokban a gyártók által kijelölt importőrök vagy képviselvek rendelkezésére bocsátják. A tagállamok minden tőlük telhetőt megtesznek annak biztosítására, hogy a nyilvántartó szervek működése átlátható legyen. Minden tagállam biztosítja, hogy megmérjék a 715/2007/EK rendelet szerinti típusjövahagyással nem rendelkező személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátását, és azt rögzítsék a megfelelőségi nyilatkozatban.
- (2) A tagállamok legkésőbb minden év február 28-ig meghatározzák és a Bizottságnak továbbítják a II. és III. melléklet A. részében felsorolt adatokat az előző naptári év vonatkozásában. Az adatokat a II. melléklet B. részében és a III. melléklet C. részében meghatározott formátumban kell továbbítani.
- (3) A Bizottság kérésére a tagállamoknak az (1) bekezdés szerint összegyűjtött teljes adathalmazt is át kell adniuk.
- (4) A Bizottság központi nyilvántartást vezet a tagállamok által e cikk alapján bejelentett adatokról, és minden év június 30-ig gyártónként előzetes számítással meghatározza a következőket:
 - a) átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás az előző naptári évben;
 - b) fajlagos kibocsátási célérték az előző naptári évben; és
 - c) az előző naptári évi átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célérték közötti különbség.

A Bizottság minden gyártót értesít a rá vonatkozó előzetes számításról. Az értesítésben fel kell tüntetni a nyilvántartásba vett új személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek darabszámára és fajlagos CO₂-kibocsátására vonatkozó adatokat tagállamonkénti bontásban.

A nyilvántartásnak hozzáférhetőnek kell lennie a nyilvánosság számára.

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

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

- (6) A tagállamok kijelölik a nyomon követési adatok e rendelettel összhangban történő összegyűjtéséért és továbbításáért felelős illetékes hatóságot, és értesítik a Bizottságot a kijelölt illetékes hatóságról.

Az illetékes hatóságok gondoskodnak arról, hogy a Bizottsághoz eljuttatott adatok pontosak és hiánytalanok legyenek, továbbá [...] kijelölnek egy kapcsolattartó pontot, amelynek képesnek kell lennie rövid időn belül választ adni az eljuttatott adathalmazokat érintő hibák és hiányosságok orvoslására a Bizottságtól érkező kérésekre.

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

- (7a) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. és III. mellékletben szereplő adatszolgáltatási követelmények és adatparaméterek módosítása érdekében.

- (8) A típusjövahagyó hatóságok haladéktalanul értesítik a Bizottságot, ha a 715/2007/EK rendelet [11a. cikkében] említett eljárással összhangban végzett ellenőrzések során eltéréseket tapasztalnak a forgalomba helyezett gépjárművek CO₂-kibocsátása és a megfeleléségi nyilatkozatban feltüntetett értékek között.

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

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

- (9) A tagállamok továbbá e cikkel összhangban adatokat gyűjtenek és jelentést készítenek a 2007/46/EK irányelv II. mellékletében meghatározott, 2 610 kg referenciatömeget meg nem haladó M₂ és N₂ kategóriájú könnyű haszongépjárművek nyilvántartásba vételére, továbbá azon járművekre vonatkozóan, amelyekre a típusjövahagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése szerint kiterjesztették.

8. cikk

Többletkibocsátási díj

- (1) A Bizottság minden naptári év vonatkozásában többletkibocsátási díj megfizetésére kötelezi értelemszerűen a gyártót vagy a csoportosulás vezetőjét, ha a gyártó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása meghaladja a fajlagos kibocsátási célértékét.
- (2) Az (1) bekezdés szerinti többletkibocsátási díjat a következő képlettel kell kiszámítani:

$(\text{Többletkibocsátás} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{az újonnan nyilvántartásba vett gépjárművek száma.}$

E cikk alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

- „többletkibocsátás”: g/km-ben kifejezett, harmadik tizedesjegyre kerekített pozitív számként megadott azon többlet, amellyel a gyártó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása – figyelembe véve a 11. cikk szerint jóváhagyott innovatív technológiákból eredő CO₂-kibocsátás-csökkenést – meghaladja fajlagos kibocsátási célértékét abban a naptári évben vagy tört naptári évben, amelyre a 4. cikk szerinti kötelezettség vonatkozik, és
- „újonnan nyilvántartásba vett gépjárművek száma”: a szóban forgó gyártó által gyártott és az adott időszakban a 4. cikk (3) bekezdésében meghatározott fokozatos bevezetési kritériumok szerint nyilvántartásba vett új személygépkocsik vagy új könnyű haszongépjárművek száma, az említett két csoportba tartozó járműveket külön-külön számolva.

- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározza az (1) bekezdés szerinti többletkibocsátási díj beszedésére alkalmazandó eszközöket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (4) A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az Unió általános költségvetési bevételének kell tekinteni.

9. cikk

A gyártók teljesítményének közzététele

- (1) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok formájában minden év október 31-ig listát tesz közzé, amelyben a következők szerepelnek:
 - a) az előző naptári évre vonatkozó fajlagos kibocsátási célértékek gyártónként ;
 - b) átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás az előző naptári évben gyártónként;

- c) az egyes gyártók előző évi átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célértéke közötti különbség;
 - d) az Unióban nyilvántartásba vett valamennyi új személygépkocsi és új könnyű haszongépjármű előző naptári évi átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása;
 - e) az Unióban nyilvántartásba vett valamennyi új személygépkocsi és új könnyű haszongépjármű átlagos menetkész tömege az előző naptári évben 2020. december 31-ig;
 - f) az Unióban az előző naptári évben nyilvántartásba vett valamennyi új személygépkocsi és új könnyű haszongépjármű átlagos vizsgálati tömege.
- (2) Az (1) bekezdés értelmében közzétett listán azt is fel kell tüntetni, hogy az adott gyártó az előző naptári év vonatkozásában teljesítette-e a 4. cikkben előírt követelményeket.
- (3) Az (1) bekezdésben említett listán a 2022. október 31-i határidejű közzététel céljából a következőknek kell szerepelniük:
- a) az 1. cikk (4) és (5) bekezdésében említett, a teljes uniós járműállományra vonatkozóan 2025-re és 2030-ra elérendő célértékek, amelyeket a Bizottság az I. melléklet A. és B. részének 6.1.1. és 6.1.2. pontja szerint számít ki;
 - b) a Bizottság által az I. melléklet A. és B. részének 6.2. pontja szerint kiszámított a_{2021} , a_{2025} és a_{2030} értékek.

Eltérés egyes gyártók esetében

- (1) Az I. melléklet szerint számított fajlagos kibocsátási célértéktől való eltérésre irányuló kérelmet nyújthat be az a gyártó, amely naptári évenként kevesebb mint 10 000 olyan új személygépkocsit vagy kevesebb mint 22 000 olyan új könnyű haszongépjárművet állít elő, amelyet az Unióban vesznek nyilvántartásba, továbbá amely gyártó:
- a) nem tagja kapcsolt gyártók csoportjának; vagy
 - b) kapcsolt gyártók olyan csoportjának tagja, amely naptári évenként együttesen legfeljebb 10 000 olyan új személygépkocsit vagy 22 000 olyan új könnyű haszongépjárművet állít elő, amelyet az Unióban vesznek nyilvántartásba; vagy
 - c) kapcsolt gyártók csoportjának tagja, de saját termelő létesítményt és tervezési központot üzemeltet.
- (2) Az (1) bekezdés alapján kérelmezett eltérés legfeljebb öt naptári évre adható, amely időtartam megújítható. A kérelmet a Bizottság részére kell benyújtani a következő adatokkal:
- a) a gyártó neve és kapcsolattartója;
 - b) arra vonatkozó bizonyíték, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés szerinti eltérésre;
 - c) a gyártó által gyártott személygépkocsik vagy könnyű haszongépjárművek részletes adatai, beleértve a vizsgálati tömegüket és a fajlagos CO₂-kibocsátásukat is; valamint

- d) a csökkentési potenciállal – többek között a fajlagos CO₂-kibocsátás gazdasági és technológiai csökkentési potenciáljával – arányos fajlagos kibocsátási célérték, figyelembe véve a gyártott személygépkocsi vagy könnyű haszongépjármű típusának piaci jellegzetességeit.
- (3) Ha a Bizottság arra a megállapításra jut, hogy a gyártó jogosult az (1) bekezdés alapján kérelmezett eltérésre, és a gyártó által javasolt fajlagos kibocsátási célérték összhangban áll kibocsátáscsökkentési potenciáljával – többek között a fajlagos CO₂-kibocsátás gazdasági és technológiai csökkentési potenciáljával –, a Bizottság a gyártott személygépkocsi, illetve könnyű haszongépjármű típusa piacának jellegzetességeit is figyelembe véve eltérést engedélyez a gyártónak. Az erre vonatkozó kérelmet legkésőbb azon első év október 31-éig kell benyújtani, amelytől az eltérést alkalmazni kell.
- (4) Az I. melléklet A. részének 1–4. pontja szerint számított fajlagos kibocsátási célértéktől való eltérésre irányuló kérelmet nyújthat be az a gyártó, amely az összes kapcsoló vállalkozásával együttesen naptári évenként 10 000 és 300 000 közötti, az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsit állít elő.

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

- a) a (2) bekezdés a) és c) pontjában említett valamennyi adat, beleértve szükség szerint a kapcsoló vállalkozásokra vonatkozó adatokat is;
- b) olyan célérték, amely 45 %-os csökkentést jelent a 2007-es átlagos fajlagos CO₂-kibocsátáshoz képest, vagy ha több kapcsoló vállalkozásra vonatkozóan nyújtanak be egyetlen kérelmet, akkor olyan célérték, amely 45 %-os csökkentést jelent e vállalkozások 2007-es átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának átlagához képest.

Ha a 2007-es évre vonatkozóan nem áll rendelkezésre adat a gyártó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásáról, akkor a Bizottság határoz meg egy megfelelő csökkentési célértéket a hasonló tömegű személygépkocsikban alkalmazott lehető legjobb CO₂-kibocsátáscsökkentési technológiák alapján, illetve figyelembe véve a gyártott gépkocsi piacának jellegzetességeit. A kérelmezőnek ezt a célértéket kell használnia a b) pont alkalmazásában.

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

- (5) Az e cikk értelmében eltérésre jogosult gyártó köteles azonnal értesíteni a Bizottságot minden olyan változásról, amely kihat vagy kihat az eltérésre való jogosultságára.
- (6) Ha Bizottság – az (5) bekezdés szerinti értesítés alapján vagy más úton – arra a megállapításra jut, hogy megszűnt a gyártó eltérésre való jogosultsága, a következő naptári év január 1-jei hatállyal visszavonja az eltérést, és erről értesíti a gyártót.
- (7) Ha a gyártó nem éri el a fajlagos kibocsátási célértékét, a Bizottság a gyártóra a 8. cikkben meghatározottak szerint többletkibocsátási díjat róhat ki.
- (8) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikknek megfelelően végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el olyan szabályok rögzítése érdekében, amelyek az eltérésre való jogosultság feltételeinek, a kérelmek tartalmának, valamint a fajlagos CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalmának és értékelésének értelmezése tekintetében kiegészítik az e cikk (1)–(7) bekezdésében foglaltakat.

- (9) Az eltérésre irányuló kérelmeket az alátámasztó adatokkal együtt, továbbá az (5) bekezdés szerinti értesítéseket, az eltérések (6) bekezdés szerinti visszavonásait, a többletkibocsátási díj (7) bekezdés szerinti kirovását, és a (8) bekezdésben említett rendelkezéseket közzé kell tenni az 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek²⁰ megfelelően.

11. cikk

Ökoinnováció

- (1) A beszállító vagy gyártó kérésére figyelembe kell venni az innovatív technológiáknak vagy az innovatív technológiák kombinációjának („innovatív technológiai csomagok”) az alkalmazása révén elért CO₂-csökkentéseket.

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

E technológiák az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási értékének legfeljebb 7 g CO₂/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.

A Bizottság ezt a maximális értéket 2025-től kezdődően kiigazíthatja a technológiai fejlemények figyelembevétele céljából. E kiigazításokról a 16. cikk szerinti végrehajtási jogi aktusok formájában kell rendelkezni.

- (2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján részletes rendelkezéseket fogad el az (1) bekezdésben említett innovatív technológiák vagy innovatív technológiai csomagok jóváhagyására szolgáló eljárásról. Az említett végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet 15. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni. E részletes szabályok az alábbi innovatív technológiákra vonatkozó kritériumokon alapulnak:

²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2001. május 30-i 1049/2001/EK rendelete az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz való nyilvános hozzáférésről (HL L 145., 2001.5.31., 43. o.).

- a) a beszállító vagy a gyártó felel az innovatív technológiák használatával elért CO₂-csökkentésért;
 - b) az innovatív technológiák igazoltan hozzájárulnak a CO₂-csökkentéshez;
 - c) az innovatív technológiák nem tartozhatnak a CO₂-mérés standard vizsgálati ciklusába;
 - d) az innovatív technológiákra nem vonatkoznak az 1. cikkben említett 10 g CO₂/km-es csökkentés teljesítését előíró további kiegészítő intézkedések, illetve nem kötelezőek az uniós jog más rendelkezései értelmében. 2025. január 1-jével kezdődő hatállyal ez a kritérium nem vonatkozik a légkondicionáló rendszerek hatékonyságának javítására.
- (3) Annak a beszállítónak vagy gyártónak, amelyik valamilyen intézkedést innovatív technológiaként vagy innovatív technológiai csomagként kíván jóváhagyni, jelentést kell benyújtania a Bizottságnak, amely tartalmaz egy független és tanúsított szervezet által készített ellenőrzési jelentést is. Ha bármilyen esetleges kapcsolat áll fenn az intézkedés és egy már korábban jóváhagyott innovatív technológia vagy innovatív technológiai csomag között, akkor erről a jelentésnek említést kell tennie, az ellenőrzési jelentésnek pedig értékelnie kell, hogy e kapcsolat milyen mértékben módosítja az egyes intézkedések révén elért csökkentéseket.
- (4) A Bizottság jóváhagyja az elért csökkentést a (2) bekezdésben megadott kritériumok alapján.

Valós vezetési feltételek melletti CO₂-kibocsátások és energiafogyasztás

- (1) A Bizottság nyomon követi és értékeli, hogy a 715/2007/EK rendeletnek megfelelően [...] meghatározott CO₂-kibocsátási és energiafogyasztási értékek reprezentatívak-e a valós vezetési feltételekre nézve. Gondoskodik arról, hogy a nagyközönség tájékoztatást kapjon arról, hogy a reprezentativitás az idő előrehaladtával miként változik.
- (2) E célból a Bizottság gondoskodik arról, hogy [...] a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti CO₂-kibocsátására és energiafogyasztására vonatkozóan a következő adatok 2021. január 1-jétől kezdődően rendszeres időközönként a Bizottság rendelkezésére álljanak; az adatok esettől függően érkezhettek a gyártóktól, a nemzeti hatóságoktól vagy közvetlen adatátvitel útján a járművekből:
- a) a jármű-azonosító szám;
 - b) a fogyasztott tüzelőanyag és/vagy villamos energia;
 - c) az összes megtett távolság;
 - d) a külső feltöltésű, hibrid hajtású elektromos járművek esetében a fogyasztott tüzelőanyag és villamos energia, valamint a megtett távolság a különböző menetüzemmódok szerinti felosztásban.

A Bizottság a kapott adatokat kezeli, hogy az (1) bekezdés céljára anonimizált és összesített adatkészletet hozzon létre. A jármű-azonosító számok kizárólag az adatkezelés céljából használhatók fel, és legfeljebb az ahhoz szükséges ideig őrizhetők meg.

- (3) A Bizottság a [...] (2) bekezdésben említett adatok gyűjtésére és kezelésére szolgáló eljárás részletes szabályait [...] a 15. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján fogad[...]ja el.

13. cikk

Az M_0 és a TM_0 kiigazítása

- (1) Az I. melléklet A. és B. részében említett M_0 és TM_0 értékeket az alábbiak szerint kell kiigazítani:
- a) 2020. október 31-ig az I. melléklet A. részének 1–5. pontjában említett M_0 értéket az előző három naptári évben, 2017-ben, 2018-ban és 2019-ben készült új személygépkocsik átlagos menetkésztömegéhez kell igazítani. Az új M_0 érték 2022. január 1-jétől 2024. december 31-ig alkalmazandó;
 - b) 2022. október 31-ig az I. melléklet B. részének 1–5. pontjában említett M_0 értéket az előző három naptári évben, 2017-ben, 2018-ban és 2019-ben készült új könnyű haszongépjárművek átlagos menetkésztömegéhez kell igazítani. Az új M_0 érték 2024-től alkalmazandó;
 - c) 2022. október 31-ig a 2025-re szóló indikatív TM_0 értéket az új személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek 2021. évi átlagos vizsgálati tömegének megfelelő értékeként kell meghatározni;
 - d) 2024. október 31-ig, majd azt követően minden második évben az I. melléklet A. és B. részében említett TM_0 értéket az új személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek előző két naptári évi átlagos vizsgálati tömegéhez kell igazítani, az első két ilyen év 2022 és 2023. Az új TM_0 értékek a kiigazítás időpontját követő naptári év január 1-jétől alkalmazandók.
- (2) A Bizottság az (1) bekezdésben említett intézkedéseket a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusok segítségével fogadja el.

Felülvizsgálat és jelentés

- (1) A Bizottság 2024-ben [...] felülvizsgálja e rendelet eredményességét [...], ennek keretében a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmus működését és a rendelet egyéb aspektusait is, valamint [...] jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e felülvizsgálat eredményéről.
- (1a) Az (1) bekezdésben említett jelentésben a Bizottság többek között kitér arra, hogy [...] a 715/2007/EK rendeletnek megfelelően meghatározott CO₂-kibocsátási és energiafogyasztási értékek a valós vezetési feltételekre nézve reprezentatívak-e, beszámol a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek uniós piacon való elterjedéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv²¹ értelmében bejelentendő elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítéséről, ideértve azok finanszírozását is, [...], továbbá vizsgálja a tiszta, versenyképes és megfizethető mobilitás felé történő, gazdaságilag életképes és társadalmilag igazságos átmenet további elősegítésének szempontjait is. A Bizottságnak egyértelműen ki kell jelölnie azt az utat, amelyet követve 2030 után tovább csökkenthető a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek általi CO₂-kibocsátás, jelentősen hozzájárulva ezzel a Párizsi Megállapodásban rögzített hosszú távú célok eléréséhez.
- (1b) Az (1) bekezdésben említett jelentéshez adott esetben az e rendelet módosítására irányuló javaslatot kell mellékelni, különösen a személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre 2040-től kezdődően alkalmazandó kibocsátáscsökkentési célértékek lehetséges bevezetése tekintetében.
- (2) A Bizottság figyelembe veszi a 12. cikk szerint elvégzett értékeléseket, és adott esetben felülvizsgálja 715/2007/EK rendeletben a CO₂-kibocsátások mérésére vonatkozóan meghatározott eljárásokat. A Bizottság többek között megfelelő javaslatokat tesz az eljárások kiigazítására vonatkozóan annak érdekében, hogy azok megfelelően tükrözzék a gépkocsik és a könnyű haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti CO₂-kibocsátási jellemzőit.

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2014. október 22-i 2014/94/EU irányelve az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).

- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza az ahhoz szükséges korrelációs paramétereket, hogy a fajlagos CO₂-kibocsátás mérésére szolgáló, a 715/2007/EK és a 692/2008/EK, valamint adott esetben az (EU) 2017/1151 rendeletben előírt vizsgálati eljárásban bekövetkező változásokat érvényesítsék. Az említett végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet 15. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (3a) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy [...] az e cikk (3) bekezdése alapján elfogadott módszertan alkalmazásával kiigazítsa az I. mellékletben szereplő képleteket, biztosítva azt, hogy a régi és az új vizsgálati eljárás hasonlóan szigorú kibocsátáscsökkentési követelményeket támasszon a gyártókkal és a különböző rendeltetésű járművekkel szemben.

15. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot az [(EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendelet²²] [37. cikkével] létrehozott Éghajlatváltozási Bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet²³ szerinti bizottság.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Amennyiben a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

²² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) [...] rendelete az energiaunió irányításáról (HL L ...,....).

²³ Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

16. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A Bizottság a 7. cikk (7a) bekezdésében [...], a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a 13. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (3a) bekezdésében [...] említett felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása [e rendelet hatálybalépésétől kezdődően] hatéves időtartamra szól. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal a hatéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok letelte előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.
- (2) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 7. cikk (7a) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a 13. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (3a) bekezdésében [...] említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a határozatban megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

- (3) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (4) A 7. cikk (7a) bekezdése [...], a 10. cikk (8) bekezdése, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdése, a 13. cikk (2) bekezdése és a 14. cikk (3a) bekezdése [...] értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az értesítést követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

17. cikk

A 715/2007/EK rendelet módosítása

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

„11a. cikk

A CO₂-kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás használat közbeni megfelelése

- (1) A (2) bekezdésben említett eljárások elfogadására és hatálybalépésére is figyelemmel, a típusjóváhagyó hatóságok megfelelő és reprezentatív minták alapján ellenőrzik, hogy azon forgalomba helyezett járművek CO₂-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékei, amelyek részére típusjóváagyást adtak, megfelelnek-e megfeleléségi tanúsítványban szereplő értékeknek.
- (2) A Bizottság a 15. cikk (2) bekezdésével összhangban végrehajtási jogi aktusokat fogad el a tanúsított CO₂-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek tekintetében a könnyűgépjárművek használat közbeni megfeleléségének ellenőrzésére szolgáló eljárások meghatározása céljából.”

18. cikk

Hatályon kívül helyezés

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

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

19. cikk

Hatálybalépés

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

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

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

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET

A. RÉSZ SZEMÉLYGÉPKOCSIKRA VONATKOZÓ FAJLAGOS KIBOCSÁTÁSI CÉLÉRTÉKEK

1. A 2020-as naptári évben az új személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátását az alábbi képlettel kell kiszámítani:

$$\text{fajlagos CO}_2\text{-kibocsátás} = 95 + a \cdot (M - M_0),$$

ahol:

M	=	a jármű kilogrammban (kg) megadott menetkész tömege
M ₀	=	1379,88
a	=	0,0333

2. A gyártónak a 2020-ra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéke azon új, az adott évben nyilvántartásba vett személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga, amelyeket az adott gyártó gyárt.

3. A gyártóra 2021-ben vonatkozó fajlagos kibocsátási referencia-célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

$$\text{A WLTP szerinti fajlagos kibocsátási referencia-célérték} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$
$$\text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right),$$

ahol:

$WLTP_{CO_2}$	az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet ²⁴ XXI. mellékletével összhangban meghatározott és az e rendelet 4. cikke (3) bekezdésének második franciabekezdésével összhangban kiszámított, 2020. évi átlagos fajlagos CO ₂ -kibocsátás, az e rendelet 5. és 11. cikkének alkalmazásából eredő CO ₂ - csökkentések nélkül;
$NEDC_{CO_2}$	az (EU) 2017/1153 bizottsági végrehajtási rendelettel ²⁵ összhangban meghatározott és az e rendelet 4. cikke (3) bekezdésének második franciabekezdésével összhangban kiszámított, 2020. évi átlagos fajlagos CO ₂ -kibocsátás, az e rendelet 5. és 11. cikkének alkalmazásából eredő CO ₂ -csökkentések nélkül.
$NEDC_{2020}$ célérték	az e melléklet 1. és 2. pontja szerint kiszámított, 2020. évi fajlagos kibocsátási célérték.

4. A 2021–2024. naptári évben a gyártóra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

$$\text{Fajlagos kibocsátási célérték} = WLTP_{\text{referencia-célérték}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})],$$

²⁴ A Bizottság 2017. június 1-jei (EU) 2017/1151 rendelete a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.).

²⁵ A Bizottság 2017. június 2-i (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelete a szabályozási vizsgálati eljárásnak a könnyű haszongépjárművek tekintetében történő változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és a 293/2012/EU végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 175., 2017.7.7., 644. o.).

ahol:

$WLTP_{reference\ target}$	a 3. pont szerint kiszámított, 2021. évi, WLTP szerinti fajlagos kibocsátási referencia-célérték;
a	0,0333
$M\emptyset$	a célévben nyilvántartásba vett új járművek menetkésztömegének (M) átlaga kilogrammban (kg);
M_0	2021-ben 1379,88, 2022-ben, 2023-ban és 2024-ben pedig a 13. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti érték;
$M\emptyset_{2020}$	a 2020-ban nyilvántartásba vett új járművek menetkésztömegének (M) átlaga kilogrammban (kg);
$M_{0,2020}$	1379,88

5. Olyan gyártó esetében, aki vagy amely számára 2021-ben eltérést engedélyeznek egy, az új európai menetcikluson alapuló fajlagos kibocsátási célérték tekintetében, a WLTP-n alapuló derogációs célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

$$\text{Derogációs célérték}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right) WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right),$$

ahol:

$WLTP_{CO_2}$	a 3. pont szerinti érték;
$NEDC_{CO_2}$	a 3. pont szerinti érték;
$NEDC_{2021célérték}$	a Bizottság által az e rendelet 10. cikke alapján 2021-re meghatározott fajlagos kibocsátási célérték.

6. 2025. január 1-jétől a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeket és a gyártóra vonatkozó fajlagos CO₂-kibocsátási célértékeket a következőképpen kell kiszámítani:

6.0. A teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁

A teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ minden egyes olyan gyártó tekintetében meghatározott, 2021-re vonatkozó referenciaértékeknek az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik számával súlyozott átlaga, amely esetében a 4. pont szerinti fajlagos kibocsátási célérték alkalmazandó.

A 2021-re vonatkozó referenciaértéket minden gyártó esetében az alábbiak szerint kell megállapítani:

referenciaérték₂₀₂₁ = WLTP_{CO₂,mért} ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

ahol:

WLTP_{CO₂,mért}

a 2020-ban nyilvántartásba vett minden új személygépkocsi esetében az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet 7. cikke (a1b) bekezdésének megfelelően megállapított és jelentett mért vegyes CO₂-kibocsátásnak az egyes gyártók vonatkozásában vett átlaga;

NEDC_{2020célérték} és NEDC_{CO₂}

a 3. pont szerinti érték;

M_{∅2021}

a gyártó által 2021-ben nyilvántartásba vett új személygépkocsik menetekész tömegének az átlaga kilogrammban (kg);

M₀

1379,88²⁶

a, M_{∅2020}, M_{0,2020}

a 4. pont szerinti értékek.

6.1. 2025-ben és 2030-ban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek

6.1.1. A 2025–2029-es időszakban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₅ = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ · (1 – csökkentési tényező₂₀₂₅),

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ [...] a 6.0. pont szerinti érték.

csökkentési tényező₂₀₂₅:

az 1. cikk (4) bekezdésének a) pontjában meghatározott csökkentés

²⁶ a 4. pontnak megfelelően is.

6.1.2. 2030-tól a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀ = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ · (1 – csökkentési tényező₂₀₃₀),

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ [...] a 6.0. pont szerinti érték.

csökkentési tényező₂₀₃₀:

az 1. cikk (5) bekezdésének a) pontjában meghatározott csökkentés

6.2. A 2025-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célértékek

6.2.1. 2025–2029

Fajlagos kibocsátási referencia-célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM – TM₀),

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₅ a 6.1.1. ponttal összhangban meghatározott érték

a₂₀₂₅

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}},$$

ahol

a₂₀₂₁

a legkisebb négyzetek lineáris illesztési módszerének a 2021. évi uniós járműállomány egyes járműveinek vizsgálati tömegére (magyarázó változó) és fajlagos CO₂-kibocsátására (függő változó) történő alkalmazásával nyert, legjobban illeszkedő egyenes meredeksége

átlagos kibocsátás₂₀₂₁

a 2021-ben azon gyártók által újonnan nyilvántartásba vett járművek fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga, amelyek tekintetében a 4. pontnak megfelelően fajlagos kibocsátási célérték került kiszámításra

TM

a gyártó által a megfelelő naptári évben újonnan nyilvántartásba vett járművek vizsgálati tömegének átlaga kilogrammban

TM₀

a 13. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott érték

6.2.2. 2030-tól

Fajlagos kibocsátási referencia-célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀ + $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$,

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀ a 6.1.2. ponttal összhangban meghatározott érték

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}},$$

ahol

a_{2021}

a legkisebb négyzetek lineáris illesztési módszerének a 2021. évi uniós járműállomány egyes járműveinek vizsgálati tömegére (magyarázó változó) és fajlagos CO₂-kibocsátására (függő változó) történő alkalmazásával nyert, legjobban illeszkedő egyenes meredeksége

átlagos kibocsátás₂₀₂₁

a 2021-ben azon gyártók által újonnan nyilvántartásba vett járművek fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga, amelyek tekintetében a 4. pontnak megfelelően fajlagos kibocsátási célérték került kiszámításra

TM

a gyártó által a megfelelő naptári évben újonnan nyilvántartásba vett járművek vizsgálati tömegének átlaga kilogrammban

TM₀

a 13. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott érték

6.3. A 2025-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási célérték

Fajlagos kibocsátási célérték = fajlagos kibocsátási referencia-célérték × ZLEV-tényező,

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték a 2025–2029-es időszakra a 6.2.1. pont, a 2030-tól kezdődő időszakra pedig a 6.2.2. pont szerint meghatározott fajlagos CO₂-kibocsátási referencia-célérték

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

ahol:

y a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek a gyártó által újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsikhoz viszonyított aránya, melynek kiszámításához a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes számát – melyek mindegyikét az alábbi képlet szerint $ZLEV_{\text{fajlagos}}$ -ként kell számításba venni – el kell osztani a megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett személygépkocsik teljes számával

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions} \cdot 0,5}{50} \right)$$

x a 2025–2029-es időszakban 15 %, 2030-tól pedig [...] [35] % [...].

B. RÉSZ KÖNNYŰ HASZONGÉPJÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ FAJLAGOS CO₂-KIBOCSÁTÁSI CÉLÉRTÉKEK

1. 2020-ban a könnyű haszongépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátását az alábbi képlettel kell kiszámítani:

$$\text{fajlagos CO}_2\text{-kibocsátás} = 147 + a \cdot (M - M_0),$$

ahol:

M	=	a jármű kilogrammban (kg) megadott menetkész tömege
M ₀	=	1766,4
a	=	0,096.

2. A gyártónak a 2020-ra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéke az adott gyártó által gyártott új, az adott évben nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga.

3. A gyártóra 2021-ben vonatkozó fajlagos kibocsátási referencia-célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

$$\text{A WLTP szerinti fajlagos kibocsátási referencia-célérték} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right),$$

ahol:

WLTP_{CO2} az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet XXI. mellékletével összhangban meghatározott, 2020. évi átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás, az e rendelet 11. cikkének alkalmazásából eredő CO₂-csökkentések nélkül;

NEDC_{CO2} az (EU) 2017/1152 bizottsági végrehajtási rendelettel összhangban meghatározott, 2020. évi átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás, az e rendelet 11. cikkének alkalmazásából eredő CO₂-csökkentések nélkül;

NEDC_{2020célérték} az e melléklet 1. és 2. pontja szerint kiszámított, 2020. évi fajlagos kibocsátási célérték.

4. A 2021–2024. naptári évben a gyártóra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

$$\text{Fajlagos kibocsátási célérték} = \text{WLTP}_{\text{referencia-célérték}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})],$$

ahol:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$	a 3. pont szerint kiszámított, 2021. évi, WLTP szerinti fajlagos kibocsátási referencia-célérték;
a	0,096
M_{\emptyset}	a megfelelő célévben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek menetkész tömegének (M) átlaga kilogrammban (kg);
M_0	2020-ban 1 766,4, 2021-ben, 2022-ben és 2023-ban az 510/2011/EU rendelet 13. cikke (5) bekezdésének megfelelően elfogadott érték, 2024-ben pedig e rendelet 13. cikke (1) bekezdése b) pontjának megfelelően elfogadott érték;
$M_{\emptyset 2020}$	a 2020-ban nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek menetkész tömegének (M) átlaga kilogrammban (kg);
$M_{0,2020}$	1766,4

5. Olyan gyártó esetében, aki vagy amely számára 2021-ben eltérést engedélyeznek egy, az új európai menetcikluson alapuló fajlagos kibocsátási célérték tekintetében, a WLTP-n alapuló derogációs célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

$$\text{Derogációs célérték}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right),$$

ahol:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	a 3. pontban meghatározott $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	a 3. pontban meghatározott $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$;
$\text{NEDC}_{2021\text{célérték}}$	a Bizottság által az e rendelet 10. cikke alapján 2021-re meghatározott fajlagos kibocsátási célérték.

6. 2025. január 1-jétől a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeket és a gyártóra vonatkozó fajlagos CO₂-kibocsátási célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

6.0. A teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁

A teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ minden egyes olyan gyártó tekintetében meghatározott, 2021-re vonatkozó referenciaértékeknek az újonnan nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárművek számával súlyozott átlaga, amely esetében a 4. pont szerinti fajlagos kibocsátási célérték alkalmazandó.

A 2021-re vonatkozó referenciaértéket minden gyártó esetében az alábbiak szerint kell megállapítani:

referenciaérték₂₀₂₁ = WLTP_{CO₂,mért} ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

ahol:

WLTP_{CO₂,mért}

a 2020-ban nyilvántartásba vett minden új könnyű haszongépjármű esetében az (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelet 7. cikke (a1b) bekezdésének megfelelően megállapított és jelentett mért vegyes CO₂-kibocsátásnak az egyes gyártók vonatkozásában vett átlaga;

NEDC_{2020célérték} és NEDC_{CO₂}

a 3. pont szerinti érték;

M_{∅2021}

a gyártó által 2021-ben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek menetkész tömegének az átlaga kilogrammban (kg);

M₀

azo-nak a 4. pontban meghatározottak szerinti értéke 2021 vonatkozásában;

a, M_{∅2020}, M_{0,2020}

a 4. pont szerinti értékek.

6.1. 2025-ben és 2030-ban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek

6.1.1. A 2025–2029-es időszakban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₅ = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ · (1 – csökkentési tényező₂₀₂₅),

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ [...] a 6.0. pont szerinti érték.

csökkentési tényező₂₀₂₅: az 1. cikk (4) bekezdésének b) pontjában meghatározott csökkentés

6.1.2. 2030-tól a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀ = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ · (1 – csökkentési tényező₂₀₃₀),

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ [...] a 6.0. pont szerinti érték.

csökkentési tényező₂₀₃₀: az 1. cikk (5) bekezdésének b) pontjában meghatározott csökkentés

6.2. A 2025-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célérték

6.2.1. 2025–2029

Fajlagos kibocsátási referencia-célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₅ + α · (TM – TM₀),

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₅ a 6.1.1. ponttal összhangban meghatározott érték

α a₂₀₃₀, amennyiben egy adott gyártó által újonnan nyilvántartásba vett járművek átlagos vizsgálati tömege nem haladja meg a 13. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott TM₀ értékét, illetve a₂₀₂₁, amennyiben egy adott gyártó által újonnan nyilvántartásba vett járművek átlagos vizsgálati tömege meghaladja a 13. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott TM₀ értékét,

ahol

a₂₀₂₅ $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a₂₀₂₁ a legkisebb négyzetek lineáris illesztési módszerének a 2021. évi uniós járműállomány egyes újonnan nyilvántartásba vett járműveinek vizsgálati tömegére (magyarázó változó) és fajlagos CO₂-kibocsátására (függő változó) történő alkalmazásával nyert, legjobban illeszkedő egyenes meredeksége

átlagos kibocsátás₂₀₂₁ a 2021-ben azon gyártók által újonnan nyilvántartásba vett járművek fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga, amelyek tekintetében a 4. pontnak megfelelően fajlagos kibocsátási célérték került kiszámításra

TM a gyártó által a megfelelő naptári évben újonnan nyilvántartásba vett járművek vizsgálati tömegének átlaga kilogrammban

TM₀ a 13. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott érték

6.2.2. 2030-tól

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

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀

a 6.2.1. ponttal összhangban meghatározott érték

α

a₂₀₃₀, amennyiben egy adott gyártó által újonnan nyilvántartásba vett járművek átlagos vizsgálati tömege nem haladja meg a 13. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott TM₀ értékét, illetve a₂₀₂₁, amennyiben egy adott gyártó által újonnan nyilvántartásba vett járművek átlagos vizsgálati tömege meghaladja a 13. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott TM₀ értékét,

ahol

a₂₀₃₀

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$$

a₂₀₂₁

a legkisebb négyzetek lineáris illesztési módszerének a 2021. évi uniós járműállomány egyes újonnan nyilvántartásba vett járműveinek vizsgálati tömegére (magyarázó változó) és fajlagos CO₂-kibocsátására (függő változó) történő alkalmazásával nyert, legjobban illeszkedő egyenes meredeksége

átlagos kibocsátás₂₀₂₁

a 2021-ben azon gyártók által újonnan nyilvántartásba vett járművek fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga, amelyek tekintetében a 4. pontnak megfelelően fajlagos kibocsátási célérték került kiszámításra

TM

a gyártó által a megfelelő naptári évben újonnan nyilvántartásba vett járművek vizsgálati tömegének átlaga kilogrammban

TM₀

a 13. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott érték

6.3. A 2025-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

6.3.1. 2025–2029

Fajlagos kibocsátási célérték = (fajlagos kibocsátási referencia-célérték – [\emptyset célértékek – a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₅]) × ZLEV-tényező,

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték a gyártó tekintetében a 6.2.1. pont szerint meghatározott fajlagos kibocsátási referencia-célérték

\emptyset célértékek a 6.2.1. ponttal összhangban meghatározott valamennyi fajlagos kibocsátási célértéknek az egyes gyártók által újonnan nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárművek számával súlyozott átlaga

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

ahol:

y a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek a gyártó által újonnan nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárművekhez viszonyított aránya, melynek kiszámításához a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes számát – melyek mindegyikét az alábbi képlet szerint $ZLEV_{\text{fajlagos}}$ -ként kell számításba venni – el kell osztani a megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárművek teljes számával

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x 15 %

6.3.2. 2030-tól

Fajlagos kibocsátási célérték = (fajlagos kibocsátási referencia-célérték – [\emptyset célértékek – a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀]) × ZLEV-tényező,

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték a gyártó tekintetében a 6.2.2. pont szerint meghatározott fajlagos kibocsátási referencia-célérték

\emptyset célértékek a 6.2.2. ponttal összhangban meghatározott valamennyi fajlagos kibocsátási célértéknek az egyes gyártók által újonnan nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárművek számával súlyozott átlaga

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

ahol:

y a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek a gyártó által újonnan nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárművekhez viszonyított aránya, melynek kiszámításához a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes számát – melyek mindegyikét az alábbi képlet szerint $ZLEV_{\text{fajlagos}}$ -ként kell számításba venni – el kell osztani a megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárművek teljes számával

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x 30 %

II. MELLÉKLET

AZ ÚJ SZEMÉLYGÉPKOCSIK KIBOCSÁTÁSÁNAK NYOMON KÖVETÉSE ÉS BEJELENTÉSE

A. RÉSZ – Adatgyűjtés az új személygépkocsikról és a CO₂-kibocsátás nyomon követése szempontjából lényeges adatok körének meghatározása

1. A tagállamok minden egyes naptári év vonatkozásában tételesen rögzítik az alábbi adatokat minden, a területükön M1-es kategóriájúként nyilvántartásba vett új személygépkocsi vonatkozásában:

- a) a gyártó;
- b) a típus-jóváhagyási szám és kiterjesztése;
- c) a jármű típusa, változata és kivitele (adott esetben);
- d) a márka és a kereskedelmi név;
- e) a típusjóváhagyással rendelkező jármű kategóriája;
- f) az új nyilvántartásba vételek összes száma;
- g) a jármű menetkész tömege;
- h) a fajlagos CO₂-kibocsátás (NEDC és WLTP);
- i) alapterület: a tengelytáv, a kormányzott tengelyek nyomtávja és az egyéb tengelyek nyomtávja;
- j) az üzemanyag típusa és az üzemanyag-ellátás elve;
- k) a motortérfogat;
- l) a villamosenergia-fogyasztás;
- m) az alkalmazott innovatív technológia vagy innovatív technológiacsoport, valamint az ilyen technológiákból eredő CO₂-kibocsátás-csökkentés kódja (NEDC és WLTP) ;
- n) a legnagyobb hasznos teljesítmény;
- o) a jármű-azonosító szám;
- p) WLTP-vizsgálati tömeg;
- q) az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet I. mellékletének 3.2.8. pontjában említett eltérési és ellenőrzési tényezők;
- r) a nyilvántartásba vett jármű kategóriája;

- s) a járműcsalád-azonosító szám;
- t) adott esetben az elektromos hatósugár.

A tagállamok kötelesek a 7. cikknek megfelelően a Bizottság rendelkezésére bocsátani az e pontban felsorolt valamennyi paramétert a B. rész 2. szakaszában meghatározott formátumban.

2. Az 1. pontban említett részletes adatoknak az adott személygépkocsihoz tartozó megfelelőségi nyilatkozatból kell származniuk. Azon kettős üzemű (benzin-/gázüzemű) járművek esetében, amelyek megfelelőségi nyilatkozata mindkét tüzelőanyag-típusra feltünteti a fajlagos CO₂-kibocsátás, a tagállamoknak a gáz üzemmódban mért értéket kell alkalmazniuk.

3. A tagállamok minden naptári év vonatkozásában kötelesek meghatározni az alábbiakat:

- a) az EK-típusjóváahagyási eljárás hatálya alá tartozó új személygépkocsik új nyilvántartásba vételeinek száma összesen;
- b) az egyedileg jóváahagyott új személygépkocsik új nyilvántartásba vételeinek száma összesen;
- c) a kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváahagyott új személygépkocsik új nyilvántartásba vételeinek száma összesen.

B. RÉSZ – Adattovábbítási formátum

A tagállamok az A. rész 1. és 3. pontjában meghatározott adatokat az alábbi formátum szerint kötelesek évente bejelenteni:

1. szakasz – Összesített nyomonkövetési adatok

Tagállam ²⁷	
Tárgyév	
Az EK-típusjóváahagyási eljárás hatálya alá tartozó új személygépkocsik új nyilvántartásba vételeinek száma összesen	
Az egyedileg jóváahagyott új személygépkocsik új nyilvántartásba vételeinek száma összesen	
A kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváahagyott új személygépkocsik új nyilvántartásba vételeinek száma összesen	

²⁷ ISO 3166 alpha-2 kódok, Görögország és az Egyesült Királyság kivételével, amelyek esetében a kód „EL”, illetve „UK”.

2. szakasz – Részletes nyomkövetési adatok – egy járműre vonatkozóan

Utalás az A. rész 1. pontjára	Részletes adatok nyilvántartásba vett járművenként
a)	A gyártó neve – Uniós standard megnevezés
	A gyártó neve – Az eredetiberendezés-gyártó nyilatkozata szerint
	A gyártó neve – A nemzeti nyilvántartásba-vételi megnevezés ¹
b)	Típusjóváhagyási szám és kiterjesztése
c)	Típus
	Változat
	Kivétel
d)	A márka és a kereskedelmi név
e)	A típusjóváhagyással rendelkező jármű kategóriája
f)	Az új nyilvántartásba vételek száma összesen
g)	A jármű menetkész tömege
h)	Fajlagos CO ₂ -kibocsátás (vegyes) NEDC szerinti érték 2020. december 31-ig az 5. cikk hatálya alá tartozó járművek kivételével, amelyek tekintetében az NEDC szerinti érték az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet 5. cikkének megfelelően 2022. december 31-ig kerül meghatározásra
	Fajlagos CO ₂ -kibocsátás (vegyes) WLTP szerinti érték
i)	Tengelytáv
	Kormányzott tengely nyomtávja (1. tengely)
	Egyéb tengely nyomtávja (2. tengely)

j)	Üzemanyagtípus
	Az üzemanyag-ellátás elve
k)	Motortérfogat (cm ³)
l)	Villamosenergia-fogyasztás (Wh/km)
m)	Az ökoinnovációs technológia (technológiák) kódja
	Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, NEDC szerinti CO ₂ -kibocsátás-csökkentés összesen 2020-ig bezárólag
	Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, WLTP szerinti CO ₂ -kibocsátás-csökkentés összesen
n)	Legnagyobb hasznos teljesítmény
o)	Jármű-azonosító szám
p)	WLTP-vizsgálati tömeg;
q)	A „De” eltérési tényező (amennyiben rendelkezésre áll)
	Ellenőrzési tényező (amennyiben rendelkezésre áll)
r)	A nyilvántartásba vett jármű kategóriája
s)	Járműcsalád-azonosító szám
t)	Adott esetben az elektromos hatósugár

Megjegyzések:

¹ A kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváhagyott (NSS) vagy az egyedileg jóváhagyott (IVA) járművek esetében a gyártó nevét „A gyártó neve – A nemzeti nyilvántartásba-vételi megnevezés” oszlopban kell feltüntetni, „A gyártó neve – Uniós standard megnevezés” oszlopban pedig a következők egyikének kell szerepelnie: „AA-NSS” vagy „AA-IVA”, az adott esettől függően.

III. MELLÉKLET

A KÖNNYŰ HASZONGÉPJÁRMŰVEK KIBOCSÁTÁSÁNAK NYOMON KÖVETÉSE ÉS BEJELENTÉSE

A. Adatgyűjtés a könnyű haszongépjárművekről és a CO₂-kibocsátás nyomon követése szempontjából lényeges adatok körének meghatározása

1. Részletes adatok

1.1. N₁-es kategóriájúként nyilvántartásba vett teljes járművek

Az EK típusjóváhagyással rendelkező, N₁-es kategóriájúként nyilvántartásba vett teljes járművek esetében a tagállamok minden naptári évben nyilvántartják az alábbi adatokat a területükön először nyilvántartásba vett minden új könnyű haszongépjármű vonatkozásában:

- a) a gyártó;
- b) a típus-jóváhagyási szám és kiterjesztése;
- c) a jármű típusa, változata és kivitele;
- d) gyártmány;
- e) a típusjóváhagyással rendelkező jármű kategóriája;
- f) a nyilvántartásba vett jármű kategóriája;
- g) a fajlagos CO₂-kibocsátás (NEDC és WLTP);
- h) a jármű menetkész tömege;
- i) műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg;
- j) alapterület: a tengelytáv, a kormányzott tengelyek nyomtávja és az egyéb tengelyek nyomtávja;
- k) az üzemanyag típusa és az üzemanyag-ellátás elve;
- l) a motortérfogat;
- m) a villamosenergia-fogyasztás;
- n) az alkalmazott innovatív technológia vagy innovatív technológiacsoport, valamint az ilyen technológiákból eredő CO₂-kibocsátás-csökkentés kódja (NEDC és WLTP) ;

- o) a jármű-azonosító szám;
- p) WLTP-vizsgálati tömeg;
- q) az (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelet I. mellékletének 3.2.8. pontjában említett eltérési és ellenőrzési tényezők;
- r) az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 5.0. pontjával összhangban meghatározott járműcsalád-azonosító szám;
- s) adott esetben az elektromos hatósugár.

A tagállamok kötelesek a 7. cikknek megfelelően a Bizottság rendelkezésére bocsátani az e pontban felsorolt valamennyi paramétert az e melléklet C. részének 2. szakaszában meghatározott formátumban.

1.2. N₁-es kategóriájú járműként nyilvántartásba vett, többlépcsős eljárás keretében jóváhagyott járművek

N₁-es kategóriájúként nyilvántartásba vett, többlépcsős előállítású járművek esetében a tagállamok minden naptári évben nyilvántartásba veszik az alábbi részletes adatokat:

- a) alapjármű (nem teljes jármű) esetében: az 1.1. pont a), b), c), d), e), g), h), i), n) és o) alpontjában meghatározott adatok vagy a h) és i) alpontokban meghatározott adatok helyett az átlagos terhelés, amelyet a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.17.2. pontjában meghatározott típus-jóváhagyási adatok részeként bocsátanak rendelkezésre;
- b) az alapjármű (teljes jármű) esetében: az 1.1. pont a), b), c), d), e), g), h), i), n) és o) alpontjában meghatározott adatok;
- c) a befejezett jármű esetében: az 1.1. pont a), f), g), h), j), k), l), m) és o) alpontjában meghatározott adatok.

Amennyiben az e pont a) és b) alpontjában meghatározott adatok nem állnak rendelkezésre az alapjárműre vonatkozóan, akkor a tagállamok ezek helyett a befejezett járműre vonatkozó adatokat közlik.

A C. rész 2. szakaszában meghatározott formátum alkalmazandó a befejezett N₁-es kategóriájú járművekre.

Az 1.1. pont o) alpontjában említett jármű-azonosító szám nem hozható nyilvánosságra.

- 2. Az 1. pontban említett adatoknak a megfelelőségi nyilatkozatból kell származniuk. Azon kettős üzemű (benzin-/gázüzemű) járművek esetében, amelyek megfelelőségi nyilatkozata mindkét tüzelőanyag-típusra feltünteti a fajlagos CO₂-kibocsátás, a tagállamoknak a gáz üzemmódban mért értéket kell alkalmazniuk.

3. A tagállamok minden naptári év vonatkozásában kötelesek meghatározni az alábbiakat:
- a) az EK-típusjóváahagyási eljárás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen;
 - b) a többlépcsős típus-jóváahagyási eljárás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen, amennyiben rendelkezésre áll;
 - c) az egyedileg jóváahagyott új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen;
 - d) a kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváahagyott új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen.

B. Az új könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának nyomon követésére szolgáló adatok meghatározási módszere

A tagállamok által az e melléklet A. részének 1. és 3. pontjával összhangban meghatározandó nyomonkövetési adatokat az ebben a részben ismertetett módszerrel kell meghatározni.

1. Nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek száma

A tagállamoknak meg kell határozniuk a tárgyévben a területükön nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek számát, mégpedig külön kategóriák szerint: az EK-típusjóváahagyási eljárás hatálya alá tartozó, az egyedileg jóváahagyott és a kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváahagyott személygépkocsik szerinti lebontásban, valamint adott esetben a többlépcsős előállítású járművek számát.

2. Befejezett járművek

A többlépcsős előállítású járművek esetében a befejezett jármű fajlagos CO₂-kibocsátását az alapjármű gyártójához kell hozzárendelni.

Annak biztosítása érdekében, hogy a befejezett járművek CO₂-kibocsátási, üzemanyag-hatékonysági és tömegre vonatkozó értékei reprezentatívak legyenek, és anélkül, hogy az alapjárművek gyártóira túlzott terhet róna, a Bizottság külön nyomonkövetési eljárásra tesz javaslatot és szükség esetén módosítja a típusjóváahagyásra vonatkozó jogszabályokat.

Függetlenül attól, hogy a 2020. évi célértéknek az I. melléklet B. része 2. pontja szerinti kiszámításához az e melléklet C. része szerinti átlagos terhelést kell alapul venni, amennyiben ez a tömegérték nem határozható meg, a befejezett jármű menetkész tömege is felhasználható a 7. cikk (4) bekezdésében említett fajlagos kibocsátási célérték előzetes kiszámításához.

Amennyiben az alapjármű teljes jármű, akkor ennek a járműnek a menetkész tömegét kell felhasználni a fajlagos kibocsátási célérték kiszámításához. Amennyiben azonban az említett tömegérték nem határozható meg, akkor a befejezett jármű menetkész tömege használható fel a fajlagos kibocsátási célérték kiszámításához.

C. Adattovábbítási formátum

A tagállamok az A. rész 1. és 3. pontjában meghatározott adatokat az alábbi formátum szerint kötelesek évente bejelenteni:

<i>1. szakasz – Összesített nyomkövetési adatok</i>	
Tagállam ²⁸	
Tárgyév	
Az EK-típusjóváahagyási eljárás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen	
Az egyedileg jóváahagyott új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen	
A kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváahagyott új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen	
A többlépcsős típus-jóváahagyási eljárás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek új nyilvántartásba vételeinek száma összesen (amennyiben rendelkezésre áll)	

²⁸ ISO 3166 alpha-2 kódok, Görögország és az Egyesült Királyság kivételével, amelyek esetében a kód „EL”, illetve „UK”.

<i>2. szakasz – Részletes nyomonkövetési adatok – egy járműre vonatkozóan</i>	
Utalás az A. rész 1.1. szakaszára	Részletes adatok nyilvántartásba vett járművenként ⁽¹⁾
a)	A gyártó neve – Uniós standard megnevezés ⁽²⁾
	A gyártó neve – Az eredetiberendezés-gyártó nyilatkozata szerint TELJES JÁRMŰ/ALAPJÁRMŰ ⁽³⁾
	A gyártó neve – Az eredetiberendezés-gyártó nyilatkozata szerint BEFEJEZETT JÁRMŰ ⁽³⁾
	A gyártó neve – A nemzeti nyilvántartásba-vételi megnevezés ⁽²⁾
b)	Típus-jóváhagyási szám és kiterjesztése
c)	Típus
	Változat
	Kivitel
d)	Gyártmány
e)	A típusjóváhagyással rendelkező jármű kategóriája
f)	A nyilvántartásba vett jármű kategóriája
g)	Fajlagos CO ₂ -kibocsátás (vegyes) NEDC szerinti érték 2020. december 31-ig
	Fajlagos CO ₂ -kibocsátás (vegyes) WLTP szerinti érték
h)	A jármű menetkész tömege ALAPJÁRMŰ
	A jármű menetkész tömege BEFEJEZETT JÁRMŰ/TELJES JÁRMŰ
i) ⁽⁴⁾	Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg

j)	Tengelytáv
	Kormányzott tengelynyomtáv (tengely 1)
	Egyéb tengelynyomtáv (tengely 2)
k)	Üzemanyagtípus
	Az üzemanyag-ellátás elve
l)	Motortérfogat (cm ³)
m)	Villamosenergia-fogyasztás (Wh/km)
n)	Az ökoinnovációs technológia (technológiák) kódja
	Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, NEDC szerinti CO ₂ -kibocsátás-csökkentés összesen 2020. december 31-ig
	Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, WLTP szerinti CO ₂ -kibocsátás-csökkentés összesen
o)	Jármű-azonosító szám
p)	WLTP-vizsgálati tömeg;
q)	A „De” eltérési tényező (amennyiben rendelkezésre áll)
	Ellenőrzési tényező (amennyiben rendelkezésre áll)
r)	Járműcsalád-azonosító szám
s)	adott esetben az elektromos hatósugár
A 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.17.2. pontja ²⁹	Átlagos terhelés (adott esetben a többlépcsős előállítású járművek esetében)

²⁹ A többlépcsős előállítású járművek esetében az alapjármű menetkész tömege és műszakilag megengedett legnagyobb terhelés helyett a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.17.2. pontja szerinti típus-jóváhagyási adatok között szereplő átlagos terhelés is megadható.

Megjegyzések:

- (1) Amennyiben a többlépcsős előállítású járművek esetében nem áll rendelkezésre adat az alapjárműre vonatkozóan, akkor a tagállam legalább a formanyomtatványban megadott adatokat közli a befejezett járműre vonatkozóan.
- (2) A kis sorozatban gyártott, nemzeti szinten jóváhagyott (NSS) vagy az egyedileg jóváhagyott (IVA) járművek esetében a gyártó nevét „A gyártó neve – A nemzeti nyilvántartásba-vételi megnevezés” oszlopban kell feltüntetni, „A gyártó neve – Uniós standard megnevezés” oszlopban pedig a következők egyikének kell szerepelnie: „AA-NSS” vagy „AA-IVA”, az adott esettől függően.
- (3) A többlépcsős előállítású járművek esetében az alapjármű (nem teljes/teljes) gyártóját kell megadni. Amennyiben az alapjármű gyártója nem ismert, csak a befejezett jármű gyártóját kell megadni.
- (4) A többlépcsős előállítású járművek esetében adja meg az alapjármű műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömegét.
- (5) A többlépcsős előállítású járművek esetében az alapjármű menetkész tömege és műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömege helyett a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.17.2. pontja szerinti típus-jóváhagyási adatok között szereplő átlagos terhelés is megadható.

IV. MELLÉKLET

A hatályon kívül helyezett rendeletek és azok későbbi módosításainak listája

Az Európai Parlament és a Tanács 443/2009/EK rendelete	(HL L 140., 2009.6.5., 1. o.)
A Bizottság 397/2013/EU rendelete	(HL L 120., 2013.5.1., 4. o.)
Az Európai Parlament és a Tanács 333/2014/EU rendelete	(HL L 103., 2014.4.5., 15. o.)
A Bizottság (EU) 2015/6 felhatalmazáson alapuló rendelete	(HL L 3., 2015.1.7., 1. o.) (HL L 221., 2017.8.26., 4. o.)
A Bizottság (EU) 2017/1502 felhatalmazáson alapuló rendelete	
Az Európai Parlament és a Tanács 510/2011/EU rendelete	(HL L 145., 2011.5.31., 1. o.)
A Bizottság 205/2012/EU felhatalmazáson alapuló rendelete	(HL L 72., 2012.3.10., 2. o.)
Az Európai Parlament és a Tanács 253/2014/EU rendelete	(HL L 84., 2014.3.20., 38. o.)
A Bizottság 404/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete	(HL L 121., 2014.4.24., 1. o.)
A Bizottság (EU) 2017/748 felhatalmazáson alapuló rendelete	(HL L 113., 2017.4.29., 9. o.) (HL L 219., 2017.8.25., 1. o.)
A Bizottság (EU) 2017/1499 felhatalmazáson alapuló rendelete	

V. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

443/2009/EK rendelet	510/2011/EU rendelet	Ez a rendelet
1. cikk, első albekezdés	1. cikk (1) bekezdés	1. cikk (1) bekezdés
1. cikk, második albekezdés	1. cikk (2) bekezdés	1. cikk (2) bekezdés
1. cikk, harmadik albekezdés	–	1. cikk (3) bekezdés
–	–	1. cikk (4) bekezdés
2. cikk (1) bekezdés	2. cikk (1) bekezdés	2. cikk (1) bekezdés
2. cikk (2) bekezdés	2. cikk (2) bekezdés	2. cikk (2) bekezdés
2. cikk (3) bekezdés	2. cikk (3) bekezdés	2. cikk (3) bekezdés
2. cikk (4) bekezdés	2. cikk (4) bekezdés	2. cikk (4) bekezdés
3. cikk (1) bekezdés, bevezető szöveg	3. cikk (1) bekezdés, bevezető szöveg	3. cikk (1) bekezdés, bevezető szöveg
3. cikk (1) bekezdés, a) és b) pont	3. cikk (1) bekezdés, a) és b) pont	3. cikk (1) bekezdés, a) és b) pont
–	3. cikk (1) bekezdés, c), d) és e) pont	3. cikk (1) bekezdés, c), d) és e) pont
3. cikk (1) bekezdés, c) és d) pont	3. cikk (1) bekezdés, f) és g) pont	3. cikk (1) bekezdés, f) és g) pont
3. cikk (1) bekezdés, e) pont	3. cikk (1) bekezdés, j) pont	–
3. cikk (1) bekezdés, f) és g) pont	3. cikk (1) bekezdés, h) és i) pont	3. cikk (1) bekezdés, h) és i) pont
–	–	3. cikk (1) bekezdés, j), k) és l) pont
3. cikk (1) bekezdés, k) pont	–	–
3. cikk (2) bekezdés	3. cikk (2) bekezdés	3. cikk (2) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés	–	–

–	–	4. cikk (1) bekezdés, bevezető szöveg
–	–	4. cikk (1) bekezdés, a) pont
–	4. cikk, első albekezdés	4. cikk (1) bekezdés, b) pont
–	–	4. cikk (1) bekezdés, c) pont
–	4. cikk, második albekezdés	4. cikk (2) bekezdés
4. cikk, második albekezdés	4. cikk, harmadik albekezdés	4. cikk (3) bekezdés
5. cikk	5. cikk	–
5a. cikk	–	5. cikk
6. cikk	6. cikk	–
7. cikk (1) bekezdés	7. cikk (1) bekezdés	6. cikk (1) bekezdés
7. cikk (2) bekezdés, a), b) és c) pont	7. cikk (2) bekezdés, a), b) és c) pont	6. cikk (2) bekezdés, a), b) és c) pont
–	–	6. cikk (2) bekezdés d) pont
7. cikk (3) bekezdés	7. cikk (3) bekezdés	6. cikk (3) bekezdés
7. cikk (4) bekezdés	7. cikk (4) bekezdés	6. cikk (4) bekezdés
7. cikk (5) bekezdés	7. cikk (5) bekezdés	6. cikk (5) bekezdés
7. cikk (6) bekezdés	7. cikk (6) bekezdés	6. cikk (6) bekezdés
7. cikk (7) bekezdés	7. cikk (7) bekezdés	6. cikk (7) bekezdés
8. cikk (1) bekezdés	8. cikk (1) bekezdés	7. cikk (1) bekezdés
8. cikk (2) bekezdés	8. cikk (2) bekezdés	7. cikk (2) bekezdés
8. cikk (3) bekezdés	8. cikk (3) bekezdés	7. cikk (3) bekezdés
8. cikk (4) bekezdés, első és második albekezdés	8. cikk (4) bekezdés, első és második albekezdés	7. cikk (4) bekezdés, első és második albekezdés

8. cikk (4) bekezdés, harmadik albekezdés	–	7. cikk (4) bekezdés, harmadik albekezdés
8. cikk (5) bekezdés, első albekezdés	8. cikk (5) bekezdés	7. cikk (5) bekezdés, első albekezdés
8. cikk (5) bekezdés, második albekezdés	8. cikk (6) bekezdés	–
8. cikk (6) bekezdés	8. cikk (7) bekezdés	–
8. cikk (7) bekezdés	–	7. cikk (6) bekezdés, első albekezdés
–	–	7. cikk (6) bekezdés, második albekezdés
–	8. cikk (8) bekezdés	–
8. cikk (8) bekezdés	–	–
8. cikk (9) bekezdés	8. cikk (9) bekezdés	7. cikk (7) bekezdés
–	–	7. cikk (8) bekezdés
–	8. cikk (10) bekezdés	7. cikk (9) bekezdés
9. cikk (1) bekezdés	9. cikk (1) bekezdés	8. cikk (1) bekezdés
9. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, bevezető szöveg	9. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, bevezető szöveg	8. cikk (2) bekezdés
9. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, a) pont	9. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, a) pont	–
9. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, b) pont	9. cikk (2) bekezdés, első albekezdés, b) pont	8. cikk (2) bekezdés
9. cikk (2) bekezdés, második albekezdés	9. cikk (2) bekezdés, második albekezdés	8. cikk (2) bekezdés, második albekezdés
9. cikk (3) bekezdés	9. cikk (3) bekezdés	8. cikk (3) bekezdés
9. cikk (4) bekezdés	9. cikk (4) bekezdés	8. cikk (4) bekezdés
10. cikk (1) bekezdés, bevezető szöveg	10. cikk (1) bekezdés, bevezető szöveg	9. cikk (1) bekezdés, bevezető szöveg

10. cikk (1) bekezdés, a), b), c), d) és e) pont	10. cikk (1) bekezdés, a), b), c), d) és e) pont	9. cikk (1) bekezdés, a), b), c), d) és e) pont
–	–	9. cikk (1) bekezdés, f) pont
10. cikk (2) bekezdés	10. cikk (2) bekezdés	9. cikk (2) bekezdés
11. cikk (1) bekezdés	11. cikk (1) bekezdés	10. cikk (1) bekezdés
11. cikk (2) bekezdés	11. cikk (2) bekezdés	10. cikk (2) bekezdés
11. cikk (3) bekezdés	11. cikk (3) bekezdés	10. cikk (3) bekezdés
11. cikk (4) bekezdés, első albekezdés	–	10. cikk (4) bekezdés, első albekezdés
11. cikk (4) bekezdés, második albekezdés, bevezető szöveg	–	10. cikk (4) bekezdés, második albekezdés, bevezető szöveg
11. cikk (4) bekezdés, második albekezdés, a) pont	–	10. cikk (4) bekezdés, második albekezdés, a) pont
11. cikk (4) bekezdés, második albekezdés, b) pont	–	–
11. cikk (4) bekezdés, második albekezdés, c) pont	–	10. cikk (4) bekezdés, második albekezdés, b) pont
11. cikk (4) bekezdés, harmadik és negyedik albekezdés	–	10. cikk (4) bekezdés, harmadik és negyedik albekezdés
11. cikk (5) bekezdés	11. cikk (4) bekezdés	10. cikk (5) bekezdés
11. cikk (6) bekezdés	11. cikk (5) bekezdés	10. cikk (6) bekezdés
11. cikk (7) bekezdés	11. cikk (6) bekezdés	10. cikk (7) bekezdés
11. cikk (8) bekezdés	11. cikk (7) bekezdés	10. cikk (8) bekezdés
11. cikk (9) bekezdés	11. cikk (8) bekezdés	10. cikk (9) bekezdés
12. cikk (1) bekezdés, első albekezdés	12. cikk (1) bekezdés, első albekezdés	11. cikk (1) bekezdés, első albekezdés
12. cikk (1) bekezdés, második albekezdés	–	11. cikk (1) bekezdés, második albekezdés

12. cikk (1) bekezdés, harmadik albekezdés	12. cikk (1) bekezdés, második albekezdés	11. cikk (1) bekezdés, harmadik albekezdés
–	–	11. cikk (1) bekezdés, negyedik albekezdés
12. cikk (2) bekezdés	12. cikk (2) bekezdés	11. cikk (2) bekezdés
12. cikk (3) bekezdés	12. cikk (3) bekezdés	11. cikk (3) bekezdés
12. cikk (4) bekezdés	12. cikk (4) bekezdés	11. cikk (4) bekezdés
–	–	12. cikk (1) bekezdés
–	–	12. cikk (2) bekezdés
–	–	12. cikk (3) bekezdés
13. cikk (1) bekezdés	–	–
–	–	13. cikk, cím
–	–	13. cikk (1) bekezdés, első albekezdés, bevezető szöveg
13. cikk (2) bekezdés, első albekezdés	–	13. cikk (1) bekezdés, a) pont
–	13. cikk (2) bekezdés	13. cikk (1) bekezdés, b) pont
		13. cikk (1) bekezdés, c) és d) pont
13. cikk (2) bekezdés, második albekezdés	–	–
13. cikk (2) bekezdés, harmadik albekezdés	–	13. cikk (2) bekezdés
–	13. cikk (1) bekezdés	14. cikk (1) bekezdés
–	13. cikk (4) bekezdés	–
–	13. cikk (5) bekezdés	–
13. cikk (3) bekezdés	13. cikk (6) bekezdés	14. cikk (2) bekezdés
13. cikk (4) bekezdés	–	–
13. cikk (5) bekezdés	–	–

13. cikk (6) bekezdés	13. cikk (3) bekezdés	–
13. cikk (7) bekezdés	–	14. cikk (3) bekezdés
14. cikk (1) bekezdés	14. cikk (1) bekezdés	15. cikk (1) bekezdés
14. cikk (2) bekezdés	14. cikk (2) bekezdés	15. cikk (2) bekezdés
14. cikk (3) bekezdés	14. cikk (3) bekezdés	15. cikk (3) bekezdés
14a. cikk (1) bekezdés	15. cikk (3) bekezdés	16. cikk (1) bekezdés
14a. cikk (2) bekezdés	15. cikk (1) bekezdés	16. cikk (2) bekezdés
14a. cikk (3) bekezdés	16. cikk	16. cikk (3) bekezdés
14a. cikk (4) bekezdés	15. cikk (2) bekezdés	–
14a. cikk (5) bekezdés	17. cikk	–
–	–	17. cikk
15. cikk	–	17. cikk
16. cikk	18. cikk	18. cikk
I. melléklet	–	I. melléklet, A. rész
–	I. melléklet	I. melléklet, B. rész
II. melléklet, A. rész	–	II. melléklet, A. rész
II. melléklet, B. rész	–	–
II. melléklet, C. rész	–	II. melléklet, B. rész
–	II. melléklet	III. melléklet
–	–	IV. melléklet
–	–	V. melléklet