



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2018. október 10.
(OR. en)

12692/18

Intézményközi referenciaszám:
2017/0293(COD)

CODEC 1577
CLIMA 172
ENV 634
TRANS 423
MI 677
IA 292
PE 119

TÁJÉKOZTATÓ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
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) – Az Európai Parlament eljárásának eredménye (Strasbourg, 2018. október 1–4.)

I. BEVEZETÉS

Miriam DALLI (S&D, MT) előadó a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság nevében a rendeletjavaslatra vonatkozóan egy 70 módosítást (1–70. módosítás) tartalmazó jelentést nyújtott be.

Ezenfelül az ENP és az ECR képviselőcsoport együtt hét módosítást javasolt (71–76. és 79. módosítás). Az ENP képviselőcsoport két módosítást (77–78. módosítás), az S&D képviselőcsoport pedig három módosítást (80–82. módosítás) terjesztett be. Az EFDD képviselőcsoport két módosítást (83–84. módosítás) terjesztett be, a Zöldek/EFA képviselőcsoport kilenc módosítást (85–93. módosítás), az ALDE képviselőcsoport pedig hat módosítást (94–99. módosítás).

II. SZAVAZÁS

A 2018. október 3-i szavazás alkalmával a plenáris ülés a rendeletjavaslat 1–18., 20–27., 30–63., 65–69., 80–82., 95–96. és 98–99. módosítását fogadta el. Egyéb módosítás elfogadására nem került sor. Az elfogadott módosítások a mellékletben szerepelnek.

A szavazás végén a javaslatot az Európai Parlament eljárási szabályzata 59. cikke (4) bekezdése negyedik albekezdésének megfelelően visszautalták a bizottsághoz, így a Parlament első olvasata nem zárult le, és megkezdődtek a tárgyalások a Tanáccsal.

Az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelmények *I**

Az Európai Parlament 2018. október 3-én elfogadott módosításai az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról és a 715/2007/EK rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslathoz (átdolgozás) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Rendes jogalkotási eljárás – átdolgozás)

Módosítás 1

Rendelethez irányuló javaslat 3 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) *Az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó európai stratégia¹⁶ célkitűzése egyértelmű: az évszázad közepére a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást az 1990-es szinthez képest legalább 60 %-kal csökkenteni kell, és kitartóan haladni kell a kibocsátásmentesség elérése felé. A közlekedésből származó légszennyező anyagok kibocsátását, melyeknek **egészségkárosító** hatása van, haladéktalanul és drasztikusan csökkenteni kell. A hagyományos belső égésű motorok kibocsátásait 2020 után tovább kell csökkenteni. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek el kell terjedniük, és 2030-ra jelentős piaci részesedésre kell szert tenniük.*

Módosítás

(3) *A közlekedés az egyetlen olyan ágazat az Unióban, ahol az üvegházhatásúgáz-kibocsátás még mindig növekszik. Az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményéhez (UNFCCC) csatlakozott felek 2015-ben Párizsban rendezett 21. konferenciáján tett uniós kötelezettségvállalások teljesítése érdekében fel kell gyorsítani a teljes közlekedési ágazat szén-dioxid-mentesítését, és kitartóan haladni kell afele is, hogy az évszázad közepére az üvegházhatást okozó gázok ágazati kibocsátása terén is elérjük a nulla kibocsátást. A közlekedésből származó légszennyező anyagok kibocsátását, melyeknek **jelentős egészség- és környezetkárosító** hatása van, szintén haladéktalanul és drasztikusan csökkenteni kell. A hagyományos belső égésű motorok kibocsátásait 2020 után tovább kell csökkenteni. A kibocsátásmentes és*

¹ Az ügyet az 59. cikk (4) bekezdésének negyedik albekezdése alapján visszautalták az illetékes bizottsághoz intézményközi tárgyalások céljából (A8-0287/2018).

alacsony kibocsátású járműveknek el kell terjedniük, és 2030-ra jelentős piaci részesedésre kell szert tenniük.

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat 4 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) Az alacsony tömegű alkatrészek fejlesztésével kapcsolatos kutatási, ellátási, feldolgozási és termelési stratégiák kidolgozása alapvető szerepet játszik az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gépjárműiparra való átállás előmozdításában. A biogazdaság szerepének növekedésével, és az általa előállított megújuló, újrahasznosítható és fenntartható termékek térnyerésével egyre több kutatás irányul a természetes szálakból álló nyersanyagokra és azok kompozit termékeire. E fejlesztések során figyelembe kell venni, hogy a természeti erőforrások és a rendelkezésre álló földterületek korlátozottak, és emiatt az életciklus végére vonatkozóan fenntartható megoldásokra van szükség.

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat 4 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4b) A kibocsátásmentes mobilitás felé való, a század közepéig végrehajtandó, társadalmilag elfogadható és igazságos átmenet változásokat tesz szükségessé teszi a teljes gépjárműipari értékláncban, figyelembe véve a valamennyi tagállamban a polgárookra és régiókra gyakorolt esetleges kedvezőtlen hatásokat.

Fontos figyelembe venni az átmenet társadalmi hatásait, és proaktív módon kell kezelni a munkahelyekre gyakorolt hatásokat. Ezért rendkívül fontos, hogy a jelenlegi intézkedéseket uniós, nemzeti és regionális szinten célzott programok kísérik az átképzésre, a munkavállalók továbbképzésére és átcsoportosítására vonatkozóan, valamint a szociális partnerekkel és az illetékes hatóságokkal szoros együttműködésben folytatott oktatási és álláskeresési kezdeményezések a hátrányos helyzetű közösségekben és régiókban.

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 4 c preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4c) A kibocsátásmentes mobilitásra való sikeres áttérés szükségessé teszi a járművek, infrastruktúrák, villamosenergia-hálózatok, a fenntartható elem- és akkumulátortermelés, -ellátás és -újrahasznosítás közös szakpolitikai keretének létrehozását, amelyben az erősebb uniós finanszírozási eszközök által támogatott gazdasági és foglalkoztatási ösztönzők uniós, nemzeti, regionális és helyi szinten együtt fejtik ki hatásukat.

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat 6 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6) Az Európai Tanács 2014. októberi következtetéseiben megerősítette azt a célt, hogy azon ágazatok esetében, amelyek kívül esnek az Európai Unió kibocsátáskereskedelmi rendszerén, az üvegházhatásúgáz-kibocsátásokat 2030-ra

(6) A közúti közlekedésből származó kibocsátások mértéke még mindig jóval meghaladja az 1990-es szinteket, közzömbösítve a többi ágazatban az éghajlatváltozás megfékezése érdekében

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.

elért kibocsátáscsökkentések *hatását*.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 9 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.

Módosítás

(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. ***Ugyanakkor az értékelés azt is megállapította, hogy a jelenleg megvalósított CO₂-csökkentés mértéke lényegesen alacsonyabb a típusjóváahagyási vizsgálat eredményei által sugalmazottnál, valamint hogy a típusjóváahagyási vizsgálat és a tényleges teljesítmény kibocsátási értékei közti szakadék jelentősen aláásta a CO₂-kibocsátási követelmények hatékonyságát és az új gépjárművek üzemanyag-megtakarítási lehetőségeibe vetett fogyasztói bizalmat.***

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat 10 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(10a) E rendelet eredményességének biztosítása érdekében a CO₂-kibocsátáscsökkentéseket a jármű rendes működése és használata során tapasztalt feltételek mellett kell elérni. Ezért helyénvaló szigorúan megtiltani ebben a rendeletben a hatástalanító berendezéseket, és eszközöket kell biztosítani a hatóságok számára e tilalom betartásának biztosításához.

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 12 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(12) **Fontos, hogy a** CO₂-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos követelmények meghatározása továbbra is Unió- szerre kiszámíthatóságot és tervezési biztonságot **kínáljon** a gépjárműgyártók számára új gépkocsijaik és könnyű haszongépjárműveik tekintetében az Unió egész területén.

(12) **A** CO₂-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos követelmények meghatározása továbbra is Unió- szerre kiszámíthatóságot és tervezési biztonságot **kínál** a gépjárműgyártók számára új gépkocsijaik és könnyű haszongépjárműveik tekintetében az Unió egész területén.

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat 12 a preambulumbekkezdés (új)

(12a) Az 1999/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv^{1a} 2016. évi bizottsági értékelése rámutatott a jogszabályok további egyértelműsítésének és egyszerűsítésének szükségességére, ami növelhetné az irányelv relevanciáját, hatékonyságát, eredményességét és koherenciáját. A Bizottság (EU) 2017/948^{1b} ajánlása az 1999/94/EK irányelv összehangolt alkalmazásának ösztönzését célozza. Ugyanakkor olyan, a gépjárműcímkezésre vonatkozó, jobban kialakított és még inkább összehangolt uniós előírásokkal, amelyek összehasonlítható, megbízható és felhasználóbarát információt, így a széndioxid-kibocsátáson és az üzemanyag-fogyasztáson túl a légszennyező anyagokkal és az üzemeltetési költségekkel kapcsolatos információt is biztosítanak az alacsony kibocsátású gépkocsik előnyeiről, támogatni lehetne a leginkább üzemanyag-takarékos és környezetbarát gépkocsik elterjedését Európában. A Bizottságnak ezért legkésőbb 2019. december 31-ig felül kell vizsgálnia az 1999/94/EK irányelvet és megfelelő jogalkotási javaslatot kell előterjesztenie. Továbbá, a személygépkocsikhoz hasonlóan a könnyű haszongépjárművek ágazata is profitálhatna az ilyen üzemanyag-fogyasztási és CO₂-kibocsátási címke bevezetéséből. Ezért a Bizottságnak elemeznie kell az adott ágazatra vonatkozó lehetőségeket is, és adott esetben vonatkozó jogalkotási javaslatokat kell előterjesztenie.

^{1a} Az Európai Parlament és a Tanács 1999/94/EK irányelve (1999. december 13.) az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és a CO₂-kibocsátásról szóló vásárlói

*információk rendelkezésre állásáról
(HL L 12., 2000.1.18., 16. o.).*

*^{1b}A Bizottság (EU) 2017/948 ajánlása
(2017. május 31.) a vásárlói
információknak az 1999/94/EK európai
parlamenti és tanácsi irányelv alapján
történő rendelkezésre bocsátásakor a
könnyűgépjárművekre vonatkozó,
világszinten harmonizált vizsgálati eljárás
szerint jóváhagyott és mért tüzelőanyag-
fogyasztási és CO₂-kibocsátási értékek
használatáról (HL L 142., 2017.6.2.,
100. o.).*

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat 13 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(13) **Ezért az** új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek teljes uniós állományára érvényes csökkentési szinteket 2025-re és 2030-ra kell meghatározni, tekintettel a járműállomány megújulási idejére, valamint arra, hogy a közúti közlekedési ágazatnak hozzá kell járulnia a 2030-as éghajlat- és energiapolitikai célértékek teljesüléséhez. E 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.

Módosítás

(13) **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 **és az utáni uniós** 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. **Emellett a kibocsátáscsökkentés lendületének 2030. utáni fenntartása érdekében legalább ugyanazt a kibocsátáscsökkentési pályát kell alkalmazni 2031. január 1-jétől, amely lehetővé teszi az ágazat folyamatos dekarbonizációját a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségekkel összhangban.**

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 14 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(14) Míg az Unió a világ legnagyobb gépjárműgyártóinak egyike, és technológiai vezető szerepet tölt be az ágazatban, a verseny egyre kiegyeztettebb, és a globális gépjárműipar – az elektromos erőátviteli rendszerek, valamint az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás terén megvalósuló innovációknak köszönhetően – gyorsan változik. Ahhoz, hogy az Unió megőrizze globális versenyképességét és piaci jelenlétét, olyan keretszabályozásra – többek között a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekkel kapcsolatos olyan **ösztönzőre** – van szüksége, amely elősegíti egy nagy belső piac kialakulását, és támogatja a technológiai fejlődést és az innovációt.

Módosítás

(14) Míg az Unió a világ legnagyobb gépjárműgyártóinak egyike, és technológiai vezető szerepet tölt be az ágazatban, a verseny egyre kiegyeztettebb, és a globális gépjárműipar – az elektromos erőátviteli rendszerek, valamint az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás terén megvalósuló innovációknak köszönhetően – gyorsan változik. **Amennyiben az uniós ipar később kezd meg a közlekedési ágazatban szükséges energetikai átváltozást, úgy vezető szerepének elvesztését kockáztatja.** Ahhoz, hogy az Unió megőrizze globális versenyképességét és piaci jelenlétét, olyan keretszabályozásra – többek között a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekkel kapcsolatos olyan **szakpolitikai mechanizmusra** – van szüksége, amely elősegíti egy nagy belső piac kialakulását, és támogatja a technológiai fejlődést és az innovációt.

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 14 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14a) A teljes mértékben szén-dioxid-mentes uniós mobilitás hosszú távú célkitűzésének megvalósítása nem lehetséges technológiai innováció és technológiai fejlődés nélkül. Ebben az értelemben – és a szoros nemzetközi technológiai verseny fényében – elengedhetetlen, hogy az Unió és a tagállamok egyaránt erőfeszítéseket tegyenek az ágazat lehetséges szinergiáinak megerősítésére irányuló

kezdeményezések feltárására és kidolgozására, a nemrégiben létrejött Európai Akkumulátorszövetség (European Battery Alliance) kezdeményezéséhez hasonlóan, valamint hogy támogassák az uniós gépjárművek innovációjára és kutatására irányuló állami és magánberuházásokat az Unió technológiai vezetői pozíciójának megőrzése és ipari bázisa hosszú távú fenntarthatóságának, valamint hatékonysága és versenyképessége világpiacon való megőrzése révén történő biztosítása érdekében.

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 15 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.

Módosítás

(15) A kibocsátásmentes mobilitásra való zökkenőmentes áttérés megkönnyítése **és felgyorsítása** érdekében egy kimondottan ezt a célt szolgáló **szakpolitikai** mechanizmust kell bevezetni. Ez egy jóváírási **és terhelési** mechanizmus lesz, melyet úgy kell kialakítani, hogy előmozdítsa a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedését az uniós piacon, **valamint biztosítsa a beruházási biztonságot a szükséges töltő infrastruktúra időben történő és megfelelő kiépítéséhez.**

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 16 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(16) A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek EU-s

Módosítás

(16) A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek EU-s

járműállományon belüli arányára vonatkozó referenciaérték 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.

járműállományon belüli arányára vonatkozó **erős** referenciaérték 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, **elterjesztését** és **piaci értékesítését**, miközben a hagyományos belső égésű motorok hatékonyságának fokozására irányuló lehetőség sem szűnik meg.

Módosítás 15

Rendelethez irányuló javaslat 17 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(17) A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek **után járó jóváírások** megállapításakor indokolt a különböző járművek CO₂-kibocsátásában mutatkozó különbségeket figyelembe venni. 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.

Módosítás

(17) A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek **arányára vonatkozó referenciaértékek** megállapításakor indokolt a különböző járművek CO₂-kibocsátásában mutatkozó különbségeket figyelembe venni. A kiigazítási mechanizmusnak biztosítania kell, hogy a referenciaszintet meghaladó teljesítményt nyújtó gyártók magasabb fajlagos CO₂-kibocsátási célértékek előnyeit élvezhessék, **míg a referenciaszintet el nem érő gyártóknak szigorúbb CO₂-kibocsátási célértéket kellene teljesíteniük.** 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.

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat 17 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(17a) Kellő időben végrehajtott és elegendő beruházásra van szükség mind a nulla, mind az alacsony kibocsátású járművek gyártása és bevezetése, valamint a szükséges átfogó támogató infrastruktúra kiépítése terén, beleértve a fenntartható akkumulátortermelést, -szállítást és -újrafeldolgozást. A különböző, uniós és nemzeti szintű támogatási eszközöknek hatékonyan kell együttműködniük jelentős köz- és magánberuházások mozgósítása és ösztönzése érdekében. Gyors ütemben kell kiépíteni az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrát a fogyasztók bizalmának elnyerése és az üzleti biztonság a járműgyártók számára történő biztosítása érdekében. Ezért támogatni kell a lehetőség szerint a járműgyártási helyszínekhez közel elhelyezkedő, uniós akkumulátor és akkumulátorcella-gyártást.

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat 23 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(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

(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.

való megfelelés szempontjából. A Bizottság számára fenn kell tartani azt a lehetőséget, hogy felülvizsgálhassa **és csökkenthesse** 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.

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat 25 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(25a) Azokban az esetekben, amikor a könnyű haszongépjárművek (N1 kategória, III. osztály) esetében az elektromos akkumulátor beépítése olyan mértékben megnövelheti a jármű tömegét, hogy azt átsorolják az N2 osztályba, ezt a műszaki problémát kezelni kell.

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat 37 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(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

(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.

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 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.

Módosítás 21

Rendelethez irányuló javaslat 38 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(38) Az e rendelet szerinti célértékek gyártók általi teljesítését uniós szinten kell értékelni. Az e rendelet alapján engedélyezett átlagos fajlagos CO₂-kibocsátási értéket túllépő gyártóknak minden naptári évre vonatkozóan többletkibocsátási díjat kell fizetniük. A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az Unió általános **költségvetése** bevételének kell tekinteni.

Módosítás

(38) Az e rendelet szerinti célértékek gyártók általi teljesítését uniós szinten kell értékelni. Az e rendelet alapján engedélyezett átlagos fajlagos CO₂-kibocsátási értéket túllépő gyártóknak minden naptári évre vonatkozóan többletkibocsátási díjat kell fizetniük. A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az Unió általános **költségvetési** bevételének kell tekinteni, **és a kibocsátásmentes mobilitásra való méltányos áttéréshez való hozzájárulásra kell felhasználni. Ezeket az összegeket a gépjárműipari ágazatban bekövetkezett strukturális változások által érintett munkavállalók átképzésére, továbbképzésére és oktatására irányuló, célzott programok kiegészítésére, valamint a munkaerő más munkahelyekre való átirányítására és munkakeresési kezdeményezésekre is alkalmazni kell a szociális partnerekkel, közösségekkel és**

Módosítás 22

Rendelethez irányuló javaslat 41 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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) véleménye²³ és az Európai Parlamentnek a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően elfogadott ajánlása²⁴ szerint ki kell alakítani egy mechanizmust annak értékelésére, hogy a járműveknek az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO₂-kibocsátási és energiafogyasztási értékei a valós vezetési feltételekre nézve reprezentatívak-e. A Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy biztosítsa **a szóban forgó** adatok nyilvános elérhetőségét, és **szükség esetén** eljárásokat dolgozzon ki az említett értékelések elvégzéséhez szükséges adatok **azonosítására és begyűjtésére**.

Módosítás

(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) véleménye²³ és az Európai Parlamentnek a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően elfogadott ajánlása²⁴ szerint ki kell alakítani egy mechanizmust annak értékelésére, hogy a járműveknek az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO₂-kibocsátási és energiafogyasztási értékei a valós vezetési feltételekre nézve reprezentatívak-e. **A típusjóváhagyási értékek valós vezetési feltételek melletti reprezentativitása biztosításának legmegbízhatóbb módja egy valós vezetési feltételek melletti CO₂-kibocsátási vizsgálat bevezetése. Ezért a Bizottságnak felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén és figyelembe véve a PEMS (hordozható kibocsátásmérő rendszer) használatának megfelelőségét, ki kell dolgoznia a valós vezetési feltételek melletti CO₂-kibocsátási vizsgálatot, és azt legkésőbb két évvel e rendelet alkalmazásának időpontját követően be kell vezetnie. Amíg a vizsgálat alkalmazhatóvá válik, az e rendeletnek való megfelelést az üzemanyagfogyasztásmérőkből származó, a gyártók által bejelentett adatok felhasználásával kell biztosítani, és ehhez 2012-ben egy olyan,**

az egyes gyártók esetében százalékos különbségként meghatározandó határértéket kell rendelni, amelyet nem szabad túllépni. A Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy biztosítsa az üzemanyag-fogyasztási adatok nyilvános elérhetőségét, és eljárásokat dolgozhasson ki az említett értékelések elvégzéséhez szükséges adatok *jelentésére*. A Bizottságnak megfelelő intézkedéseket kell hoznia arra az esetre, ha a gyártók nem tartják be a valós vezetési feltételek mellett keletkező CO₂-kibocsátásra vonatkozó, e rendelet szerinti követelményeket.

²³ 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).

²⁴ Az Európai Parlament 2017. április 4-i ajánlása a Tanácshoz és a Bizottsághoz a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően (2016/2908(RSP)).

²³ 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).

²⁴ Az Európai Parlament 2017. április 4-i ajánlása a Tanácshoz és a Bizottsághoz a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően (2016/2908(RSP)).

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat 41 a preambulumbeközlés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(41a) Jelenleg nincs harmonizált módszer a könnyű haszongépjárművek teljes életciklus alatti kibocsátásának értékelésére. Helyénvaló, hogy a Bizottság 2026 végéig elkészítsen egy ilyen elemzést, azzal a céllal, hogy átfogó képet adjon a könnyű haszongépjárművek ágazatából

származó szén-dioxid-kibocsátásról. E célból a Bizottságnak felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén közös uniós módszertant kell kidolgoznia, amelynek alapján a gyártók 2025-től kezdődően az összes általuk forgalomba hozott üzemanyag-típus és erőátviteli rendszer teljes életciklusra számított CO₂-kibocsátásáról következetes módon adatokat szolgáltatnak. A módszertannak összhangban kell lennie a vonatkozó ISO-szabványokkal is, és figyelembe kell vennie a járműnek „a kitermeléstől az az üzemanyag-tartályig” és „az üzemanyag-tartálytól a gépjárműben való felhasználásig” mért kibocsátásához, valamint az életciklus végén bekövetkező kibocsátásához kapcsolódó globális felmelegedési potenciált. A Bizottság által végzett elemzésnek a gyártók által szolgáltatott adatokon, valamint minden egyéb rendelkezésre álló, releváns adaton kell alapulnia.

Módosítás 80
Rendeletre irányuló javaslat
42 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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 felmérni, hogy mindezen jogi eszközök keretében végrehajtott intézkedéseket összehangolt és következetes módon lehessen értékelni.

Módosítás

(42) Ezért indokolt ennek a rendeletnek a hatékonyságát 2023-ban felmérni, annak érdekében hogy végrehajtását és a kitűzött célok meghatározott határidőkön belüli elérése irányában tett előrelépést – ideértve a közös kötelezettségvállalásról szóló rendelet és a kibocsátáskereskedelmi rendszerről szóló irányelv keretében elért haladást is – időben történő, átlátható, összehangolt és következetes módon lehessen értékelni.

Módosítás 24

Rendeletre irányuló javaslat 46 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(46) E rendelet egyes nem alapvető rendelkezéseinek módosítása vagy kiegészítése érdekében a II. és III. mellékletnek az adatszolgáltatási követelmények és az adatparaméterek tekintetében történő módosítása, a fajlagos kibocsátási célértékek alóli eltérésre való jogosultság feltételeinek értelmezésére, a kérelmek tartalmára, valamint a fajlagos CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalmára és értékelésére vonatkozó szabályok kiegészítése, a 13. cikkben említett M0 és TM0 számadat kiigazítása, a 11. cikkben említett 7 g CO₂/km felső határérték és a 14. cikk (3) bekezdésében említett, az I. mellékletben foglalt képletek kiigazítása tekintetében a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. Különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kell kapnia minden dokumentumot, és biztosítani kell, hogy szakértőik rendszeresen részt vehessenek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

Módosítás

(46) E rendelet egyes nem alapvető rendelkezéseinek módosítása vagy kiegészítése érdekében a II. és III. mellékletnek az adatszolgáltatási követelmények és az adatparaméterek tekintetében történő módosítása, a ***hatástalanító berendezések tilalmának betartását biztosító követelmények és a 4. cikk (3c) bekezdésében említett kibővített dokumentációs csomag kötelező tartalmának megállapítása, a 7. cikk (8a) bekezdésében említett, teljes élettartam alatti kibocsátások bejelentésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapítása***, a fajlagos kibocsátási célértékek alóli eltérésre való jogosultság feltételeinek értelmezésére, a kérelmek tartalmára, valamint a fajlagos CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalmára és értékelésére vonatkozó szabályok kiegészítése, a 13. cikkben említett M0 és TM0 számadat kiigazítása, a 11. cikkben említett 7 g CO₂/km felső határérték, ***a 12. cikk (1a) bekezdésében említett, valós vezetési feltételek melletti CO₂-kibocsátási vizsgálat kidolgozása***, és a 14. cikk (3) bekezdésében említett, az I. mellékletben foglalt képletek kiigazítása tekintetében a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. Különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő

részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kell kapnia minden dokumentumot, és biztosítani kell, hogy szakértőik rendszeresen részt vehessenek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein .

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Ez a rendelet CO₂-kibocsátási követelményeket állapít meg az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan a belső piac megfelelő *működése érdekében*.

Módosítás

(1) Ez a rendelet CO₂-kibocsátási követelményeket állapít meg az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan *az Unió éghajlat-politikai céljainak elérése és az éghajlattal kapcsolatos, nemzetközi kötelezettségvállalásai oly módon való teljesítése érdekében, amely összhangban van* a belső piac megfelelő *működésével*.

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

- (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 **20** %-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.

átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet B. részének 6.1.1. pontja szerint meghatározott 2021. évi fajlagos kibocsátási célértékek átlagának **20 %-os** csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték.

Módosítás 27

Rendeleltre irányuló javaslat

1 cikk – 4 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2025. január 1-jétől az új személygépkocsik és az új könnyű haszongépjárművek 2025. évi értékesítése 20%-os piaci részesedésének megfelelő referenciaértéket kell alkalmazni a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek aránya tekintetében, amit az I. melléklet A. részének 6.3. pontja és az I. melléklet B. részének 6.3. pontja szerint kell meghatározni.

Módosítás 81 és 95

Rendeleltre irányuló javaslat

1 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (5) 2030. január 1-jétől a következő célértékeket kell alkalmazni:
- a) az új személygépkocsik átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet A. részének 6.2.1. pontja szerint meghatározott 2021. évi fajlagos kibocsátási célértékek átlagának **30%-os** csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték;
 - b) az új könnyű haszongépjárművek

- (5) 2030. január 1-jétől a következő célértékeket kell alkalmazni:
- a) az új személygépkocsik átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet A. részének 6.2.1. pontja szerint meghatározott 2021. évi fajlagos kibocsátási célértékek átlagának **40%-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.

átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet B. részének 6.1.2. pontja szerint meghatározott 2021. évi fajlagos kibocsátási célértékek átlagának **40%-os** csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték.

Módosítás 96

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 5 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2030. január 1-jétől az új személygépkocsik és az új könnyű haszongépjárművek 2030. évi értékesítése 35 %-os piaci részesedésének megfelelő referenciaértéket kell alkalmazni a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek aránya tekintetében, amit az I. melléklet A. részének 6.3. pontja és az I. melléklet B. részének 6.3. pontja szerint kell meghatározni.

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat

2 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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 típusjóváahagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében kiterjesztették (a továbbiakban: könnyű

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 típusjóváahagyást 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).

haszongépjárművek), amennyiben e járműveket az Unióban első alkalommal veszik nyilvántartásba, és azokat korábban az Unión kívül nem vették nyilvántartásba (a továbbiakban: új könnyű haszongépjárművek). ***A Bizottság az e rendeletben megfogalmazott célkitűzésekkel összhangban felhatalmazást kap arra, hogy szükség esetén naprakésszé tegye a referenciatömeg határértékét (2610 kg) azon, alternatív üzemanyagokat használó könnyű haszongépjárművek esetében, amelyek a hagyományos gépjárművekben alkalmazottaknál nehezebb erőátviteli és energiatároló rendszerek (pl. akkumulátorok) miatt többlettömeget igényelnek.***

Módosítás 31

Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) E rendelet alkalmazandó a 3 500 kg-ot meghaladó, de legfeljebb 4 250 kg maximális engedélyezett tömegű, alternatív üzemanyaggal hajtott járművekre, feltéve, hogy a 3 500 kg feletti többlettömeg kizárólag annak tudható be, hogy a meghajtórendszer nehezebb egy ugyanolyan méretekkel rendelkező jármű meghajtórendszerénél, amely hagyományos belső égésű, külső vagy kompressziós gyújtású motorral van felszerelve.

Módosítás 32

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – n a pont (új)

na) „hatástalanító berendezés”: bármely olyan tervezési elem, amely érzékeli a hőmérsékletet, a jármű sebességét, a motor fordulatszámát (a percenkénti fordulatszámot), a sebességfokozatot, a szívócsőben keletkező vákuumot vagy bármely más paramétert annak érdekében, hogy működésbe hozzon, moduláljon, késleltessen vagy deaktiváljon bármely rendszert vagy annak részét, amely a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során észszerűen várható feltételek mellett növeli a CO₂-kibocsátást;

Módosítás 33

Rendeletre irányuló javaslat
4 cikk – 3 a bekezdés (új)

(3a) A gyártó köteles olyan felszereléssel ellátni a járművet, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló rendszerek és alkatrészek tervezése, kialakítása és összeállítása lehetővé tegye a gyártó személygépkocsijainak és könnyű haszongépjárműveinek a rendes használat során az e rendelet és annak végrehajtási intézkedései alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékeknek és egyéb követelményeknek való megfelelését.

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat
4 cikk – 3 b bekezdés (új)

(3b) A hatástalanító berendezések használatát be kell tiltani. A tilalom nem vonatkozik az alábbi esetekre:

- a) a berendezés használata a motor sérülés vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt;**
- b) a berendezés a motorindításra vonatkozó követelmények teljesítésén túl nem üzemel; vagy**
- c) a feltételeket érdemben beépítették az 1. cikk szerinti vizsgálati eljárásokba.**

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat
4 cikk – 3 c bekezdés (új)

(3c) Annak érdekében, hogy a jóváhagyó hatóságok értékelni tudják az e cikk (3a) és (3b) bekezdésének való megfelelést, a gyártó kibővített dokumentációs csomagot bocsát rendelkezésre. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet olyan követelményekkel történő kiegészítése céljából, amelyek biztosítják a hatástalanító berendezés tilalmának betartását és a kibővített dokumentációs csomag előírt tartalmát.

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat
7 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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 típusjóváhagyással nem rendelkező személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátását, és azt rögzítsék a megfeleléségi nyilatkozatban.

Módosítás

(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 ***gondoskodnak arról***, hogy a nyilvántartó szervek működése átlátható legyen. Minden tagállam biztosítja, hogy megmérjék a 715/2007/EK rendelet szerinti típusjóváhagyással nem rendelkező személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátását, és azt rögzítsék a megfeleléségi nyilatkozatban.

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat

7 cikk – 4 bekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A nyilvántartásnak hozzáférhetőnek kell lennie a nyilvánosság számára.

Módosítás

A nyilvántartásnak – ***többek között digitális formátumban*** – hozzáférhetőnek kell lennie a nyilvánosság számára.

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat

7 cikk – 5 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A (4) bekezdés szerinti előzetes

Módosítás

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.

számításról kapott értesítéstől számítva az adott gyártó **három hónapon belül értesíti** a Bizottságot az adatokban talált esetleges hibákról, megjelölve a tagállamot, amelyre a hiba – megítélése szerint – vonatkozik.

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat

7 cikk – 8 bekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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.

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat

7 cikk – 8 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8a) 2025. január 1-jétől kezdődően a gyártóknak egy harmonizált uniós módszertan alapján jelentést kell tenniük a Bizottságnak az ettől az időponttól kezdve általuk forgalomba hozott összes új személygépkocsi és könnyű haszongépjármű teljes életciklusra számított CO₂-kibocsátásáról. Ennek érdekében a Bizottság a 16. cikknek

megfelelően legkésőbb 2022. december 31-ig felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el e rendelet kiegészítése érdekében, részletes szabályokat rögzítve az uniós piacon nyilvántartásba vett valamennyi üzemanyagtípus és erőátviteli rendszer teljes életciklusra számított CO₂-kibocsátásával kapcsolatos jelentéstételi eljárásokra vonatkozóan.

A Bizottság legkésőbb 2026. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az Unióban található új könnyű haszongépjárművek teljes életciklusra vonatkozó kibocsátásáról szóló elemzéssel – beleértve a lehetséges szabályozási intézkedések lehetőségeinek elemzését is – az ágazat kibocsátáscsökkentésére irányuló jövőbeni szakpolitikai erőfeszítések megfelelőbb orientálása érdekében. Az elemzést nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni.

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(4) A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az Unió általános költségvetési bevételeinek kell tekinteni. *Ezeket az összegeket az uniós és nemzeti intézkedések kiegészítésére kell felhasználni a szociális partnerekkel szoros együttműködésben a gépjárműiparban dolgozó munkavállalók készségfejlesztésére és átirányítására valamennyi érintett tagállamban, különösen az átállás által leginkább érintett régiókban és közösségekben, a kibocsátásmentes mobilitásra való megfelelő átállás elősegítése érdekében.*

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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 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.

Módosítás

(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 vagy** 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.

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

E technológiákat csak abban az esetben kell figyelembe venni, ha az értékelés során alkalmazott módszertan ellenőrizhető, megismételhető és összehasonlítható eredményekkel szolgál, **és csak addig, amíg a WLTP-vizsgálattal mért értéket nem egészítik ki vagy nem váltják fel más, a valós kibocsátást jobban tükröző adatok.**

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat

11 cikk – 1 bekezdés – 3 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Egy adott innovatív technológia vagy innovatív technológiai csomag jóváhagyásától számított 12 hónapon belül az ilyen jóváhagyott innovatív technológia vagy csomag szállítója vagy gyártója sorozatgyártású járműveken végzett valós vezetési kibocsátási vizsgálatok eredményein alapuló bizonyítékot szolgáltat a technológia vagy csomag hozzájárulásának validálása érdekében.

Módosítás 45

Rendeletre irányuló javaslat

11 cikk – 1 bekezdés – 4 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

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

Módosítás 46

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 2 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) az innovatív technológiákra nem vonatkoznak az 1. cikkben említett 10 g CO₂/km-es csökkentés teljesítését előírányzó 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.

Módosítás

d) az innovatív technológiákra nem vonatkoznak az 1. cikkben említett 10 g CO₂/km-es csökkentés teljesítését előírányzó 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 **és fűtőrendszerek** hatékonyságának javítására.

Módosítás 47

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A Bizottság nyomon követi és értékeli, hogy az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO₂-kibocsátási és energiafogyasztási értékek reprezentatívak-e a valós vezetési feltételekre. **Gondoskodik arról, hogy a nagyközönség tájékoztatást kapjon arról, hogy a reprezentativitás az idő előrehaladtával miként változik.**

Módosítás

(1) A Bizottság nyomon követi és értékeli, hogy az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO₂-kibocsátási és energiafogyasztási értékek reprezentatívak-e a valós vezetési feltételekre.

Módosítás 48

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) Az (1) bekezdésben említett reprezentativitás biztosítása érdekében az e rendeletnek való megfelelést 2023. január 1-jétől valós CO₂-kibocsátási

vizsgálatokkal kell mérni. A Bizottság a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el legkésőbb két évvel e rendelet hatálybalépését követően annak érdekében, hogy e rendelet kiegészítése céljából valós CO₂-kibocsátási vizsgálatokat dolgozzon ki PEMS használatával.

Módosítás 49

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 1 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1b) Addig, amíg a valós CO₂-kibocsátásvizsgálat nem válik alkalmazhatóvá, az e rendeletnek való megfelelést az üzemanyagfogyasztás-mérő adatai alapján kell mérni, figyelembe véve az egyes gyártók esetében 2021-ben, százalékos különbségként meghatározott határértéket, amelyet nem szabad túllépni, és amely az említett adatok és a gyártónak a 715/2007/EK rendelettel összhangban a 2021-től kezdődően kezdeményezett típusjóváhagyási tanúsítási eljárások céljából mért fajlagos CO₂-kibocsátása közötti különbségnek felel meg.

Módosítás 50

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 1 c bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1c) Amennyiben egy gyártó fajlagos CO₂-kibocsátása meghaladja az (1b) bekezdésben meghatározott határértéket, az adott gyártóra vonatkozó, az e rendeletnek való megfelelés céljára alkalmazott fajlagos CO₂-kibocsátási célértéket korrigálni kell a megállapított túllépés értékével.

Módosítás 51

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) A Bizottság gondoskodik arról, hogy a nyilvánosság tájékoztatást kapjon az (1) bekezdésben említett valós reprezentativitás időbeli alakulásáról.

Módosítás 52

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 2 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2b) Amennyiben a fedélzeti üzemanyagfogyasztás-mérő berendezések pontosságára vonatkozóan nem állnak rendelkezésre megfelelő szabványok, a Bizottság megbízást ad azon munka elvégzésére, amelynek célja a műszaki szabványok elfogadása és legkésőbb 2020. január 1-jéig az uniós jogba történő beillesztése.

Módosítás 53

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) A Bizottság az *e cikkben említett intézkedéseket* a 15. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban *fogadhatja el*.

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján fogadja el az üzemanyagfogyasztás-mérők adatainak bejelentésére szolgáló eljárásokkal kapcsolatos részletes szabályokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban *kell elfogadni*.

Módosítás 82
Rendeletre irányuló javaslat
14 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Bizottság **2024-ben** jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet eredményességéről, és ahhoz adott esetben **a** rendelet módosításra irányuló javaslatot csatol. A jelentésben többek között ki kell térni arra, hogy az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO₂-kibocsátási és energiafogyasztási értékek a valós vezetési feltételekre nézve reprezentatívak-e, és be kell számolni a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek uniós piacon való elterjedéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv²⁹ értelmében bejelentendő, az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítéséről.

²⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L

Módosítás

(1) Bizottság **2023-ban** jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet eredményességéről, és ahhoz adott esetben **e** rendelet módosításra irányuló javaslatot csatol. A jelentésben többek között ki kell térni arra, hogy az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO₂-kibocsátási és energiafogyasztási értékek a valós vezetési feltételekre nézve reprezentatívak-e, és be kell számolni a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek uniós piacon való elterjedéséről, **különös tekintettel a könnyű haszongépjárművekre**, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv²⁹ értelmében bejelentendő, az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítéséről, **valamint e rendelet fogyasztókra – különösen az alacsony és közepes jövedelmű fogyasztókra – gyakorolt hatásáról. A jelentésben figyelembe kell venni a fejlett alacsony szén-dioxid-kibocsátású tüzelőanyagok – beleértve a biogázt és a megújuló energiaforrásokból előállított szintetikus tüzelőanyagokat is — elterjedésének ösztönzésére szolgáló lehetőségeket.**

²⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L

Módosítás 54**Rendeletre irányuló javaslat
14 cikk – 2 bekezdés***A Bizottság által javasolt szöveg*

(2) A Bizottság figyelembe veszi a 12. cikk szerint elvégzett értékeléseket, és adott esetben felülvizsgálja a 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*.

Módosítás

(2) A Bizottság figyelembe veszi a 12. cikk szerint elvégzett értékeléseket, és adott esetben felülvizsgálja a 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 *CO₂-kibocsátási jellemzőit, ideértve a PEMS és a távérzékelés alkalmazását*.

Módosítás 55**Rendeletre irányuló javaslat
14 cikk – 3 a bekezdés (új)***A Bizottság által javasolt szöveg**Módosítás*

(3a) A Bizottság 2019. december 31-ig felülvizsgálja az 1999/94/EK irányelvet és adott esetben megfelelő jogalkotási javaslatot nyújt be annak érdekében, hogy a fogyasztókat pontos, megbízható és összehasonlítható adatokkal lássa el a forgalomba hozott új személygépkocsik üzemanyag-fogyasztásáról, CO₂-kibocsátásáról és légszennyezőanyag-kibocsátásáról.

Az első albekezdésben említett

felülvizsgálat keretében továbbá a Bizottság értékeli egy, a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó tüzelőanyag-gazdaságossági és CO₂-kibocsátási címke bevezetésének lehetőségeit, és adott esetben erre irányuló jogalkotási javaslatot nyújt be.

Módosítás 56

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 3 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A Bizottság adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az új személygépkocsikra és új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kiegészítő kibocsátáscsökkentési célkitűzések 2031. január 1-jétől történő bevezetése érdekében, legalább a 2030-ig tartó időszakban elért kibocsátáscsökkentési pálya fenntartása céljából.

Módosítás 57

Rendeletre irányuló javaslat 16 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A **Bizottság** a 7. cikk (7) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a 13. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (3) bekezdésének második albekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása **[e rendelet hatálybalépésétől kezdődően] határozatlan időtartamra szól** .

(1) A **Bizottságnak a 4. cikk (3c) bekezdésében**, a 7. cikk (7) **bekezdésének második albekezdésében**, a 7. cikk (8a) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a **12. cikk (1a) bekezdésében**, a 13. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (3) bekezdésének második albekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása **határozatlan időre szól ... [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal**.

Módosítás 58

Rendeletre irányuló javaslat 16 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 7. cikk (7) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a 13. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (3) bekezdésének második albekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban **megjelölt** felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon vagy a **határozatban** megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

Módosítás

(2) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a **4. cikk (3c) bekezdésében**, a 7. cikk (7) **bekezdésének második albekezdésében**, a 7. cikk (8a) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a **12. cikk (1a) bekezdésében**, a 13. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (3) bekezdésének második albekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban **meghatározott** felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a **benne** megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

Módosítás 59

Rendeletre irányuló javaslat 16 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A 7. cikk (7) bekezdése, a 10. cikk (8) bekezdése, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdése, a 13. cikk (2) bekezdése és a 14. cikk (3) bekezdésének második albekezdése értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az **értesítést** követő

Módosítás

(4) A **4. cikk (3c) bekezdése**, a 7. cikk (7) **bekezdésének második albekezdése**, a **7. cikk (8a)** bekezdése, a 10. cikk (8) bekezdése, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdése, a **12. cikk (1a) bekezdése**, a 13. cikk (2) bekezdése és a 14. cikk (3) bekezdésének második

két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére **ezen** időtartam két hónappal meghosszabbodik.

albekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az **Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését** követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére **ez az** időtartam két hónappal meghosszabbodik.

Módosítás 60

Rendeletre irányuló javaslat

17 cikk – 1 bekezdés

715/2007/EK rendelet

11a cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottság a **15. cikkel** **összhangban végrehajtási** aktusokat fogad el a tanúsított CO₂-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek tekintetében a **könnyűgépjárművek** használat közbeni megfelelőségének ellenőrzésére szolgáló eljárások meghatározása céljából.

Módosítás

(2) A Bizottság a **14a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi** aktusokat fogad el a tanúsított CO₂-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek tekintetében a **könnyű haszongépjárművek** használat közbeni megfelelőségének ellenőrzésére szolgáló eljárások meghatározása céljából.

Módosítás 61

Rendeletre irányuló javaslat

17 cikk – 1 a bekezdés (új)

715/2007/EK rendelet

14 a cikk (új)

A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„14a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

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

(2) A Bizottságnak a 11a. cikk (2) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól ... [a módosító rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 11a. cikk (2) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban* foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően

haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 11a. cikk (2) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

** HL L 123., 2016.5.12., 1. o.”*

Módosítás 62

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 6.3 pont – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A képlet kiszámításához a 4. pontban meghatározott 2021-es fajlagos kibocsátási célértéket ki kell javítani a mért WLTP CO₂-kibocsátás és a bejelentett WLTP CO₂-kibocsátás közötti különbség figyelembevétele érdekében.

Az új belépők számára a Bizottság a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el, hogy módosítsa ezt a rendeletet minden egyes gyártó vonatkozásában a megfelelő 2021-es fajlagos kibocsátási célérték kiszámítására szolgáló képlet kidolgozása révén.

Módosítás 63

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 6.3 pont – 3 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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**

Módosítás

A 2025 és 2029 közötti időszakban a ZLEV-tényező $(1+y-x)$, kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint 1,05; ilyenkor a ZLEV-tényezőt 1,05-ben kell meghatározni; ha az összeg 1,0 és 0,98 között van, akkor a ZLEV-tényezőt 1,0-ban, ha pedig alacsonyabb 0,95-nél, akkor 0,95-ben kell meghatározni;

2030-tól kezdődően a ZLEV-tényező $(1+y-x)$, kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint 1,05 vagy kisebb, mint 0,95; ilyenkor a ZLEV-tényezőt az adott esettől függően 1,05-ben vagy 0,95-ben kell meghatározni.

Módosítás 98

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 6.3 pont – 4 bekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

x a 2025–2029-es időszakban **15** %, a 2030-tól pedig **30** %.

Módosítás

x a 2025–2029-es időszakban **20** %, a 2030-tól pedig **35** %.

Módosítás 65

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – B rész – 6.3 pont – 6.3.1 pont – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A képlet kiszámításához a 4. pontban meghatározott 2021-es fajlagos kibocsátási célértéket ki kell javítani a mért WLTP CO₂-kibocsátás és a

bejelentett WLTP CO₂-kibocsátás közötti különbség figyelembevétele érdekében.

Az új belépők számára a Bizottság a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el, hogy módosítsa ezt a rendeletet minden egyes gyártó vonatkozásában a megfelelő 2021-es fajlagos kibocsátási célérték kiszámítására szolgáló képlet kidolgozása révén.

Módosítás 66

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – B rész – 6.3.1 pont – 3 bekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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**

Módosítás

ZLEV-tényező $(1+y-x)$, kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint 1,05; **ilyenkor a ZLEV-tényezőt 1,05-ben kell meghatározni; ha az összeg 1,0 és 0,98 között van, akkor a ZLEV-tényezőt 1,0-ban, ha pedig alacsonyabb 0,95-nél, akkor 0,95-ben kell meghatározni.**

Módosítás 67

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – B rész – 6.3.1 pont – 4 bekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

x 15%

Módosítás

x 20%

Módosítás 68

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – B rész – 6.3 pont – 6.3.2 pont – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A képlet kiszámításához a 4. pontban meghatározott 2021-es fajlagos kibocsátási célértéket ki kell javítani a

mért WLTP CO₂-kibocsátás és a bejelentett WLTP CO₂-kibocsátás közötti különbség figyelembevétele érdekében.

Az új belépők számára a Bizottság a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el, hogy módosítsa ezt a rendeletet minden egyes gyártó vonatkozásában a megfelelő 2021-es fajlagos kibocsátási célérték kiszámítására szolgáló képlet kidolgozása révén.

Módosítás 69

Rendeleltre irányuló javaslat

I melléklet – B rész – 6.3.2 pont – 3 bekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

ZLEV-tényező $(1+y-x)$, kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint 1,05 vagy kisebb, mint 0,95; ilyenkor a ZLEV-tényezőt az adott esettől függően 1,05-ben vagy **0,95-ben** kell meghatározni.

Módosítás 99

Rendeleltre irányuló javaslat

I melléklet – B rész – 6.3.2 pont – 4 bekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

x **30** %

Módosítás

x **35** %