



Brüsszel, 2018. december 14.
(OR. en)

15615/18

Intézményközi referenciaszám:
2018/0143(COD)

CLIMA 259
ENV 910
TRANS 653
MI 1002
CODEC 2353

FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	14874/18
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az új nehézgépjárművek CO ₂ -kibocsátási előírásainak meghatározásáról – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2018. május 17-én elfogadta javaslatát. A javasolt rendelet célja az, hogy CO₂-kibocsátási előírásokat határozzon meg az új nehézgépjárművek vonatkozásában, és hogy ezzel elősegítse azt, hogy a tagállamok teljesíthessék az (EU) 2018/842 rendelet (a továbbiakban: a közös kötelezettségvállalásról szóló rendelet) alapján fennálló kibocsátáscsökkentési célértékeiket. A közös kötelezettségvállalásról szóló rendelet az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatályán kívül eső ágazatokból származó kibocsátásokat érinti.

2. A rendeletjavaslat a 2019-es kibocsátási szintekhez képest 2025-től kezdődően 15 %-os teljes CO₂-kibocsátáscsökkentési célértéket, 2030-tól kezdődően pedig egy legalább 30 %-os ideiglenes kibocsátáscsökkentési célértéket határoz meg az uniós új nehézgépjármű-állományra vonatkozóan. A javaslat értelmében a 2030-tól kezdődő időszakra vonatkozó végső célértéket egy 2022-ben elvégzendő felülvizsgálatot követően erősítik majd meg. A javaslat szorgalmazza továbbá, hogy a felülvizsgálat részeként az előírások hatályát terjesszék ki a kisebb tehergépkocsikra, az autóbuszokra, a távolsági buszokra és a pótkocsikra is. A különleges felépítményű gépjárművek, így például az építőipari gépjárművek, a szemétszállító gépjárművek és a betonkeverők mentesülnek a CO₂-kibocsátási célértékek teljesítése alól.
3. A kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek – amelyekre a rendeletjavaslat alapján még nem vonatkoznak a CO₂-kibocsátási célértékek – kifejlesztésének és az uniós piacon való elterjedésének ösztönzése érdekében a javaslat az „extra kibocsátási egységek” olyan rendszerét irányozza elő, amelyben ezeket a járműveket többszörösen számítanak be az egyes gyártók fajlagos kibocsátásának kiszámításakor. A rendelet környezeti célkitűzései gyengítésének elkerülése érdekében az extra kibocsátási egységekre előre meghatározott felső határértékek vonatkoznak.
4. A költséghatékony végrehajtás elősegítése érdekében a javaslat lehetővé teszi a CO₂-kibocsátási egységek tartalékolását és előzetes felhasználását. A javaslat a CO₂-kibocsátási célértékek teljesítésének elmulasztása esetére többletkibocsátási díj formájában pénzbüntetést irányoz elő. A javaslat emellett intézkedéseket ír elő annak biztosítására, hogy a gyártóktól megbízható és reprezentatív adatok álljanak rendelkezésre a CO₂-kibocsátásra és az üzemanyag-fogyasztásra vonatkozóan.
5. A (Környezetvédelmi) Tanács 2018. október 9-én irányadó vitát tartott a javaslatban szereplő következő két kulcsfontosságú kérdésről: a javasolt célértékek, valamint a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművekre vonatkozóan javasolt ösztönzőrendszer.
6. Az Európai Parlament a 2018. november 14-i plenáris ülésén (373 „igen” szavazat, 285 „nem” szavazat és 16 tartózkodás mellett) megszavazta a bizottsági javaslatra vonatkozó módosításait.
7. A javaslat technikai szintű részletes vizsgálatát követően az Állandó Képviselők Bizottsága (Coreper) 2018. december 7-én az elnökségi kompromisszum¹ alapján vizsgálta a javaslatot.

¹ 14874/18.

8. Az elnökség a Coreperben folytatott tanácskozás alapján elkészített egy némileg kiigazított kompromisszumos szöveget, amely alapul szolgál a Tanács (Környezetvédelem) december 20-i ülésén a javaslatra vonatkozó általános megközelítés kialakítása céljából tartandó tanácskozásokhoz. Az elnökségi kompromisszum módosított szövege e feljegyzés mellékletében található.

II. AZ AKTUÁLIS HELYZET

9. A javaslat főbb lezáratlan kérdései a 2025-re és 2030-ra vonatkozó célértékeket és a ZLEV-ekre vonatkozó ösztönzőket érintik.
- A célértékek tekintetében megosztottak a delegációk: vannak, akik az elnökség által javasolt – az eredeti bizottsági javaslatot követő – célértékeket támogatják, mások viszont ambiciózusabb célértékeket sürgetnek. Így több delegáció azt javasolja, hogy a 2030-os célértéket 30%-ban vagy annál magasabb értékben állapítsák meg és tegyék kötelezővé, a 2022. évi felülvizsgálat alkalmával pedig kizárólag felfelé lehessen módosítani. Néhány delegáció a 2025-re javasolt célérték 20%-ra történő emelését is támogatja.
 - A kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek kifejlesztését és elterjesztését ösztönző rendszer megválasztása tekintetében az elnökség számos delegáció kérésére úgy döntött, hogy a Coreperhez benyújtott kompromisszumos szövegben kizárja az ösztönzők rendszeréből az autóbuszokat és a távolsági buszokat. Néhány delegáció ellenzi ezek kizárását. Emellett egyes delegációk azt javasolják, hogy 2025-től egy a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek éves értékesítési adataira vonatkozó, legfeljebb 3%-os referenciaérték-rendszer lépjen az extra kibocsátási egységek rendszerének helyébe. Egyes delegációk támogatásukról biztosították a jelenlegi elnökségi kompromisszumos javaslatot, mely szerint a referenciaérték-rendszer 2025-től történő bevezetése a felülvizsgálat körébe tartozna.
10. A Coreper ülésén több más delegáció támogatását fejezte ki a hosszabb és nehezebb járműszerelvényekre, úgymint a moduláris megoldásokra (európai moduláris rendszer – EMS) történő utalás visszaillesztése iránt. Az egyéb javaslatok, amelyek bizonyos mértékű támogatásra találtak a Coreper ülésén, az alábbiakat foglalják magukban: a 2025-ig tartó időszak alatt alkalmazandó szankciók szintjének csökkentése; a felülvizsgálat során egyebek mellett a szintetikus és alternatív tüzelőanyagok figyelembevétele az ösztönzők rendszerének keretében; valamint az alacsony kibocsátású gépjárművek jelenleg javasolt fogalommeghatározásának az al csoportra jellemző küszöbértékkel történő felváltása, amellyel figyelembe vehetők a csoportra jellemző kibocsátások.

A Coreper ülésén tartott megbeszélést követően az elnökség megtartotta az előző kompromisszumos javaslatban szereplő változtatásokat, ám azok mellett a felülvizsgálatról szóló (34) preambulumbekkezdésnek a moduláris és az intermodális megoldásokra való utalással történő kiegészítését javasolja².

III. KONKLÚZIÓ

Felkérjük a Tanácsot (Környezetvédelem) a lezáratlan kérdések megoldására, valamint arra, hogy az e feljegyzés mellékletében foglalt szöveg alapján fogadjon el általános megközelítést.

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

² Emellett néhány technikai jellegű módosításra is sor került.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátási előírásainak meghatározásáról és az 595/2009/EK rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek részére való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére³,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁴,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A Bizottság „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” című közleményében egyértelmű célkitűzést határoz meg: az évszázad közepére a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást az 1990-es szinthez képest legalább 60 %-kal kell csökkenteni, és rendületlenül haladni kell a kibocsátásmentesség elérése felé. Emellett a közlekedésből származó egészségkárosító légszennyező anyagok kibocsátását is késedelem nélkül drasztikusan csökkenteni kell.

³ HL C [...], [...], [...] o.

⁴ HL C [...], [...], [...] o.

- (2) E közlemény nyomán a Bizottság 2017 májusában⁵, illetve novemberében⁶ két mobilitási csomagot fogadott el. Ezek a csomagok olyan eredményközpontú programot határoznak meg, amelynek célja többek között, hogy gördülékeny átmenetet biztosítson a mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé.
- (3) Ez a rendelet az „Európa mozgásban” elnevezésű, harmadik bizottsági mobilitási csomag részét képezi, amely a „Beruházás az intelligens, innovatív és fenntartható iparba – Az Európai Unió megújított iparpolitikai stratégiája” című bizottsági közleményt⁷ követő intézkedés, célja pedig lezárni azt a folyamatot, amely lehetővé teszi az Unió számára, hogy maradéktalanul kiaknázza a mobilitás korszerűsítéséből és dekarbonizációjából fakadó előnyöket. E harmadik mobilitási csomag célja az európai mobilitás biztonságosabbá és hozzáférhetőbbé tétele, az európai ipar versenyképességének növelése, az európai munkahelyek biztonságának fokozása, valamint a mobilitási rendszer tisztábbá tétele és jobb hozzáigazítása az éghajlatváltozás elleni küzdelem sürgetőbb szükségességéhez. Ehhez az Unió, a tagállamok és az érdekelt felek teljes elkötelezettségére van szükség, nem utolsósorban a CO₂-kibocsátás és a légszennyezés csökkentésére irányuló erőfeszítések fokozását illetően.
- (4) Ez a rendelet a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokkal⁸ együtt egyértelműen kijelöli a közúti közlekedési ágazatból származó CO₂-kibocsátás csökkentéséhez vezető utat, és hozzájárul ahhoz a kötelező érvényű célértékhez, hogy az európai uniós gazdaság teljes egészének üvegházhatásúgáz-kibocsátása 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal csökkenjen, ahogyan azt az Európai Tanács a 2014. október 23–24-i következtetéseiben megerősítette, majd a Tanács 2015. március 6-án a Párizsi Megállapodás keretében az Unió által bejelentett, teljesíteni kívánt nemzetileg meghatározott hozzájárulásként jóváhagyta [...].

⁵ Európa mozgásban: A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja, COM(2017) 283 final.

⁶ 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.

⁷ Beruházás az intelligens, innovatív és fenntartható iparba – Az Európai Unió megújított iparpolitikai stratégiája, COM(2017) 0479 final.

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) .../... rendelete az új személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási előírásoknak a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról és a 715/2007/EK rendelet módosításáról (HL L [...], [...], [...] o.).

- (5) Az Európai Tanács a 2014. októberi következtetéseiben megerősítette az üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak 2030-ra a 2005-ös szinthez képest 30 %-kal való csökkentését azokban az ágazatokban, amelyek nem képezik az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer részét. A közúti közlekedés jelentős mértékben hozzájárul ezeknek az ágazatoknak a kibocsátásához, és a neki tulajdonítható kibocsátás jelentősen az 1990-es szint fölött marad. Ha a közúti közlekedésből származó kibocsátás tovább fog növekedni, akkor az semlegesíteni fogja az egyéb ágazatok által az éghajlatváltozás elleni küzdelem részeként elért csökkenéseket.
- (6) 2014. októberi következtetéseiben az Európai Tanács hangsúlyozta az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a fosszilis üzemanyagoktól való függőséggel kapcsolatos kockázatok csökkentésének fontosságát a közlekedési ágazatban egy olyan átfogó és technológiasemleges megközelítés révén, amely a közlekedés területén 2020 után is elősegíti a kibocsátáscsökkentést és az energiahatékonyságot, valamint támogatja az elektromos meghajtású közlekedést és a megújuló energiaforrások használatát.
- (7) A kereslet mérséklését elősegítő energiahatékonyság az egyike az energiaunióra vonatkozó stratégiáról szóló bizottsági közleményben⁹ meghatározott öt, egymást kölcsönösen erősítő és egymással szorosan összefüggő dimenziónak – a stratégia célja, hogy az uniós fogyasztók biztonságos, fenntartható, versenyképes és megfizethető energiához jussanak. A közlemény kimondja, hogy bár mindegyik gazdasági ágazatnak lépéseket kell tennie az energiaszolgáltatás hatékonyságának fokozása érdekében, a közlekedésben hatalmas energiahatékonysági lehetőségek rejlenek.
- (8) A nehézgépjárművek – így például a tehergépkocsik, valamint az autóbuszok és a távolsági buszok – CO₂-kibocsátása a teljes uniós CO₂-kibocsátásnak a kb. 6 %-át, a közúti közlekedésből származó teljes CO₂-kibocsátásnak pedig a kb. 25 %-át teszi ki. További intézkedés hiányában a nehézgépjárművekből származó kibocsátás részaránya várhatóan 9 %-kal fog nőni a 2010 és 2030 közötti időszakban. Az uniós jogszabályok jelenleg semmilyen CO₂-csökkentési követelményt nem határoznak meg a nehézgépjárművek vonatkozásában.

⁹ 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 előretekintő éghajlat-politika keretstratégiája, COM(2015) 80 final.

- (9) Az energiahatékonysági potenciál maradéktalan kiaknázása és annak biztosítása érdekében, hogy a közúti közlekedési ágazat egésze hozzájáruljon az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elfogadott csökkentéséhez, célszerű az új személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó már meglévő CO₂-kibocsátási előírásokat kiegészíteni az új nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírások meghatározásával. Ezek az előírások elő fogják mozdítani az innovációt az üzemanyag-hatékony technológiák területén, hozzájárulva ezzel az uniós gyártók és beszállítók technológiai vezető pozíciójának megerősítéséhez.
- (10) Figyelembe véve azt, hogy az éghajlatváltozás határokon átnyúló probléma, valamint hogy a közúti áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások és a nehézgépjárművek esetében szükség van az egységes piac megfelelő működésének a biztosítására, célszerű a nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokat uniós szinten meghatározni. Ezek az előírások [...] nem sérthetik a versenyjogot.
- (11) Az uniós nehézgépjármű-állomány által elérendő kibocsátáscsökkentési szintek meghatározásakor figyelembe kell venni, hogy ezek a kibocsátáscsökkentési szintek milyen mértékben jelentenek költséghatékony hozzájárulást az [...] (EU) 2018/842 [...] rendelet¹⁰ hatálya alá tartozó ágazatokból származó kibocsátások 2030-ig történő csökkentéséhez, továbbá mérlegelni kell, hogy milyen költségekkel és megtakarításokkal járnak a társadalom, a gyártók, a fuvarozók és a fogyasztók számára, milyen közvetlen és közvetett hatásokat fejtenek ki a foglalkoztatásra és az innovációra, és milyen járulékos előnyökkel járnak a csökkenő légszennyezés és a nagyobb energiabiztonság tekintetében.

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2018. május 30-i (EU) 2018/842 rendelete a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 156., 2018.6.19., 26. o.).

- (12) Az 595/2009/EK rendelet¹¹ végrehajtásának részeként egy új eljárás bevezetésére került sor, amely az egyes nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának meghatározására szolgál. A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete¹² egy VECTO eszközön alapuló módszerről rendelkezik, amelynek segítségével lehetőség van a teljes nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának szimulálására. A módszer lehetővé teszi a nehézgépjármű-ágazat sokszínűségének és az egyes járművek nagy fokú testreszabottságának a figyelembevételét. Első lépésben 2019. július 1-jétől a CO₂-kibocsátások a nehézgépjárművek négy olyan csoportjára vonatkozóan kerülnek meghatározásra, amelyek az uniós nehézgépjármű-állomány teljes CO₂-kibocsátásának kb. 65–70 %-áért felelősek.
- (13) Az innováció tükrében és a nehézgépjárművek üzemanyag-hatékonyságát javító új technológiák bevezetésének figyelembevétele érdekében folyamatosan és időszerűen aktualizálni kell a VECTO szimulációs eszközt és az (EU) 2017/2400 rendeletet.
- (14) Az (EU) 2017/2400 rendelet alapján meghatározott CO₂-kibocsátási adatok nyomon követését az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹³ szerint kell végezni. Ezen adatok alapján kell meghatározni az Unió négy legnagyobb kibocsátású nehézgépjármű-csoportjának kibocsátáscsökkentési célértékeit, valamint az egyes gyártók adott beszámolási időszakon belüli átlagos fajlagos kibocsátását.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. június 18-i 595/2009/EK rendelete a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről.

¹² A Bizottság 2017. december 12-i (EU) 2017/2400 rendelete az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározása tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és az 582/2011/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 349., 2017.12.29., 1. o.).

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/956 rendelete az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről (HL L 173., 2018.7.9., 1. o.).

- (15) A 2019. július 1. és 2020. június 30. közötti időszakban újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművek átlagos CO₂-kibocsátásához viszonyított csökkentésként 2025-re olyan kibocsátáscsökkentési célértéket a hagyományos járművek esetében könnyen hozzáférhető költséghatékony technológiák elterjedésének figyelembevételével kell meghatározni. A 2030-as 30 %-os csökkentési célértéket [...]ideiglenesnek kell tekinteni, és a 2030-tól kezdődő időszakra vonatkozó végső célértéket egy 2022-ben elvégzendő felülvizsgálat alapján kell megerősíteni, mivel a még könnyen nem elérhető, fejlettebb technológiák elterjedését több bizonytalanság övezi. Amennyiben a 2030-tól kezdődő időszakra vonatkozóan nem kerül megerősítésre egy magasabb célérték, továbbra is a 2025-től kezdődő időszakra vonatkozó csökkentési célértéket kell alkalmazni.
- (15a) Annak érdekében, hogy biztosítható legyen a CO₂-referenciakibocsátás megbízhatósága a járművek CO₂-kibocsátásának indokolatlan eljárási eszközökkel történő növelésével szemben, ami nem lenne reprezentatív egy olyan helyzetben, ahol a CO₂-kibocsátások már szabályozottak, célszerű egy olyan módszert biztosítani, amellyel a referenciakibocsátások szükség esetén kiigazíthatók.
- (16) A cseppfolyósított földgáz (LNG) a dízelüzemanyag egyik elérhető alternatívája a nehézgépjárművek esetében. A jelenlegi és a jövőbeli még innovatívabb LNG-alapú technológiák bevezetése rövid- és középtávon hozzá fog járulni a CO₂-kibocsátási célértékek teljesítéséhez, mivel a dízelüzemű járművekhez képest az LNG-technológiák használata alacsonyabb CO₂-kibocsátással jár. Az LNG-üzemű járművekben rejlő CO₂-kibocsátáscsökkentési lehetőség már maradéktalanul tükröződik a VECTO-eszközben. Emellett a jelenlegi LNG-technológiákat a légszennyező anyagok – így például a NO_x és a lebegő részecskék – alacsony kibocsátási szintje jellemzi. A minimálisan szükséges üzemanyag-feltöltő infrastruktúra szintén létezik, és tovább fog bővülni az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó nemzeti szakpolitikai keretek részeként.
- (17) A 2025-ös és a 2030-as kibocsátáscsökkentési célértékek meghatározására szolgáló [...] referenciakibocsátások kiszámításakor figyelembe kell venni a nehézgépjármű-állomány várható kibocsátáscsökkentési potenciálját [...]. Ezért a számításból célszerű kizárni a különleges felépítményű gépjárműveket, így például a hulladék összegyűjtésére vagy építési munkálatokhoz használt járműveket. Ezeket a járműveket aránylag alacsony futásteljesítmény jellemzi, és sajátos vezetési módjukból adódóan a CO₂-kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás csökkentésére szolgáló műszaki intézkedések a jelek szerint nem lennének annyira költséghatékonyak, mint az áru fuvarozásra használt nehézgépjárművek esetében.

- (18) A nehézgépjárművek hasznosságának figyelembevétele érdekében a CO₂-csökkentési követelményeket a tonnakilóméterenként kibocsátott CO₂ grammban kifejezett mennyiségében kell meghatározni.
- (19) Biztosítani kell az átfogó kibocsátáscsökkentési követelményeknek a gyártók közötti tisztességes elosztását, figyelembe véve a nehézgépjárművek sokféleségét a kialakítás, a vezetési mód, az éves futásteljesítmény, a hasznos terhelés és a pótkocsi-konfiguráció tekintetében. Ezért célszerű a nehézgépjárművek megkülönböztetése olyan különböző és különálló járműalcsoporthoz, amelyek figyelembe veszik a járművek jellemző felhasználási módját és sajátos műszaki jellemzőit. Azzal, hogy a gyártók éves fajlagos célértékei az egyes alcsoporthoz meghatározott célértékek súlyozott átlagában kerülnek meghatározásra, a gyártók számára is lehetővé válik az egyes alcsoporthoz tartozó járművek alulteljesítésének ellensúlyozása más alcsoporthoz tartozó járművek túlteljesítésével, a különböző alcsoporthoz tartozó járművek teljes élettartam alatti átlagos CO₂-kibocsátásának figyelembevételével.
- (20) Az egyes gyártók éves fajlagos célértékeknek való megfelelését a nekik tulajdonítható átlagos CO₂-kibocsátás alapján kell értékelni. Az átlagos fajlagos kibocsátás meghatározásakor szintén figyelembe kell venni azokat a sajátosságokat, amelyek a különböző járműalcsoporthoz célértékeiben tükröződnek. Következésképpen az egyes gyártók átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának az egyes alcsoporthoz meghatározott, a becsült átlagos éves futásteljesítményükön és hasznos terhelésükön alapuló súlyozást is magában foglaló átlagos kibocsátáson kell alapulnia, amely a teljes élettartam alatti CO₂-kibocsátást fejezi ki. Korlátozott kibocsátáscsökkentési potenciáljuk következtében a különleges felépítményű gépjárműveket nem kell figyelembe venni az átlagos fajlagos kibocsátás kiszámításakor.

- (21) A személygépkocsikkal és könnyű haszongépjárművekkel ellentétben a buszok kivételével még nem került sor az alacsony kibocsátású vagy kibocsátásmentes nehézgépjárművek piaci forgalmazására. Ezért extra kibocsátási egységek formájában külön mechanizmust kell bevezetni, a kibocsátásmentes mobilitásra történő gördülékeny áttérés megkönnyítése érdekében. Ez ösztönözni fogja a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású nehézgépjárművek kifejlesztését és bevezetését az uniós piacon, ami kiegészíti az olyan keresletoldali eszközöket, mint például a tiszta üzemű járművekről szóló 2009/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet¹⁴.
- (22) Következésképpen az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának kiszámítása céljából minden kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművet többszörösen kell beszámítani, ami az adott gyártó átlagos fajlagos kibocsátásának csökkenését fogja eredményezni. Az ösztönzők mértékét a jármű tényleges CO₂-kibocsátásától kell függővé tenni. A környezeti célkitűzések gyengítésének elkerülése érdekében szükség van a csökkentések felső határértékének meghatározására.
- (23) Az alacsony kibocsátású nehézgépjárművek esetében csak akkor alkalmazhatók ösztönzők, ha a CO₂-kibocsátásuk kisebb, mint az uniós állomány 2025-ös átlagos CO₂-kibocsátásának megközelítőleg a fele. Ez összhangban van a könnyű tehergépjárművek esetében alkalmazott megközelítéssel, és ösztönözné az innovációt ezen a területen.
- (24) A kibocsátásmentes nehézgépjárművek bevezetésére irányuló ösztönzési mechanizmus kialakításakor azokat a kisebb tehergépkocsikat [...] is bele kell foglalni e mechanizmusba, amelyekre nem vonatkoznak az e rendeletben meghatározott CO₂-kibocsátási célértékek. Ezek a járművek szintén jelentős előnyöket biztosítanak a városi légszennyezési problémák kezelésében. [...] Az ösztönzők különböző járműtípusok közötti megfelelő egyensúlyának biztosítása érdekében az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának a kibocsátásmentes kisebb tehergépkocsiknak [...] betudható csökkentésére is felső határérték kell, hogy vonatkozzon.

¹⁴ Az (EU) .../... irányelvvel [COM(2017) 653 final] módosított, a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 120., 2009.5.15., 5. o.).

- (25) A CO₂-csökkentési követelmények költséghatékony végrehajtásának elősegítése érdekében az állomány összetételében és kibocsátásában az évek során tapasztalható ingadozások figyelembevételkor lehetővé kell tenni a gyártók számára, hogy ha valamelyik évben alulteljesítenek a fajlagos kibocsátási célértékük vonatkozásában, akkor ezt ellensúlyozhassák egy másik évben elért túlteljesítéssel.
- (26) A korai csökkentés ösztönzése érdekében lehetővé kell tenni azon gyártók számára, amelyek átlagos fajlagos kibocsátása a [...] referenciakibocsátás és a 2025-ös célérték által meghatározott kibocsátáscsökkentési pálya alatt marad, hogy a 2025-ös célértéknek való megfelelés céljából tartalékolhassák ezeket a kibocsátási egységeket. Hasonlóképpen lehetővé kell tenni azon gyártók számára, amelyek átlagos fajlagos kibocsátása a 2025-ös célérték és a 2030-tól alkalmazandó célérték által meghatározott kibocsátáscsökkentési pálya alatt marad, hogy a 2025. július 1. és 2030. június 30. közötti időszakban a célértéknek való megfelelés céljából tartalékolhassák ezeket a kibocsátási egységeket.
- (27) Ha valamely gyártó a 2025. július 1-től 2030. június 30-ig terjedő bármely 12 hónapos időszakban nem teljesíti a számára meghatározott fajlagos kibocsátási célértéket, szintén lehetővé kell tenni számára egy korlátozott kibocsátási tartozás felhalmozását. A gyártóknak azonban 2030. június 30-ig minden fennálló kibocsátási tartozásukat rendezniük kell.
- (28) A kibocsátási egységeket és tartozásokat csak a fajlagos kibocsátási célértékek gyártók általi teljesítésének meghatározása céljából kell figyelembe venni, és ezek nem tekinthetők átadható vagy adóintézkedések alá vonható eszközöknek.
- (29) A Bizottságnak többletkibocsátási díj formájában pénzbüntetést kell kiszabnia, ha a kibocsátási egységek és tartozások figyelembevételével megállapítást nyer, hogy a gyártónak többletkibocsátás tulajdonítható. Annak érdekében, hogy a gyártók megfelelő ösztönzést kapjanak a nehézgépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátásának csökkentését célzó intézkedések megtételére, a díjnak meg kell haladnia a célértékek eléréséhez szükséges technológiák átlagos határkölségeit. A díjból befolyó összegeket az Unió általános költségvetése bevételeinek kell tekinteni. A díjak beszedésének módját végrehajtási jogi aktus útján kell meghatározni, a 443/2009/EK rendelet alapján elfogadott módszer figyelembevételével.

- (30) Az e rendelet szerinti célértékek teljesítésének biztosításához szilárd megfelelési mechanizmusra van szükség. A gyártóknak az (EU) 2018/956 rendelet szerinti azon kötelezettsége, hogy pontos adatokat szolgáltatassanak, és az említett kötelezettség teljesítésének elmulasztása esetén kiszabható közigazgatási bírságok hozzájárulnak az e rendelet szerinti célértékek teljesítéséhez felhasznált adatok megbízhatóságának biztosításához.
- (31) Az e rendelet szerinti CO₂-kibocsátáscsökkentés eléréséhez elengedhetetlen, hogy a használatban lévő nehézgépjárművek CO₂-kibocsátása megfeleljen az 595/2009/EK rendelet és a hozzá tartozó végrehajtási intézkedések alapján meghatározott értékeknek. Ezért a Bizottság számára lehetővé kell tenni, hogy az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának kiszámításakor figyelembe vegye a típusjóváhagyó hatóságok által a használatban lévő nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásával kapcsolatban azonosított rendszeres megfelelési hiányosságokat.
- (32) Annak érdekében, hogy képes legyen ilyen intézkedések meghozatalára, a Bizottságnak olyan hatáskörrel kell rendelkeznie, amely lehetővé teszi számára a piaci forgalomban elérhető nehézgépjárművek CO₂-kibocsátása használat közbeni megfelelőségének ellenőrzésére szolgáló eljárás kidolgozását és bevezetését. Ennek érdekében az 595/2009/EK rendeletet módosítani kell.
- (33) Az e rendeletben a CO₂-kibocsátásra vonatkozóan meghatározott csökkentési célértékek eredményessége nagymértékben függ a CO₂-kibocsátás meghatározásához használt módszer reprezentatív jellegétől. A tudományos tanácsadási mechanizmusnak¹⁵ a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó véleményével összhangban, a nehézgépjárművek esetében is célszerű létrehozni egy az (EU) 2017/2400 rendelet alapján meghatározott CO₂-kibocsátások és energiafogyasztási értékek valós vezetési feltételek melletti reprezentatív jellegének értékelésére szolgáló mechanizmust. A Bizottságnak olyan hatáskörrel kell rendelkeznie, amely biztosítja az ilyen adatok nyilvános hozzáférhetőségét, szükség esetén pedig az ilyen értékelésekhez szükséges adatok azonosításához és összegyűjtéséhez szükséges eljárások kidolgozását.

¹⁵ A tudományos tanácsadók magas szintű munkacsoportjának 2016/1. sz. tudományos szakvéleménye: „*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).

- (34) A Bizottságnak 2022-ben értékelnie kell az e rendeletben meghatározott CO₂-kibocsátási előírások eredményességét, különösen a 2030-ra elérendő kibocsátáscsökkentés szintjét, azokat a módszereket, amelyeknek rendelkezésre kell állniuk e célérték eléréséhez és meghaladásához, valamint a CO₂-csökkentési célértékek meghatározását az egyéb típusú nehézgépjárművek, így például a kisebb tehergépkocsik, az autóbuszok és a távolsági buszok, valamint a pótkocsik vonatkozásában. Szigorúan e rendelet alkalmazása során az értékelésnek tartalmaznia kell – a tagállami közlekedésre alkalmazandó [...] tömeg és méret figyelembevételével – a nehézgépjárművekre és a járműszerelvényekre vonatkozó megfontolásokat is, **így például moduláris és intermodális megoldásokra vonatkozó megfontolásokat, ezzel egyidejűleg figyelembe véve az esetleges közlekedésbiztonsági és -hatékonysági szempontokat, az intermodális, környezeti, infrastrukturális és a visszapattanó hatásokat, valamint a tagállamok földrajzi helyzetét.**
- (35) Annak biztosítása érdekében, hogy a nehézgépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátása megőrizze reprezentatív és teljesen naprakész jellegét, e rendeletnek tükröznie kell az 595/2009/EK rendelet és az ahhoz kapcsolódó végrehajtási jogszabályok ilyen értékeket érintő módosításait. E célból a Bizottságnak rendelkeznie kell az arra vonatkozó hatáskörrel, hogy minden járműalcsoporthoz tekintetben meghatározzon egy olyan reprezentatív nehézgépjárművet, amely alapul szolgál a fajlagos CO₂-kibocsátásban bekövetkező változások értékeléséhez.
- (36) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra a 8. cikk (3) bekezdésében, a 9. cikk (3) bekezdésében, a 11. cikk (3) bekezdésében és a 12. cikk (2) bekezdésében meghatározott végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁶ megfelelően kell gyakorolni.

¹⁶ 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.).

- (37) Az e rendelet nem alapvető rendelkezéseinek módosítása vagy kiegészítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el, a [...]CO₂-referenciakibocsátások kiigazítása és az e rendelet [...] mellékleteiben szereplő egyes műszaki paraméterek, többek között a célprofilok, a hasznos terhelések és az éves futásteljesítmények súlyozásának, valamint a hasznos terhelésre vonatkozó korrekciós tényezőknek a módosítása érdekében. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban¹⁷ foglalt elveknek megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a tagállami szakértőkkel egyidejűleg kell kézhez kapniuk minden dokumentumot, és szakértőiknek rendszeresen lehetőséget kell kapniuk arra, hogy részt vegyenek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (38) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen az új nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírások meghatározását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a rendelet terjedelme és hatása miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányossági elvnek megfelelően ez a rendelet nem lépi túl a cél eléréséhez szükséges mértéket,

¹⁷ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk
Tárgy és cél

Annak érdekében, hogy hozzájáruljon annak az uniós célkitűzésnek az eléréséhez, amely 2030-ra az üvegházhatásúgáz-kibocsátás 30 %-os csökkentését irányozza elő a 2005-ös szinthez képest az (EU) 2018/842 rendelet 2. cikkének hatálya alá tartozó ágazatokban, valamint hogy elősegítse a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérését és a belső piac zavartalan működésének biztosítását, ez a rendelet CO₂-kibocsátási előírásokat határoz meg az új nehézgépjárművek vonatkozásában, amelyek alapján az új nehézgépjárművek uniós állományának tulajdonítható fajlagos CO₂-kibocsátást az alábbiak szerint kell csökkenteni a CO₂-referenciakibocsátáshoz képest:

- a) a 2025. évvel kezdődő beszámolási időszakokban 15 %-kal;
- b) a 2030. évi és az azt követő beszámolási időszakokban legalább 30 %-kal, amennyiben a 13. cikkben meghatározott felülvizsgálat keretében ez megerősítést nyer.

A CO₂-referenciakibocsátás az (EU) 2018/956 rendelet szerint a 2019. július 1. és 2020. június 30. közötti időszak vonatkozásában (a továbbiakban: a referenciaidőszak) bejelentett, a különleges felépítményű gépjárműveket figyelmen kívül hagyó [...] ellenőrző adatokon alapul, és kiszámítása az I. melléklet 3. pontjának megfelelően történik.

2. cikk
Hatály

- (1) E rendelet az N2 és N3 kategóriába tartozó új járművekre alkalmazandó, amelyek az alábbi jellemzőkkel rendelkeznek:
 - a) 4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeggel rendelkező merev tehergépkocsik;
 - b) 6 x 2-es tengelykiosztású merev tehergépkocsik;

- c) 4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeggel rendelkező nyerges vontatók;
- d) 6 x 2-es tengelykiosztású nyerges vontatók.

E rendelet az 5. cikk és az I. melléklet 2.3. pontjának alkalmazásában továbbá azokra az[...] N kategóriájú járművekre is alkalmazandó, amelyek nem tartoznak az 510/2011/EU rendelet hatálya alá, és nem rendelkeznek az a)–d) pontokban szereplő jellemzőkkel.

A fenti járműkategóriák a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁸ II. mellékletében meghatározott járműkategóriáknak felelnek meg.

- (2) E rendelet alkalmazásában az (1) bekezdésben említett járművek akkor tekintendők egy július 1-jével kezdődő 12 hónapos időszakban új nehézgépjárműveknek, ha az Unióban az adott időszakban vették először nyilvántartásba őket, és előzőleg nem vették nyilvántartásba őket az Unión kívül.

Nem vehető figyelembe az Unión kívüli korábbi nyilvántartásba vétel, ha arra az Unióban való nyilvántartásba vételt kevesebb mint három hónappal megelőzően került sor.

- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén külön eljárást fogad el az 595/2009/EK rendelet és az azt végrehajtó intézkedések szerint különleges felépítményű gépjárműként vizsgáztatott, ám nem ennek megfelelően nyilvántartásba vett járművek azonosítására, és e járművek figyelembevétele érdekében a 2021. év beszámolási időszakától kezdve, majd minden ezt követő beszámolási időszakra korrekciókat alkalmaz a gyártók éves átlagos fajlagos CO₂-kibocsátására vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a Bizottság a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében fogadja el.

¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

3. cikk
Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

- a) „CO₂-referenciakibocsátás”: az egyes járműalcsoportokba tartozó valamennyi új nehézgépjármű – a különleges felépítményű gépjárművek kivételével – az 1. cikkben említett referenciaidőszakra meghatározott fajlagos kibocsátásának átlaga, amelynek meghatározása az I. melléklet 3. pontjának megfelelően történik;
- b) „fajlagos kibocsátás”: az egyes nehézgépjárművek CO₂-kibocsátása, amelynek meghatározása az I. melléklet 2.1. pontjának megfelelően történik;
- ba) „Y év beszámolási időszaka”: az Y év július 1. és Y+1 év június 30. közötti időszak;
- c) „átlagos fajlagos kibocsátás”: az egyes gyártók új nehézgépjárművei fajlagos kibocsátásának átlaga egy adott beszámolási időszakban, amelynek meghatározása az I. melléklet 2.7. pontjának megfelelően történik;
- d) „fajlagos kibocsátási célérték”: az egyes gyártók számára meghatározott, g/tkm-ben kifejezett célérték, amelyet évente határoznak meg az előző beszámolási időszakban vonatkozóan, az I. melléklet 4. pontjának megfelelően;
- e) „merev tehergépkocsi”: olyan tehergépkocsi, amelyet nem félpótkocsi vontatására terveztek vagy építettek;
- f) „nyerges vontató”: olyan vontató, amelyet kizárólag vagy elsősorban félpótkocsik vontatására terveztek és építettek;
- g) „járműalcsoport”: az I. melléklet 1. pontjában meghatározott olyan járművek csoportja, amelyek eleget tesznek az adott járművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának meghatározására alkalmas közös és megkülönböztető műszaki kritériumoknak;

- h) „különleges felépítményű gépjármű”: olyan nehézgépjármű, [...] amelyre vonatkozóan az 595/2009/EK rendelet és annak végrehajtási intézkedései alapján a CO₂-kibocsátást és az üzemanyag-fogyasztást csak az e rendelet I. mellékletének 2.1. pontjában meghatározottaktól eltérő célprofilokra határozták meg;
- i) „gyártó”: az a személy vagy szervezet, aki, illetve amely az (EU) 2018/956 rendelet 5. cikkének értelmében felelős az új nehézgépjárművekre vonatkozó adatok benyújtásáért, illetve kibocsátásmentes nehézgépjárművek esetében az a személy vagy szervezet, aki, illetve amely a jóváhagyó hatóságnak felelősséggel tartozik a 2007/46/EK irányelv szerinti, teljes járműre vonatkozó EK-típusjóváhagyási eljárás vagy a 2007/46/EK irányelv szerinti egyedi jóváhagyás minden vonatkozásáért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért;
- j) „kibocsátásmentes nehézgépjármű”: belső égésű motor nélküli vagy olyan belső égésű motorral szerelt nehézgépjármű, amelynek kibocsátása az 595/2009/EK rendelet és a hozzá kapcsolódó végrehajtási intézkedések alapján történő meghatározás szerint 1 g CO₂/kWh alatt marad, vagy amelynek kibocsátása a 715/2007/EK rendelet és a hozzá kapcsolódó végrehajtási intézkedések alapján történő meghatározás szerint 1 g CO₂/km alatt marad;
- k) „alacsony kibocsátású nehézgépjármű”: olyan nehézgépjármű, amely nem kibocsátásmentes nehézgépjármű, és amelynek az I. melléklet 2.1. pontja szerint meghatározott fajlagos CO₂-kibocsátása 350 g CO₂/km alatt marad;
- l) „célprofil”: egy célsebességciklus, egy hasznos terhelési érték, egy felépítmény- vagy pótkocsi-konfiguráció és adott esetben egyéb paraméterek kombinációja, amely tükrözi egy jármű sajátos felhasználását, amely alapján meghatározzák egy nehézgépjármű hivatalos CO₂-kibocsátását és üzemanyag-fogyasztását;
- m) „célsebességciklus”: a jármű azon sebességének leírása, amelyet a járművezető el kíván érni vagy amelyre a forgalmi körülmények korlátozzák, az adott út során megtett távolság függvényében;
- n) „hasznos terhelés”: egy jármű által különböző körülmények között szállított áruk vagy személyek tömege.

4. cikk
A gyártók átlagos fajlagos kibocsátása

2020. július 1-jétől kezdve, majd ezt követően minden beszámolási időszakban a Bizottság a 10. cikk (1) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusok révén minden gyártó esetében meghatározza a g/tkm-ben kifejezett átlagos fajlagos CO₂-kibocsátást az előző beszámolási időszakra vonatkozóan, az alábbiak figyelembevételével:

- a) a gyártónak az előző beszámolási időszakban nyilvántartásba vett új nehézgépjárműveire – a különleges felépítményű gépjárművek kivételével – vonatkozóan az (EU) 2018/956 rendelet alapján bejelentett adatok;
- b) az 5. cikknek megfelelően meghatározott kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező.

Az átlagos fajlagos kibocsátás kiszámítása az I. melléklet 2.7. pontjának megfelelően történik.

5. cikk
Kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek

- (1) 2020. július 1-jétől kezdve minden beszámolási időszakban a Bizottság a 10. cikk (1) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusok révén minden gyártó esetében meghatározza a 4. cikk b) pontjában említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt az előző beszámolási időszakra vonatkozóan.

A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező figyelembe veszi egy beszámolási időszakban a gyártó állományában lévő kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek számát és CO₂-kibocsátását, beleértve a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett kategóriákba tartozó kibocsátásmentes járműveket, valamint a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású különleges felépítményű gépjárműveket is.

A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező kiszámítása az I. melléklet 2.3. pontjának megfelelően történik.

- (2) Az (1) bekezdés alkalmazásában a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású nehézgépjárművek beszámítása az alábbiak szerint történik:
- a) egy kibocsátásmentes nehézgépjármű 2 járműnek számít;
 - b) egy alacsony kibocsátású nehézgépjármű legfeljebb 2 járműnek számít, a fajlagos CO₂-kibocsátásától és a 350 g CO₂/km kibocsátási küszöbszinttől függően.
- (3) A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező legfeljebb 3 %-kal csökkentheti a gyártó átlagos fajlagos kibocsátását. A 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett kategóriákba tartozó kibocsátásmentes nehézgépjárműveknek a tényezőhöz való hozzájárulása legfeljebb 1,5 %-kal csökkentheti a gyártó átlagos fajlagos kibocsátását.

6. cikk
A gyártók [...] fajlagos kibocsátási célértékei

2026. július 1-jétől kezdve a Bizottság minden beszámolási időszakban a 10. cikk (1) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusok révén minden gyártó esetében fajlagos kibocsátási célértéket határoz meg az előző beszámolási időszakra vonatkozóan. A fajlagos kibocsátási célérték az alábbi értékek szorzatainak az összes járműalcsoporthoz kiterjedő összege:

- a) esettől függően az 1. cikk a) vagy b) pontjában említett CO₂-csökkentési célérték;
- b) a CO₂-referenciakibocsátás;
- c) a gyártó járművei milyen arányban képviseltetik magukat az egyes járműalcsoportokban;
- d) az egyes alcsoportokra alkalmazott, az éves futásteljesítmény és hasznos terhelés szerinti súlyozó tényezők.

A fajlagos kibocsátási célérték kiszámítása az I. melléklet 4. pontjának megfelelően történik.

7. cikk
Kibocsátási egységek és tartozás

- (1) Annak meghatározása, hogy a 2025–2029-es évek beszámolási időszakában a gyártó megfelel-e a rá érvényes fajlagos kibocsátási célértékeknek, a kibocsátási egységek és a tartozások figyelembevételével történik, amelyek kiszámításához a gyártó adott beszámolási időszakon belül nyilvántartásba vett új nehézgépjárműveinek – a különleges felépítményű gépjárművek kivételével – számát megszorozzák az alábbiak különbségével:
- (a) a (2) bekezdésben említett CO₂-csökkentési pálya és a gyártó átlagos fajlagos kibocsátása, ha a különbség pozitív szám („kibocsátási egységek”);
 - b) a gyártó átlagos fajlagos kibocsátása és fajlagos kibocsátási célértéke, ha a különbség pozitív szám („kibocsátási tartozás”).

Kibocsátási egységek a 2019–2029-es évek beszámolási időszakában szerezhetők. A 2019–2024-es évek beszámolási időszakában szerzett egységeket azonban csak annak megállapítása érdekében veszik figyelembe, hogy a gyártó teljesítette-e a 2025-ös év beszámolási időszakának fajlagos kibocsátási értékeit.

Kibocsátási tartozás a 2025–2029-es évek beszámolási időszakában halmozható fel, a teljes tartozás azonban nem haladhatja meg a gyártónak a 2025-ös év beszámolási időszakára vonatkozó fajlagos kibocsátási célértékének és a gyártó abban az időszakban nyilvántartásba vett nehézgépjárműveinek megszorzásával kapott érték 5 %-át („kibocsátási tartozásküszöb”).

A 2025–2028-as évek beszámolási időszakában szerzett, illetve felhalmozott kibocsátási egységek és tartozások adott esetben átvihetők egyik beszámolási időszakra a másikra, egészen a 2029-es év beszámolási időszakáig, amikor a fennmaradó kibocsátási tartozást rendezni kell.

- (2) A [...] CO₂-csökkentési pálya minden gyártó esetében meghatározásra kerül az I. melléklet 5.1. pontjának megfelelően, az 1. cikk második albekezdésében említett CO₂-referenciakibocsátás és az ugyanazon cikk első albekezdésének a) pontjában a 2025-ös év beszámolási időszakára megállapított célérték, illetve a 2025-ös év beszámolási időszakára megállapított célérték és a 2030-as évi beszámolási időszaktól kezdve alkalmazandó célérték közötti lineáris pálya alapján.

8. cikk

A fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése

- (1) Ha 2025-től kezdve a (2) bekezdés alapján megállapítást nyer, hogy egy gyártónak egy adott beszámolási időszakban többletkibocsátás tulajdonítható, akkor a Bizottság többletkibocsátási díjat szab ki, amelynek kiszámítása az alábbi képlet szerint történik:
- (Többletkibocsátási díj) = (többletkibocsátás x 6 800 EUR/gCO₂/tkm)
- (2) Egy gyártónak az alábbi esetekben tulajdonítható többletkibocsátást:
- (a) ha a 2025–2028-as években a kibocsátási tartozások összegének a kibocsátási egységek összegével csökkentett értéke bármely beszámolási időszakban meghaladja a 7. cikk (1) bekezdésében említett kibocsátási tartozásküszöböt;
 - b) a 2029-es év beszámolási időszakában a kibocsátási tartozások összegének a kibocsátási egységek összegével csökkentett értéke meghaladja a nullát;
 - c) a 2030-as év beszámolási időszakától kezdve a gyártó átlagos fajlagos kibocsátása meghaladja a rá vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéket.

Az adott beszámolási időszakban jelentkező többletkibocsátás kiszámítása az I. melléklet 6. pontjának megfelelően történik.

- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározza az (1) bekezdés szerinti többletkibocsátási díj beszedésére alkalmazandó eszközöket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a Bizottság a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében fogadja el.

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

9. cikk
Az ellenőrző adatok ellenőrzése

- (1) A típusjóváhagyó hatóságok késedelem nélküli jelentik a Bizottságnak azokat az eltéréseket, amelyeket az 595/2009/EK rendelet 5. cikke (4) bekezdésének l) pontjában említett eljárásnak megfelelően végzett ellenőrzések során a használatban lévő nehézgépjárművek CO₂-kibocsátását illetően észlelnek a megfelelőségi nyilatkozatokban vagy a fogyasztói dokumentációban szereplő értékekhez képest.
- (2) A Bizottság figyelembe veszi ezeket az eltéréseket az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának kiszámításakor.
- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén részletes szabályokat fogad el az ilyen eltérések jelentésére szolgáló eljárásokra és az eltéréseknek az átlagos fajlagos kibocsátás kiszámítási eljárásában való figyelembevételére vonatkozóan. Ezeket a [...] végrehajtási jogi aktusokat a Bizottság a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében fogadja el.

9a. cikk
A CO₂-referenciakibocsátás értékelése

A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén elfogadja a CO₂-referenciakibocsátás értékelésének és adott esetben kiigazításának eljárását annak biztosítása érdekében, hogy az biztosan kellően reprezentatív legyen ahhoz, hogy az uniós járműállományra vonatkozó kibocsátási célértékek kiszámításának alapjául szolgáljon. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a Bizottság a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében fogadja el.

10. cikk

Az adatok és a gyártók teljesítményének közzététele

- (1) A Bizottság minden év április 30-ig elfogadott végrehajtási jogi aktusok révén listát tesz közzé az alábbi adatokkal:
- a) 2020. július 1-jétől az egyes gyártók 4. cikkben említett átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása az előző beszámolási időszakban;
 - b) 2020. július 1-jétől az egyes gyártókra vonatkozó, 5. cikkben említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező az előző beszámolási időszakban;
 - c) 2026. július 1-jétől az egyes gyártók 6. cikkben említett fajlagos kibocsátási célértéke az előző beszámolási időszakra;
 - d) 2020. július 1-jétől 2031. június 30-ig az egyes gyártók 7. cikkben említett CO₂-csökkentési pályája, kibocsátási egységei és 2026. július 1-jétől kibocsátási tartozása az előző beszámolási időszakra vonatkozóan;
 - e) 2026. július 1-jétől az egyes gyártók 8. cikkben említett többletkibocsátása az előző beszámolási időszakban;
 - f) 2020. július 1-jétől az Unióban az előző beszámolási időszakban nyilvántartásba vett összes új nehézgépjármű fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga.

A 2021. április 30-án közzéteendő listának tartalmaznia kell az 1. cikkben említett CO₂-referenciakibocsátást.

- (2) A Bizottság a 15. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el a szóban forgó cikk (1) bekezdésében említett CO₂-referenciakibocsátás alábbiak szerinti kiigazítása érdekében:

- a) a 12. cikk (1) bekezdésének b) vagy c) pontja szerint sor került a célprofilok súlyozásainak vagy a hasznos terhelés értékeinek kiigazítására, a II. melléklet 1. pontjában meghatározott eljárásnak megfelelően;
- b) a 12. cikk (2) bekezdése szerint korrekciós tényezőket határoztak meg, ezeknek a korrekciós tényezőknak a CO₂-referenciakibocsátásra való alkalmazásával.

A Bizottság közzéteszi a CO₂-referenciakibocsátás kiigazított értékeit, valamint alkalmazza ezeket az értékeket a gyártó azon fajlagos kibocsátási célértékeinek a kiszámításához, amelyek az értékek kiigazítására szolgáló felhatalmazáson alapuló jogi aktusok alkalmazásának kezdőnapját követően kezdődő beszámolási időszakokban alkalmazandók.

11. cikk

Valós vezetési feltételek mellett mért CO₂-kibocsátások és energiafogyasztás

- (1) A Bizottság nyomon követi és értékeli az 595/2009/EK rendelet keretében meghatározott CO₂-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási értékek valós feltételek melletti reprezentatív jellegét. Biztosítja a közvélemény tájékoztatását a reprezentatív jelleg időbeli alakulásáról.
- (2) E célból a Bizottság gondoskodik arról, hogy a nehézgépjárművek valós vezetési feltételek melletti CO₂-kibocsátására és energiafogyasztására vonatkozóan legalább a következő adatok 2021. január 1-jétől kezdődően rendszeres időközönként a Bizottság rendelkezésére álljanak; az adatok esettől függően érkezhetnek a gyártóktól, a nemzeti hatóságoktól vagy közvetlen adatátvitel útján a járművekből:
 - a) jármű-azonosító szám,
 - b) a fogyasztott üzemanyag és/vagy villamos energia;
 - c) az összes megtett távolság;

- d) a hasznos terhelés;
- e) a külső feltöltésű, hibrid hajtású elektromos járművek esetében a fogyasztott üzemanyag és villamos energia, valamint a megtett távolság a különböző menetüzemmódok szerinti felosztásban.

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

- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén elfogadja az e cikk (2) bekezdésében említett adatgyűjtésre és -feldolgozásra vonatkozó részletes szabályokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a Bizottság a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében fogadja el.

12. cikk

Az I. és II. melléklet módosításai

- (1) Annak biztosítása érdekében, hogy az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának 4. cikk szerinti kiszámításában és a fajlagos kibocsátási célértékek 6. cikk szerinti kiszámításában használt műszaki paraméterek figyelembe vegyék a műszaki fejlődést és a teherfuvarozási logisztika változásait, a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy a 15. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. és II. mellékletben szereplő alábbi rendelkezések módosítása érdekében:
- (a) az I. melléklet 1. táblázatában szereplő, a vezetőfülke-típusra és a motorteljesítményre vonatkozó bejegyzések, valamint a szóban forgó táblázatban említett „hálóhelyes vezetőfülke” és „nappali vezetőfülke” meghatározásai;
 - (b) a célprofilok I. melléklet 2. táblázatában szereplő súlyozásai;
 - (c) az I. melléklet 3. táblázatában szereplő hasznos terhelési értékek, valamint a II. melléklet 1. táblázatában szereplő, a hasznos terhelésre vonatkozó korrekciós tényezők;
 - (d) az I. melléklet 4. táblázatában szereplő futásteljesítmény-értékek.

- (2) Ha az 595/2009/EK rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben meghatározott típusjóváhagyási eljárásokat az (1) bekezdés b) és c) pontjában említettektől eltérően, olyan mértékben módosítják, hogy az e bekezdés szerint meghatározott reprezentatív járművek CO₂-kibocsátása 5 g CO₂/km értéknél nagyobb mértékben nő vagy csökken, akkor a Bizottság a 10. cikk (2) bekezdésének b) pontjával összhangban kiigazítja a 10. cikk (1) bekezdésében említett CO₂-referenciakibocsátást; a kiigazítást a II. melléklet 2. pontjában szereplő képlet segítségével számítja ki.
- (3) A Bizottság [...] végrehajtási jogi aktusok révén megállapítja az egyes járműalcsoportok egy vagy több reprezentatív járművének és ezek statisztikai súlyának meghatározására szolgáló módszert, amelynek alapján az e cikk (2) bekezdésében említett kiigazítást meg kell állapítani, az (EU) 2018/956 rendelet szerint jelentett ellenőrző adatok és a járművek (EU) 2017/2400 rendelet 12. cikkének (1) bekezdésében felsorolt műszaki jellemzőinek figyelembevételével. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

13. cikk

Felülvizsgálat és jelentéstétel

A Bizottság legkésőbb 2022. december 31-én jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet eredményességéről, [...] a 2030-tól alkalmazandó CO₂-csökkentési célértékről, az egyéb típusú nehézgépjárművekre, többek között pótkocsikra vonatkozó CO₂-csökkentési célértékek megállapításáról, valamint a nehézgépjárművekre vonatkozóan 2035-től és 2040-től alkalmazandó kötelező kibocsátáscsökkentési célértékek bevezetéséről. E jelentésnek tartalmaznia kell a mindenekelőtt a CO₂-kibocsátási egységeket alkalmazó rendszer kezelésére szolgáló módszerek hatékonyságának értékelését, továbbá annak értékelését, hogy helyénvaló-e e módszerek alkalmazását meghosszabbítani 2030-ra és az azt követő évekre. A jelentésben ezenkívül értékelni kell a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművekkel kapcsolatos [...] módszereket is, figyelembe véve a 2009/33/EK irányelvben¹⁹ meghatározott célértékeket, [...] annak érdekében, hogy 2025-től az extra kibocsátási egységek rendszerét az 5. cikkben előírányzottaknak megfelelően fel lehessen váltani egy ösztönző mechanizmussal, amelynek alapja megfelelő referenciaértékek meghatározása az egy évben értékesített kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek számára. Adott esetben ezen értékelés mellett e rendelet módosítására vonatkozó javaslatot is be kell nyújtani.

¹⁹ Az (EU) .../... irányelvvel módosított, a tiszta járművekről szóló 2009/33/EK irányelv.

14. cikk
Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot az (EU) .../2018 rendelet [irányítás] által létrehozott, éghajlatváltozásért felelős bizottság segíti a munkájában. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

15. 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 10. cikk (2) bekezdésében és 12. cikk (1) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása [e rendelet hatálybalépésének dátuma]-tól/-től kezdődően [...] ötéves időtartamra szól. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves 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.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 10. cikk (2) bekezdésében és a 12. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 10. cikk (2) bekezdése és a 12. cikk (1) 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.

16. cikk
Az 595/2009/EK rendelet módosítása

[...] A 595/2009/EK rendelet 5. cikkének (4) bekezdése a következőképpen módosul:

a) az e) pont helyébe a következő lép:

„e) CO₂-kibocsátások, üzemanyag-fogyasztás, elektromosenergia-fogyasztás és az elektromos üzemmód hatásugara;”

b) a szöveg a következő l) és m) ponttal egészül ki:

„l) olyan eljárás, amely megfelelő és reprezentatív minták alapján annak ellenőrzésére szolgál, hogy a nyilvántartásba és használatba vett járművek megfelelnek-e az e rendelet és a hozzá tartozó végrehajtási intézkedések értelmében meghatározott, a CO₂-kibocsátásra, az üzemanyag-fogyasztásra, az elektromosenergia-fogyasztásra és az elektromos üzemmód hatásugarára vonatkozó értékeknek;

m) a gépjárművek üzemanyag-, illetve elektromosenergia-fogyasztásának, valamint a gépjárművek és pótkocsijaik hasznos terhelésének és futásteljesítményének fedélzeti mérése és rögzítése.”

16a. cikk

Az (EU) 2018/956 rendelet (nehézgépjárművek nyomon követése és bejelentése)
módosítása

Az (EU) 2018/956 rendelet a következőképpen módosul:

(a) A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet tekintetében a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben, az 595/2009/EK rendeletben, valamint [a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásairól szóló rendeletben] foglalt fogalommeghatározások az irányadók.”

b) a 4. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az Unióban első alkalommal nyilvántartásba vett új nehézgépjárművek tekintetében a tagállamok 2019. január 1-jétől kezdve nyomon követik az I. melléklet A. pontjában meghatározott adatokat.

A II mellékletben foglalt jelentéstételi eljárással összhangban az illetékes hatóságok 2020-tól kezdve minden év szeptember 30-ig megküldik az előző beszámolási időszak során (július 1. és június 30. között) gyűjtött adatokat a Bizottságnak.

A 2019-es évet illetően a 2020. szeptember 30-ig benyújtandó jelentésnek a 2019. január 1. és 2020. június 30. között gyűjtött adatokat kell tartalmaznia.

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

c) az 5. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A nehézgépjárműgyártók az I. melléklet B. részének 1. pontjában meghatározott kezdő évektől kezdődően minden egyes új nehézgépjármű esetében nyomon követik az I. melléklet B. részének 2. pontjában meghatározott adatokat.

Az I. melléklet B. részének 1. pontjában meghatározott kezdőévektől kezdődően a nehézgépjárműgyártóknak a II. mellékletben meghatározott jelentéstételi eljárással összhangban minden év szeptember 30-ig be kell jelenteniük a Bizottságnak az összes új nehézgépjárműre vonatkozó említett adatokat, az előző, július 1. és június 30. közötti beszámolási időszakra eső szimulációs időpontot megadva.

A 2019-es évet illetően a gyártóknak azon új nehézgépjárművek esetében kell adatot szolgáltatnia, amelyek szimulációja a 2019. január 1. és 2020. június 30. közötti időszakra esik.

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

d) a 10. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság minden év április 30-ig éves jelentést tesz közzé, melyben elemzi a tagállamok és a gyártók által az előző beszámolási időszakra vonatkozóan benyújtott adatokat.

e) a II. melléklet 3.2. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„3.2. Az előző beszámolási időszakban nyilvántartásba vett nehézgépjárműveknek a nyilvántartásban rögzített adatait 2021-től kezdődően minden évben április 30-ig közzé kell tenni, kivéve a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott adatokat.”

16b. cikk

A 661/2009/EK rendelet módosítása

A 661/2009/EK rendelet a következőképpen módosul:

a) az 1. cikk a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) az O kategóriájú járművek típusjóváhagyására, e járművek környezeti teljesítményét illetően.”

b) a 14. cikk (3) bekezdése a következő c) és d) ponttal egészül ki:

„c) az O kategóriába tartozó járművek teljesítményének a CO₂-kibocsátásra, az üzemanyag-fogyasztásra, az elektromosenergia-fogyasztásra és elektromos üzemmód hatósugarára gyakorolt hatása tekintetében történő mérésére irányuló intézkedések.

d) az O kategóriába tartozó járművek hasznos terhelésének fedélzeti mérésére és rögzítésére vonatkozó műszaki követelmények.”

17. cikk
Hatálybalépés

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

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

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET**Az átlagos fajlagos kibocsátás, az átlagos fajlagos kibocsátási célérték és a többletkibocsátás
kiszámítása****1. JÁRMŰALCSOPORTOK**

Minden új nehézgépjárművet az 1. táblázatban meghatározott egyik alcsoportba kell sorolni az abban meghatározott kritériumok alapján.

1. táblázat – Járműalcsoportok

Nehézgépjárművek	Vezetőfülke-típus	Motorteljesítmény	Járműalcsoport (sg)
4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömegű merev tehergépkocsik	Összes	< 170 kW	4-UD
	Nappali vezetőfülke	≥ 170 kW	4-RD
	Hálólhelyes vezetőfülke	≥ 170 kW és < 265 kW	
	Hálólhelyes vezetőfülke	≥ 265 kW	4-LH
6 x 2-es tengelykiosztású merev tehergépkocsik	Nappali vezetőfülke	Összes	9-RD
	Hálólhelyes vezetőfülke		9-LH
4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömegű nyerges vontatók	Nappali vezetőfülke	Összes	5-RD
	Hálólhelyes vezetőfülke	< 265 kW	
	Hálólhelyes vezetőfülke	≥ 265 kW	5-LH
6 x 2-es tengelykiosztású nyerges vontatók	Nappali vezetőfülke	Összes	10-RD
	Hálólhelyes vezetőfülke		10-LH

„Hálós helyes vezetőfülke”: olyan vezetőfülke-típus, amely a vezetőülés mögött alvásra szánt hellyel rendelkezik az (EU) 2018/956 rendelet értelmében végzett bejelentés alapján.

„Nappali vezetőfülke”: olyan típusú vezetőfülke, amely nem hálós helyes vezetőfülke.

Ha a vezetőfülke típusára vagy a motorteljesítményre vonatkozó információk hiányának következtében egy új nehézgépjármű nem sorolható egyik járműalcsoportba sem, akkor az alvástípusának (merev tehergépkocsi vagy nyerges vontató) és a tengelykiosztásának (4 x 2 vagy 6 x 2) megfelelő távolsági (LH) alcsoportba kell sorolni.

Ha egy új nehézgépjárművet a 4-UD alcsoportba sorolnak, azonban a 2.1. pont 2. táblázatában meghatározott UDL vagy UDR célprofilokat illetően nem állnak rendelkezésre a CO₂-kibocsátásra vonatkozó, g/km-ben kifejezett adatok, akkor az új nehézgépjárművet a 4-RD alcsoportba kell sorolni.

2. AZ EGYES GYÁRTÓK ÁTLAGOS FAJLAGOS KIBOCSÁTÁSÁNAK KISZÁMÍTÁSA

2.1. Egy új nehézgépjármű fajlagos CO₂-kibocsátásának kiszámítása

Az *sg* alcsoportba sorolt új *v* nehézgépjármű g/km (CO_{2v}) értékben kifejezett fajlagos kibocsátását az alábbi képlet segítségével kell kiszámítani:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

Ahol:

$\sum mp$ a 2. táblázatban felsorolt minden *mp* célprofilba tartozó járművek összege;

sg az az alcsoport, amelybe az új *v* nehézgépjárművet e melléklet 1. szakasza alapján sorolták;

$W_{sg,mp}$ a célprofil 2. táblázatban megjelölt súlyozása;

$CO_{2v,mp}$ az új *v* nehézgépjármű *mp* célprofilhoz meghatározott és az (EU) 2018/956 rendelet szerint bejelentett, g/km-ben kifejezett CO₂-kibocsátása

A kibocsátásmentes nehézgépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátását 0 g CO₂/km-ben kell meghatározni.

A különleges felépítményű gépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátását az (EU) 2018/956 rendelet értelmében, g/km-ben bejelentett CO₂-kibocsátás átlagában kell meghatározni.

2. táblázat – A célprofilok súlyai ($W_{sg,mp}$)

Járműalcsoporthat <i>(sg)</i>	Célprofilok¹ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

¹A célprofilok meghatározásai

RDL	Regionális szállítás, alacsony hasznos terhelés
RDR	Regionális szállítás, reprezentatív hasznos terhelés
LHL	Távolsági, alacsony hasznos terhelés
LHR	Távolsági, reprezentatív hasznos terhelés
UDL	Városi szállítás, alacsony hasznos terhelés
UDR	Városi szállítás, reprezentatív hasznos terhelés
REL	Regionális szállítás (EMS), alacsony hasznos terhelés
RER	Regionális szállítás (EMS), reprezentatív hasznos terhelés
LEL	Távolsági (EMS), alacsony hasznos terhelés
LER	Távolsági (EMS), reprezentatív hasznos terhelés

2.2. Egy gyártó adott alcsoportba tartozó összes új nehézgépjárművének átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása

Minden gyártó esetében és minden beszámolási időszakra ki kell számítani az adott sg alcsoportba tartozó összes új nehézgépjármű g/tkm-ben kifejezett átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását ($avgCO2_{sg}$) az alábbi képlet segítségével:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

Ahol:

$\sum v$	a gyártó sg alcsoportba tartozó összes új nehézgépjárművének összege, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával;
$CO2_v$	egy új v nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott fajlagos CO ₂ -kibocsátása;
V_{sg}	a gyártó sg alcsoportba tartozó új nehézgépjárműveinek száma, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával;
PL_{sg}	az sg alcsoportba tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelése.

2.3. Az 5. cikkben említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező kiszámítása

Minden gyártó esetében és minden beszámolási időszakra ki kell számítani az 5. cikkben említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező (ZLEV) értékét az alábbi képlet segítségével:

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{minimum } 0,97 \text{ értékkel}$$

Ahol:

V	a gyártó új nehézgépjárműveinek száma, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával.
V_{conv}	a gyártó új nehézgépjárműveinek száma, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával, valamint az összes kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjármű kizárásával;
V_{zlev}	a V_{in} és a V_{out} összege,

Ahol:

V_{in}	$= \sum_v \square (1 + (1 - CO2_v / 350))$ a $\sum_v \square$ 2. cikk (1) bekezdésének a)–d) pontjában meghatározott jellemzőkkel rendelkező összes kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású új nehézgépjármű összege;
$CO2_v$	egy kibocsátásmentes vagy alacsony kibocsátású v nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott, g/km-ben kifejezett fajlagos CO_2 -kibocsátása.
V_{out}	a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett kategóriákba tartozó kibocsátásmentes nehézgépjárművek teljes száma, megszorozva kettővel, amely legfeljebb a V_{conv} 1,5 %-a lehet.

2.4. A gyártó járművei által az egyes alcsoportokban képviselt részarány kiszámítása

Az alábbi képlet segítségével minden gyártó esetében és minden beszámolási időszakra ki kell számítani, hogy az új nehézgépjárművek mekkora részaránya tartozik egy adott $share_{sg}$ alcsoportba:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

Ahol:

V_{sg}	a gyártó sg alcsoportba tartozó új nehézgépjárműveinek száma, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával;
V	a gyártó új nehézgépjárműveinek száma, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával.

2.5. Az egyes alcsoportokba tartozó összes jármű átlagos hasznos terhelésének kiszámítása

Egy sg alcsoportba tartozó jármű PL_{sg} átlagos hasznos terhelését az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

Ahol:

$\sum_{mp}$ az összes mp célprofilba tartozó járművek összege

$W_{sg,mp}$ a célprofil 2.1. pont 2. táblázatában meghatározott súlyozása

$PL_{sg,mp}$ az sg alcsoportba tartozó járműveknél a 3. táblázatban az mp , as célprofilhoz hozzárendelt hasznos terhelés.

3. táblázat – $PL_{sg, mp}$ hasznos terhelések (tonnában)

Járműalcsoporthat sg	Célprofilok ¹ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ A célprofilok meghatározását lásd a 2.1. pont 2. táblázata alatt

2.6. A futásteljesítmény és hasznos terhelés szerinti súlyozó tényező kiszámítása

Egy sg alcsoporthat futásteljesítmény és hasznos terhelés szerinti súlyozó tényezője (MPW_{sg}) a 4. táblázatban szereplő éves futásteljesítmény és a 2.5. pont 3. táblázatában szereplő alcsoporthatnkénti hasznos terhelés szorzata az 5-LH alcsoporthat vonatkozó értékéhez normalizálva, és kiszámítása az alábbiak szerint történik:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

Ahol:

AM_{sg} az adott alcsoporthatba tartozó járművek 4. táblázatban meghatározott éves futásteljesítménye

AM_{5-LH} az 5-LH alcsoporthat 4. táblázatban meghatározott éves futásteljesítménye

PL_{sg} a 2.5. pontban meghatározott érték

PL_{5-LH} az 5-LH alcsoporthat a 2.5. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelés

4. táblázat – Éves futásteljesítmények

Jármű- alcsoporthat	Éves futásteljesítmény (AM _{sg}) (km-ben)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. A gyártó 4. cikkben említett, g/tkm-ben kifejezett átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának kiszámítása

Minden gyártó esetében és minden beszámolási időszakra ki kell számítani a g/tkm-ben kifejezett átlagos fajlagos CO₂-kibocsátást (CO₂) az alábbi képlet segítségével:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

Ahol:

$\sum_{sg}$ az összes alcsoporthat tartozó járművek összege;

ZLEV a 2.3. pontban meghatározott érték

$share_{sg}$ a 2.4. pontban meghatározott érték

MPW_{sg} a 2.6. pontban meghatározott érték

$avgCO_{2sg}$ a 2.2. pontban meghatározott érték

3. AZ 1. CIKKBEN EMLÍTETT CO₂-REFERENCIAKIBOCSÁTÁS KISZÁMÍTÁSA

Az összes gyártó által a referenciaidőszakban gyártott összes új nehézgépjármű alapján minden egyes sg alcsoporthat esetében ki kell számítani a CO₂-referenciakibocsátást (rCO_{2sg}) az alábbi képlet segítségével:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v (CO_{2v} / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

Ahol:

$\sum_v$ a referenciaidőszakban nyilvántartásba vett és sg alcsoporthat tartozó összes új nehézgépjármű összege, az összes különleges felépítményű gépjármű 1. cikk második albekezdése szerinti kizárásával;

$CO2_v$	a v jármű 2.1. pont szerint meghatározott, adott esetben a II. melléklet szerint kiigazított fajlagos CO ₂ -kibocsátása;
rV_{sg}	a <u>referenciaidőszakban</u> nyilvántartásba vett és sg alcsoportba tartozó új nehézgépjárművek száma, az összes különleges felépítményű gépjármű 1. cikk második albekezdése szerinti kizárásával;
PL_{sg}	az sg alcsoportba tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelése.

4. A GYÁRTÓ 6. CIKKBEN EMLÍTETT FAJLAGOS KIBOCSÁTÁSI CÉLÉRTÉKÉNEK KISZÁMÍTÁSA

2025. július 1-jétől minden gyártó esetében és minden beszámolási időszakra ki kell számítani a T fajlagos kibocsátási célértéket az alábbi képlet segítségével:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

Ahol:

- $\sum_{sg}$ az összes alcsoportba tartozó járművek összege;
- $share_{sg}$ a 2. szakasz 4. pontjában meghatározott érték;
- MPW_{sg} a 2. szakasz 6. pontjában meghatározott érték;
- rf az adott beszámolási időszakra érvényes, az 1. cikk a) és b) pontjában meghatározott CO₂-csökkentési célérték (%-ban);
- $rCO2_{sg}$ a 3. szakaszban meghatározott érték.

5. A 7. CIKKBEN EMLÍTETT KIBOCSÁTÁSI EGYSÉGEK ÉS TARTOZÁSOK

5.1. A kibocsátási egységek CO₂-csökkentési pályájának kiszámítása

Minden gyártó esetében, valamint a 2019 és 2030 közötti minden Y év beszámolási időszakára egy CO₂-kibocsátási pályát (ET_Y) kell meghatározni az alábbiak szerint:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

Ahol:

- $\sum_{sg} (...)$ az összes alcsoportba tartozó járművek összege;
- $share_{sg}$ a 2. szakasz 4. pontjában meghatározott érték;
- MPW_{sg} a 2. szakasz 6. pontjában meghatározott érték;
- $rCO2_{sg}$ a 3. szakaszban meghatározott érték;

Ahol:

a 2019 és 2025 közötti Y év beszámolási időszaka esetében:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

és a 2026 és 2030 közötti Y évek beszámolási időszaka esetében:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} és rf_{2030} [...]a 2025-ös, illetve a 2030-as év beszámolási időszakára meghatározott CO₂-csökkentési célértékek (%-ban).

5.2. A kibocsátási egységek és tartozások kiszámítása minden egyes beszámolási időszakra

Minden gyártó esetében, valamint a 2019 és 2029 közötti Y év beszámolási időszakára ki kell számolni a kibocsátási egységeket (cCO_{2Y}) és a kibocsátási tartozásokat (dCO_{2Y}) az alábbiak szerint:

Ha $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \quad \text{valamint}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

Ha $CO_{2Y} > T_Y$ a 2025 és 2029 közötti évekre:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \quad \text{és}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

Minden egyéb esetben a dCO_{2Y} és a cCO_{2Y} értéke 0.

Ahol:

ET_Y a gyártó 5.1. pont szerint meghatározott kibocsátási pályája az Y év beszámolási időszakára;

CO_{2Y} a 2.7. pont szerint meghatározott átlagos fajlagos kibocsátás az Y év beszámolási időszakára;

T_Y a gyártó 4. szakasz szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célértéke az Y év beszámolási időszakára;

V_Y a gyártó új nehézgépjárműveinek száma az Y év beszámolási időszakában, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával.

5.3. Kibocsátási tartozásküszöb

Minden egyes gyártó esetében meg kell határozni a kibocsátási tartozásküszöböt ($limCO_2$) az alábbiak szerint:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

Ahol:

T_{2025} a gyártó 4. szakasz szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célértéke a 2025. évi beszámolási időszakra;

V_{2025} a gyártó új nehézgépjárműveinek száma a 2025. évi beszámolási időszakra, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával.

5.4. 2025 előtt szerzett kibocsátási egységek

A 2025. évi beszámolási időszakban felhalmozott kibocsátási tartozásból ki kell vonni az ezen beszámolási időszak előtt szerzett kibocsátási egységeknek megfelelő összeget ($redCO_2$), amelyet minden gyártó esetében az alábbiak szerint kell meghatározni:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

Ahol:

$\min$ a zárójelben található két érték minimuma;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ a 2019 és 2024 közötti évekre eső jelentési időszakok összege;

dCO_{2025} az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási tartozások a 2025. évi beszámolási időszakra.

cCO_{2Y} az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási egységek az Y év beszámolási időszakára;

6. A GYÁRTÓ 8. CIKK (2) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT TÖBBLETKIBOCSÁTÁSÁNAK MEGHATÁROZÁSA

2025-től az alábbiak szerint minden gyártó esetében és minden beszámolási időszakra meg kell határozni a többletkibocsátást ($exeCO_{2Y}$), ha az érték pozitív:

A 2025. év beszámolási időszaka esetében

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

A 2026 és 2028 közötti Y évek beszámolási időszakai esetében

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2_J - redCO2 - limCO2$$

A 2029. év beszámolási időszaka esetében

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

A 2030 utáni Y évek beszámolási időszakai esetében

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

Ahol:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ a 2019 és 2025 közötti Y évekre eső beszámolási időszakok összege;

$\sum_{I=2025}^Y$ a 2025 és az Y év közötti I évre eső beszámolási időszakok összege;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ a 2025 és az (Y-1) év közötti J évre eső beszámolási időszakok összege;

$\sum_{J=2025}^{2028}$ a 2025 és 2028 közötti J évre eső jelentési időszakok összege;

$\sum_{I=2025}^{2029}$ a 2025 és 2029 közötti I évre eső jelentési időszakok összege;

$dCO2_Y$ az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási tartozások az Y év beszámolási időszakára.

$cCO2_Y$ az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási egységek az Y év beszámolási időszakára;

$limCO2$ az 5.3. pont szerint meghatározott kibocsátási tartozásküszöb;

$redCO2$ a kibocsátási tartozások 5.4. pont szerint meghatározott csökkentése a 2025-ös év beszámolási időszakára.

Minden egyéb esetben az $exeCO2_Y$ többletkibocsátás értéke 0.

II. MELLÉKLET

Kiigazítási eljárások

1. A 12. CIKK (1) BEKEZDÉSÉNEK C) PONTJÁBAN EMLÍTETT, A HASZNOS TERHELÉSRE VONATKOZÓ KORREKCIÓS TÉNYEZŐK

A 10. cikk (2) bekezdésének a) pontjában szereplő feltételek teljesülése esetén az 1. cikkben említett CO₂-referenciakibocsátás kiszámításának céljából azon célprofil-súlyokat és hasznos terhelést kell felhasználni, amelyek a 12. cikk (1) bekezdésének c) pontjában foglalt változások minden új nehézgépjármű tekintetében való hatálybalépése szerinti beszámolási időszakban érvényesek, az adott v nehézgépjármű g/km-ben kifejezett és az I. melléklet 2.1. pontjának 2. táblázatában említett egyik mp célprofilra meghatározott CO₂-kibocsátását pedig az alábbiak szerint kell kiigazítani:

$$CO2_{v,mp} = CO2(\underline{RP})_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(\underline{RP})_{sg,mp}))$$

Ahol:

sg az az alcsoporthoz, amelybe a v jármű tartozik;

$CO2(\underline{RP})_{v,mp}$ a v jármű g/km-ben kifejezett, mp célprofilra meghatározott és az (EU) 2018/956 rendelet szerint a referenciaidőszakra bejelentett [...] ellenőrző adatokon alapuló fajlagos CO₂-kibocsátása;

$PL(\underline{RP})_{sg, mp}$ a hasznos terhelés értéke, amelyet az I. melléklet 2.5. pontjában található 3. táblázatnak megfelelően a referenciaidőszakban [...] az mp célprofil szerint az sg alcsoporthoz tartozó járművekhez rendelt az (EU) 2018/956 rendelet szerint bejelentett, a referenciaidőszakra vonatkozó [...] ellenőrző adatok létrehozása érdekében;

$PL_{sg, mp}$ a hasznos terhelés értéke, amelyet az I. melléklet 2.5. pontjában található 3. táblázatnak megfelelően az mp célprofil szerint az sg alcsoporthoz tartozó járművekhez rendelt abban a beszámolási időszakban, amikor a 12. cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett változások minden új nehézgépjárműre vonatkozóan hatályba lépnek;

$PL_{sg, mp}$ az 5. táblázatban meghatározott, a hasznos terhelésre vonatkozó korrekciós tényező.

5. táblázat – A hasznos terhelésre vonatkozó korrekciós tényezők ($PLa_{sg, mp}$)

$PLa_{sg, mp}$ (1/tonnában)		Célprofil mp^1				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Jármű- al- csoportok sg	4-UD	0,026	Nem alkalmazandó	0,015	Nem alkalmazandó	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
	10-LH					

¹ A célprofilok meghatározását lásd az I. melléklet 2. szakaszának 1. pontjában.

2. A 10. CIKK (2) BEKEZDÉSÉNEK B) PONTJÁBAN EMLÍTETT KORREKCIÓS TÉNYEZŐK

A 10. cikk (2) bekezdésének b) pontjában szereplő feltételek teljesülése esetén az 1. cikkben említett CO₂-referenciakibocsátás kiszámításának céljából azon célprofil-súlyokat és hasznos terhelést kell felhasználni, amelyek a 12. cikk (1) bekezdésének c) pontjában foglalt változások minden új nehézgépjármű tekintetében való hatálybalépése szerinti beszámolási időszakban érvényesek, az adott v nehézgépjármű g/km-ben kifejezett és az I. melléklet 2.1. pontjában említett egyik mp célprofilra meghatározott CO₂-kibocsátását pedig az alábbiak szerint kell kiigazítani:

$$CO2_{v, mp} = CO2(RP)_{v, mp} \times (\sum_r s_{r, sg} \times CO2[...]_{r, mp}) / (\sum_r s_{r, sg} \times CO2(RP)_{r, mp})$$

Ahol:

$\sum_r$ az sg al csoport összes reprezentatív r járművének összege;

sg az az al csoport, amelybe a v jármű tartozik;

$s_{r, sg}$ az sg al csoport reprezentatív r járművének statisztikai súlya;

$CO2(RP)_{v, mp}$ a v jármű g/km-ben kifejezett, mp célprofilra meghatározott és az (EU) 2018/956 rendelet szerint a referenciaidőszakra bejelentett [...] ellenőrző adatokon alapuló fajlagos CO₂-kibocsátása;

$CO_2(RP)_{r,mp}$

a reprezentatív r jármű mp célprofilra meghatározott fajlagos CO_2 -kibocsátása, amelyet az 595/2009/EK rendelet és annak végrehajtási intézkedései alapján abban a referenciaidőszakban határoznak meg, amikor a $CO_2(RP)_{v,mp}$ meghatározásra került;

$CO_{2r,mp}$

a reprezentatív r jármű mp célprofilra meghatározott fajlagos CO_2 -kibocsátása, amelyet az 595/2009/EK rendelet és annak végrehajtási intézkedései alapján abban a beszámolási időszakban határoznak meg, amikor a 12. cikk (2) bekezdésében említett változások minden új nehézgépjárműre vonatkozóan hatályba lépnek;

A reprezentatív jármű meghatározása a 12. cikk (3) bekezdésében említett módszerrel történik.
