



Brüsszel, 2023. október 17.  
(OR. en)

14284/23

---

---

Intézményközi referenciaszám:  
2023/0042(COD)

---

---

CLIMA 482  
ENV 1138  
TRANS 423  
MI 866  
CODEC 1903

## AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

---

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a delegációk
Előző dok. sz.:	13843/23
Biz. dok. sz.:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az (EU) 2019/1242 rendeletnek az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások megerősítése és a jelentéstételi kötelezettségek beillesztése tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2018/956 rendelet hatályon kívül helyezéséről – Általános megközelítés

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a fent említett javaslatra vonatkozó általános megközelítés szövegét, amelyet a Tanács (Környezetvédelem) a 2023. október 16-i 3973. ülésén jóváhagyott.

A szöveg előző változatához (ST 13843/23) képest a Tanács ülésén folytatott megbeszélések nyomán tett változtatásokat **félkövér aláhúzott** betűtípus, a bizottsági javaslatához képest korábban tett változtatásokat aláhúzás, a törölt szövegrészeket pedig [...] jelöli.

**Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az (EU) 2019/1242 rendeletnek az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások szigorítása és a jelentéstételi kötelezettségek integrálása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2018/956 rendelet hatályon kívül helyezéséről és az (EU) 2018/858 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 tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>1</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>2</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

---

<sup>1</sup> HL C [...], [...], [...] o.

<sup>2</sup> HL C [...], [...], [...] o.

- (1) Az éghajlati és környezeti kihívások kezelése, továbbá a 2015 decemberében az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) keretében elfogadott Párizsi Megállapodás<sup>3</sup> célkitűzéseinek elérése áll az európai zöld megállapodásról[...] szóló bizottsági közlemény<sup>4</sup> középpontjában. A Covid19-világjárvány által az Unió polgárainak egészségére és gazdasági jólétére gyakorolt rendkívül súlyos hatások fényében csak fokozódott az a felismerés, hogy milyen nagy szükség van az európai zöld megállapodásra, és az mekkora értéket képvisel.
- (2) Az európai zöld megállapodás az Unión belüli klímasemlegesség 2050-ig történő elérését célzó, egymást kölcsönösen erősítő intézkedések és kezdeményezések átfogó kombinációját tartalmazza, és új növekedési stratégiát határoz meg, amelynek célja, hogy az Unió olyan, modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkező, igazságos és virágzó társadalommá váljon, amelyben a gazdaság növekedése elválik az erőforrás-felhasználástól. Célja továbbá az Unió természeti tőkéjének védelme, megőrzése és fejlesztése, valamint a polgárok egészségének és jólétének védelme a környezettel kapcsolatos kockázatokkal és hatásokkal szemben. Ugyanakkor [...]ez az átmenet a nőket és a férfiakat eltérő módon érinti, és különösen kihat bizonyos hátrányos helyzetű csoportokra, például az idősekre, a fogyatékossgal élő személyekre, valamint a faji vagy etnikai kisebbségi háttérrel rendelkező személyekre. Ezért biztosítani kell, hogy az átmenet igazságos és inkluzív legyen, és annak során senkit ne hagyjunk hátra.
- (3) Az Unió az UNFCCC Titkárságához 2020. december 17-én benyújtott aktualizált, nemzetileg meghatározott hozzájárulásban kötelezettséget vállalt arra, hogy 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább [...]55 %-kal csökkenti az Unió gazdasága egészének nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátását.

---

<sup>3</sup> HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

<sup>4</sup> [...]

- (4) Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>5</sup> az Unió [...] uniós jogalkotási aktusban rögzítette a gazdaság egészére kiterjedő, 2050-re megvalósítandó klímasemlegességi célkitűzést. Ezen túlmenően, [...]az említett rendelet [...]megállapít egy kötelező uniós célértéket is a [...] nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra (tehát az elnyelések levonása utáni kibocsátásra) vonatkozóan, amely szerint azt az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal kell csökkenteni 2030-ig.
- (5) Az elvárások szerint valamennyi gazdasági ágazatnak, így a közúti közlekedési ágazatnak is hozzá kell járulnia e kibocsátáscsökkentés eléréséhez.
- (6) A [...]Bizottság által 2021-ben[...] javasolt „Irány az 55 %!” jogalkotási csomag célja a 2030-ra előirányzott üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentési célkitűzés megvalósítása. A csomag számos szakpolitikai területet felölel. Az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>6</sup> felülvizsgálata az említett jogalkotási csomag elválaszthatatlan része.
- (7) A Bizottság a 2022. május 18-i „REPowerEU terv” című [...]közleményében<sup>7</sup> arra vonatkozó tervet vázolt fel, hogy az Unió jóval az évtized vége előtt váljon függetlenné az orosz fosszilis tüzelőanyagoktól. A közleményben kiemeli többek között, hogy mennyire fontos tovább növelni a hatékonyságot és továbbcsökkenteni a fosszilistüzelőanyag-fogyasztást a közlekedési ágazatban, ahol a villamosítás – a fosszilis tüzelőanyagok helyettesítése érdekében – összekapcsolható a fosszilis tüzelőanyagok felhasználása nélkül előállított hidrogén használatával.

---

<sup>5</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

<sup>6</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o.).

<sup>7</sup> [...]

- (8) A nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak 2030-ra [...] az 1990-es szint legalább 55 %-a alá történő csökkentéséhez való hozzájárulás érdekében, valamint az energiahatékonyság elsődlegességének elvével összhangban, szigorítani kell az (EU) 2019/1242 rendeletben [...] a nehézgépjárművekre vonatkozóan meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési követelményeket. Egyértelmű pályát kell meghatározni a 2030 utáni további kibocsátáscsökkentésekhez, hogy hozzá tudjanak járulni a 2050-ig elérendő klímasemlegességi célkitűzéshez.
- (9) A szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére vonatkozó szigorúbb követelmények várhatóan ösztönző hatással lesznek arra, hogy nagyobb arányban terjedjenek el a kibocsátásmentes nehézgépjárművek az uniós piacon, ugyanakkor a levegőminőség és az energiamegtakarítás tekintetében előnyöket biztosítanak a felhasználók és a polgárok számára, továbbá biztosítják az innováció folyamatosságát a gépjárműipari értékláncban. A kibocsátásmentes nehézgépjárművek közé tartoznak jelenleg az akkumulátoros elektromos járművek, az üzemanyagcellás és egyéb hidrogénüzemű járművek, és [...] folyamatos [...]a technológiai innováció.
- (10) [...] A 2030-tól kezdődő időszakra új, szigorúbb szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket kell megállapítani az új nehézgépjárművekre. E célértékeket olyan szinten kell meghatározni, amely egyértelműen jelzi, hogy fel kell gyorsítani a kibocsátásmentes nehézgépjárműveknek az uniós piacon történő elterjedését, és költséghatékony módon ösztönözni kell a kibocsátásmentes technológiákkal összefüggő innovációt.

(11) A Bizottság „A 2020. évi iparstratégia aktualizálása: egy erősebb egységes piac felé Európa fellendülése érdekében”, című, 2021. május 5-i közleményében [...] <sup>8</sup> [...] a zöld és digitális átállási pályák együttes, az iparral, a hatóságokkal, szociális partnerekkel és az egyéb érdekelt felekkel való partnerségben történő kidolgozásának célját tűzi ki. Ebben az összefüggésben jelenleg kidolgozás alatt áll egy a gépjárműipari értéklánc átállását kísérő átállási pálya a mobilitási ökoszisztéma számára. Az átállási pálya keretében[...] különös figyelmet kapnak a gépjárműipari ellátási láncban [...]működő kis- és közép vállalkozások[...], valamint a szociális partnerekkel – többek között a tagállamok által – folytatott konzultáció. [...]A pálya emellett épít az európai készségfejlesztési programra is olyan kezdeményezésekkel,[...] mint például a készségfejlesztési paktum, hogy mozgósítsa a magánszektorbeli és egyéb érdekelt feleket az európai munkaerőnek a zöld és digitális átállást támogató át- és továbbképzése terén, valamint támaszkodik „A tehetségek kiaknázása az uniós régiókban” elnevezésű kezdeményezés keretében megvalósuló tehetségpotenciál-növelési mechanizmusra. Az átállási pálya keretében foglalkoznak a kibocsátásmentes járművek megfizethetőségét elősegítő, megfelelő [...]európai és nemzeti szintű intézkedésekkel és ösztönzőkkel is. Ez magában foglalhatja például annak lehetőségét, hogy a tagállamok az (EU) 2023/955 európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>9</sup> létrehozott [...]Szociális Klímaalap (a továbbiakban: a Szociális Klímaalap) igénybevételeivel támogassák a mikrovállalkozásokat [...]kibocsátásmentes teherautók és tehergépkocsik [...]beszerzésében. „A zöld megállapodáshoz kapcsolódó ipari terv: a nulla nettó kibocsátás kora” című, 2023. február 1-jei bizottsági közlemény[...] <sup>10</sup>[...] célja, hogy megerősítse Európa nulla nettó kibocsátási célt szolgáló iparának versenyképességét és támogassa a klímasemlegességre való gyors átállást. [...]A terv célja egy támogatóbb környezet kialakítása a nulla nettó kibocsátási célt szolgáló technológiákhoz és termékekhez kapcsolódó[...] uniós gyártási kapacitások bővítéséhez, amelyekre az ambiciózus [...] uniós éghajlat-politikai célkitűzések eléréséhez van szükség.

---

<sup>8</sup> [...]

<sup>9</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/955 rendelete (2023. május 10.) a Szociális Klímaalap létrehozásáról és az (EU) 2021/1060 rendelet módosításáról (HL L 130., 2023.5.16., 1. o.).

<sup>10</sup> [...]

- (12) Az uniós járműállomány egészére vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek megállapítása mellett az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrát is ki kell alakítani, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló, [...] (EU) 2023/... európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>11</sup> foglaltaknak megfelelően. Tekintettel a harmadik országokban fennálló esetleges infrastrukturális korlátokra, helyénvaló megvizsgálni, hogy ez a rendelet milyen hatást gyakorol az EU-ban nyilvántartásba vett új nehézgépjárművek Unión kívüli üzemeltetésének lehetőségére.
- (13) A klímasemlegességre való átálláshoz jelentős beruházásra van szükség a [...]villamosenergia-hálózatban, [...]ideértve a kapacitás, a reziliencia és a tárolási lehetőségek javítását, valamint további összeköttetések kialakítását is. [...]Tekintettel az e rendeletben 2030-ra meghatározott, a nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékekre, [...]a kibocsátásmentes nehézgépjárműveknek a közúti forgalomban részt vevő teljes nehézgépjárműállományon belüli részaránya, [...]valamint az ágazatbeli villamosenergia-fogyasztás továbbra is korlátozott marad. Ezért a villamosenergia-hálózatra gyakorolt ezzel kapcsolatos hatás is korlátozott marad.
- (14) A gyártók számára kellő rugalmasságot kell biztosítani ahhoz, hogy átalakíthassák nehézgépjármű-flottájukat, és a kibocsátásmentes nehézgépjárművekre történő átállást költséghatékonyan tudják megoldani. [...]Ezért helyénvaló fenntartani azt a megközelítést, amelynek értelmében az egymást követő ötéves időszakokban [...]szigorúbb célszintek alkalmazandók.

---

<sup>11</sup> [...]Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/... rendelete az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL ...).

- (15) A [...] teljes tehergépjármű-állomány heterogén összetétele miatt nem lehet teljes bizonyossággal előre látni, hogy [...] a technológiai fejlődés elég gyors lesz-e ahhoz, hogy a kipufogógáz-mentes technológia életképes alternatívát jelentsen valamennyi résziaci felhasználás esetében. Ide [...] tartozhatnának például [...] a sajátos terep- és időjárási viszonyok között alkalmazott távolsági nehézgépjárművek vagy az olyan kritikus biztonsági és védelmi alkalmazások céljára igénybe vett távolsági autóbuszok és tehergépkocsik, amelyek kipufogógáz-mentes technológiákkal nem teljesíthetők. [...] Az ilyen [...] járművek a teljes nehézgépjármű-állománynak azonban csak korlátozott részét képezhetik. E megfontolásokat figyelembe véve, a 2040-es szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéken belül bizonyos mozgásteret kell hagyni a későbbiekben bekövetkező technológiai fejlődés [...] figyelembevételére.
- (15a) A városi légszennyezés csökkentése, valamint a hatékony és fenntarthatóbb közlekedési szolgáltatások biztosítása érdekében kulcsfontosságú foglalkozni a városi autóbuszok kibocsátásaival. Mivel az említett célok teljesítéséhez szükség van városi autóbuszokra, fontos az ilyen autóbuszok ellátásbiztonsága, és az ajánlatkérőknek a szerződések odaítélésekor a 3c. cikkben szereplő közbeszerzési rendelkezés használatával meg kell határozniuk az ellátásbiztonsághoz való hozzájárulást.
- (16) Városi autóbuszok megvásárlására vagy használatára vonatkozó közbeszerzési szerződések, valamint az ilyen autóbuszok használatára irányuló szolgáltatási szerződések odaítélésekor az ajánlatkérőknek bizonyos kritériumokkal összefüggésben figyelembe kell venniük az ellátásbiztonsághoz való hozzájárulást, amely kritériumoknak egyebek mellett tartalmazniuk kell a következők közül legalább egyet: az alapvető tartalék alkatrészek rendelkezésre állása, változások az ellátási láncban, valamint specifikus tanúsítási vagy dokumentációs követelmények. Olyan harmadik országok esetében, amelyekkel az Unió nem kötött olyan többoldalú vagy kétoldalú megállapodást, amely az uniós vállalkozások számára az e harmadik országok piacaihoz való összehasonlítható és tényleges hozzáférést biztosítana (a GPA-ban nem részes országok), a 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározottakkal összhangban figyelembe lehet venni az ajánlatban szereplő azon termékek arányát, amelyek harmadik országokból származnak.

- (16a) A 3a. cikkben meghatározott ellátásbiztonsági hozzájárulás alkalmazása nem érintheti a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 25. cikkének, valamint a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 43. és 85. cikkének alkalmazását, és az ajánlatkérőknek vagy a közszolgáltató ajánlatkérőknek figyelembe kell venniük az „Iránymutatás a harmadik országbeli ajánlattevők és áruk uniós közbeszerzési piacon való részvételéről” [...] című, 2019. július 24-i bizottsági közleményben foglalt iránymutatásokat [...].
- (17) A teljes uniós járműállományra vonatkozó, 2030-tól alkalmazandó szigorúbb szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célértékek miatt a gyártóknak lényegesen több kibocsátásmentes nehézgépjárművet [...] kell előállítaniuk az uniós piacon való forgalomba hozatal céljából. Ebben az összefüggésben a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművekre vonatkozó ösztönző mechanizmus többé már nem szolgálja eredeti célját, és veszélyezteti az (EU) 2019/1242 rendelet eredményességét. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmust ezért 2030-tól [...] meg kell szüntetni.
- (18) A szén-dioxid-többletkibocsátási díjakból származó bevételeknek egy meghatározott alaphoz vagy egy megfelelő programhoz való lehetséges [...] rendeléséről végzett, az (EU) 2019/1242 rendelet 15. cikkének (4) bekezdése szerinti értékelés megállapította, hogy ez jelentős mértékben növelné az adminisztratív terhet, ugyanakkor nem jelentene [...] közvetlen előnyt a gépjárműipar számára az átállás során. A szén-dioxid-többletkibocsátási díjakból származó bevételeket ezért az (EU) 2019/1242 rendelet 8. cikke (4) bekezdésének megfelelően továbbra is az Európai Unió általános költségvetési bevételeinek kell tekinteni.

- (19) Az (EU) 2019/1242 rendelet tárgyi hatályát ki kell terjeszteni, hogy az magában foglalja azokat a nyomkövetési és jelentéstételi kötelezettségeket is, amelyek e rendelet útján beépülnek az (EU) 2019/1242 rendeletbe.
- (20) Az (EU) 2019/1242 rendeletet módosítani kell annak érdekében, hogy hatálya megegyezzen az (EU) 2018/956 [...] európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályával<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/956 rendelete (2018. június 28.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről (HL L 173., 2018.7.9., 1. o.).

(21) Az olyan nehézgépjárművek esetében [...] [...], amelyek nem tartoznak uniós gépjármű-típusjóváahagyási jogszabályok hatálya alá – így például a mezőgazdasági és erdészeti traktorok, a fegyveres erők általi használatra tervezett és gyártott nehézgépjárművek, valamint a lánctalpas járművek – a szén-dioxid-kibocsátás nem kerül meghatározásra, és ezért e [...] nehézgépjárművek [...] esetében nem [...] követelmény az e rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek teljesítése. A polgári védelmi szolgálatok, [...] a tűzoltóság és a közrend fenntartásáért felelős erők [...] vagy a sürgős orvosi ellátást biztosító szolgálatok általi használatra tervezett, gyártott vagy az általuk való használathoz igazított, önkéntes típusjóváahagyással rendelkező [...] nehézgépjárműveket – kivéve, ha a gyártó kéri az előírások [...] e [...] nehézgépjárművekre való kiterjesztését – szintén mentesíteni kell az e rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek [...] teljesítésére vonatkozó követelmény alól annak érdekében, hogy ne jöjjön létre ösztönző erő az ilyen nehézgépjárművek [...] önkéntes típusjóváahagyásának beszüntetésére, ami negatív biztonsági és környezeti következményekkel járna. A tagállamokat fel kell jogosítani arra is, [...] hogy azokat a [...] nehézgépjárműveket is mentesíthessék az e rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek teljesítésére vonatkozó követelmény alól, amelyeket ugyan nem kifejezetten a polgári védelmi szolgálatok, a tűzoltóság, a közrend fenntartásáért felelős erők, a fegyveres szolgálatok vagy a sürgős orvosi ellátást biztosító szolgálatok általi használatra tervezték, de ilyen használat céljára vettek nyilvántartásba – így például a rendőrség vagy a fegyveres erők szállítására használt hagyományos távolsági autóbuszokat –, amennyiben megerősítik, hogy ez a mentesség közérdeknek [...] minősül. Azon bizonyos nehézgépjármű-csoportoknak [...], amelyek rendelkeznek ugyan típusjóváahagyással, [...] de amelyek vonatkozásában a szén-dioxid-kibocsátást műszaki okokból még nem határozták meg, nem kell [...] teljesíteniük az e rendeletben [...] meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket. Ilyenek [...] például a különleges rendeltetésű járművek, például a mobil daruk, a többcélú hidraulikus berendezéseket vagy kivételes rakományt szállító járművek, a terepjárók, például egyes bányászati, erdészeti és mezőgazdasági célokra használt nehézgépjárművek, valamint egyéb, nem szabványos tengelykonfigurációjú nehézgépjárművek, így például a több mint négy tengellyel vagy több mint két hajtott tengellyel rendelkező nehézgépjárművek, a legfeljebb 7,5 tonna legnagyobb össztömegű kis autóbuszok és a legfeljebb 5 tonna legnagyobb össztömegű kis tehergépkocsik. A különleges felépítményű gépjárműveket, például a szemétszállító tehergépjárműveket, a billenős teherautókat vagy a betonkeverőket továbbra is mentesíteni kell a gyártókra vonatkozó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámítása alól.

- (22) Bizonyos fogalommeghatározásokat be kell vezetni annak érdekében, hogy az (EU) 2019/1242 rendeletben használt terminológia összhangba [...] kerüljön a járművek típusjövahagyására vonatkozó uniós jogszabályok – különösen az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>13</sup> és az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet<sup>14</sup> – terminológiájával.
- (23) A nehézgépjárművek gyártók közötti, újonnan bevezetett átcsoportosítása, valamint a csak kevés nehézgépjárművet gyártó gyártókra vonatkozó mentesség megállapítása céljából az (EU) 2019/1242 rendeletet ki kell egészíteni a „kapcsolt szervezetek csoportja” fogalmának meghatározásával, lényegében követve a könnyű haszongépjárművekről szóló (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>15</sup> használt terminológiát.
- (24) Az egyes gyártók kötelezettségeinek meghatározásához az új nehézgépjárművek uniós állományának egészére vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket az egyes jármű-alcsoportokra vonatkozó konkrét kibocsátáscsökkentési célértékek formájában kell megadni, a jármű-alcsoportok részét képező nehézgépjárművek műszaki jellemzői alapján.
- (25) Mivel a pótkocsikkal kapcsolatos szén-dioxid-kibocsátás jelentős hatást gyakorol a motoros nehézgépjárművek teljes [...] szén-dioxid-kibocsátására és energiafogyasztására, [...] pótkocsikra [...] vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket is meg kell határozni.

---

<sup>13</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről.

<sup>14</sup> A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete (2017. december 12.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehézgépjárművek CO<sub>2</sub>-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.).

<sup>15</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 111., 2019.4.25., 13. o.).

- (26) Miután az alágazat műszakilag már felkészült, a városokban pedig jobb levegőminőségre van szükség, meg kell határozni az új, kibocsátásmentes városi autóbuszok kötelező minimális részarányát.
- (27) A kibocsátásmentes városi autóbuszok kötelező minimális részarányának tükröznie kell azt a társadalmi igényt, hogy a tömegközlekedés megfizethető legyen, a vidéki területeken is. A kibocsátásmentes városi autóbuszok növekvő kínálata, amely e kötelező minimális részarány eredménye, várhatóan kedvező hatást gyakorol a beszerzési költségekre, mind az említett járművek vételárát, mind pedig a teljes tulajdonlási költségeket illetően, tükrözve [...] az ilyen városi autóbuszok üzemeltetéséből fakadó üzemanyag-megtakarítást. A városi autóbuszoknak a „Tiszta autóbuszok” platform keretében történő közös beszerzése tovább csökkentheti e járművek beszerzési költségeit [...], a tagállamok pedig igénybe vehetik a [...] Szociális Klímaalapot annak érdekében, hogy csökkentett árú vagy ingyenes tömegközlekedési jegyekkel vagy bérletekkel támogassák a kiszolgáltatott helyzetű személyeket. Végezetül a regionális és távolsági autóbuszokra – többek között a vidéki területeken történő közlekedésre – továbbra is a nehézgépjárművekre vonatkozó széndioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek alkalmazandók A Szociális Klímaalaphól nyújtott támogatással kezelni lehetne a vidéki területek sajátos szükségleteit, és meg lehetne előzni az (EU) 2023/955 rendelet<sup>16</sup> 2. cikkének 2. pontjában meghatározott közlekedési szegénységet, mégpedig a megfizethető tömegközlekedéshez való hozzáférés biztosításával.
- (28) A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt a 2029. évi beszámolási időszakra utoljára lehet alkalmazni, mivel ezt követően már nem lesz szükség rá a kibocsátásmentes nehézgépjárművek piacra lépésének előmozdításához.
- (29) Mivel a megfelelés szempontjából inkább kereskedelmi és nem jogi szervezeteket kell figyelembe venni, a gazdaságilag kapcsolt gyártók számára bizonyos korlátok között lehetővé kell tenni, hogy egymás között átcsoportosítsanak nehézgépjárműveket e [...] nehézgépjárművek (EU) 2019/1242 rendelet szerinti elszámolása céljára.

---

<sup>16</sup> [...]

- (30) Annak érdekében továbbá, hogy erőre kapjon az új kibocsátásmentes technológiáknak a szakosodott [...] kis- és középvállalkozások általi fejlesztése, lehetővé kell tenni a kibocsátásmentes nehézgépjárműveknek a nem kapcsolt szervezetek közötti átcsoportosítását is.
- (31) Az aránytalanul magas megfelelési költségek elkerülése [...] és az adminisztratív terhek csökkentése érdekében a csak [...] kevés nehézgépjárművet gyártó és bizonyos jogi követelményeket teljesítő gyártókat mentesíteni [...] kell a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeknek való megfelelésre vonatkozó követelmény [...] alól. Mivel meg kell felelniük az (EU) 2019/1242 rendelet szerinti jelentéstételi kötelezettségeknek, e gyártók tekintetében megfelelő ellenőrzési mechanizmus áll rendelkezésre.
- (32) A több éves kibocsátási kreditek és kibocsátási tartozások jelenlegi rendszerét 2039-ig meg kell hosszabbítani, mivel a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési [...] célértékek 2030 után is tovább [...] szigorodnak 2040-ig, ami a gyártók részéről előretekintő műszaki fejlesztéseket igényel ezen időszak alatt.
- (33) Az (EU) 2019/1242 rendeletben minden egyes jármű-kategóriát [...] illetően egyértelműen meg kell határozni, hogy melyik az a gyártó, amelyhez a nehézgépjárművet hozzá kell rendelni, ezáltal kifejezetten figyelembe kell venni az M kategóriájú nehézgépjárművek eltérő konstellációt.
- (34) A nyomkövetési adatok ellenőrzésére vonatkozó szabályoknak ki kell terjedniük arra is, hogy a bejelentett adatokban előforduló hibákat [...] potenciálisan utólag is ki lehessen kijavítani [...], továbbá arra is, hogy a Bizottság hogyan kezelje ezeket a korrekciókat [...] az uniós járműállomány egészére vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési [...] célértékek teljesítése tekintetében.
- (35) A szén-dioxid-referenciakibocsátások értékelését módosítani kell annak érdekében, hogy az kiterjedjen azokra a járműalcsoportokra is, amelyekre újonnan kerültek az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá.

- (36) A gyártók és a tagállamok általi nyomon követés és jelentéstétel az (EU) 2019/1242 rendelet végrehajtásának alapvető előfeltétele. [...] Az (EU) 2018/956 rendelet (EU) 2019/1242 rendeletbe való beépítésének szinergiákat kell teremtenie, és lehetővé kell tennie a rendelkezések mindkét rendelet célkitűzéseinek figyelembevétele melletti értelmezését.
- (37) [...] Az (EU) 2018/956 rendelet nyomonkövetési és jelentéstételi rendelkezéseinek az (EU) 2019/1242 rendeletbe történő [...] beépítése során – az (EU) 2018/956 rendelet szerinti első két jelentéstételi ciklus során szerzett [...] tapasztalatok fényében – meg kell ragadni a lehetőséget e rendelkezések kismértékű [...] módosítására.
- (38) Figyelembe véve azt, hogy a szén-dioxid-kibocsátások meghatározását már nem csak a gyártók fogják végezni, a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátására és az egyéb műszaki adataira vonatkozó jelentéstételi [...] kötelezettséget a gyártókon túl azokra a szervezetekre is ki kell terjeszteni, amelyek az (EU) 2017/2400 rendelet és az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet<sup>17</sup> alapján elvégzik a nehézgépjárművek meghatározását.  
A bejelentendő adatoknak tartalmazniuk kell a gyártó nyilvántartási dokumentációját is.
- (39) A Bizottság számára lehetővé [...] kell tenni, hogy figyelembe vegye a műszaki fejlődést, a teherszállítási logisztika fejlődését – például különösen az egyes tagállamokban használt nehézgépjármű-szerelvényeket –, az e rendelet alkalmazásából és az azt megalapozó típusjóváhagyási jogszabályok módosításából eredő szükséges kiigazításokat, [...] lehetővé kell számára tenni annak biztosítását, hogy az adatszolgáltatási követelmények, valamint a nyomonkövetési és jelentéstételi eljárás a jövőben is releváns maradjon a nehézgépjármű-állomány szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékekhez való hozzájárulásának értékelése szempontjából, továbbá hogy rendelkezésre álljanak az új és fejlett szén-dioxid-csökkentési technológiákra és a közúti ellenőrzési vizsgálatok eredményeire vonatkozó adatok, [...] és hogy a légellenállási értékek tartományai tájékoztatási és összehasonlíthatósági szempontból relevánsak maradjanak, [...] valamint lehetővé kell tenni a Bizottság számára a közigazgatási bírságokra vonatkozó rendelkezések kiegészítését.

---

<sup>17</sup> A Bizottság (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelete (2022. augusztus 1.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nagy teherbírású pótkocsik teljesítményének a gépjárművek szén-dioxid-kibocsátására, üzemanyag- és energiafogyasztására, valamint kibocsátásmentes hatótávolságára gyakorolt hatás tekintetében történő végrehajtásáról és az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 205., 2022.8.5., 145. o.).

- (40) Ezért [...] a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan: a járműalcsoportok meghatározására vonatkozó kritériumok módosítása – többek között az extra nehéz járműszerelvények alcsoportjának felvétele –, a különleges felépítményű járművek meghatározása, a különböző erőátviteli technológiák hatótávolsága, a célprofilok felsorolása és súlya, a hasznos terhelés, az utasok száma, az utasok tömege, a műszakilag megengedett legnagyobb hasznos terhek, a műszakilag megengedett legnagyobb utasszám és rakomány mennyiség, az éves futásteljesítmény-értékek, az e rendelet mellékleteiben megállapított adatszolgáltatási követelmények, valamint nyomonkövetési és jelentéstételi eljárás módosítása, a közúti ellenőrző vizsgálatok eredményeinek nyomon követése céljából a tagállamok által bejelentendő adatok meghatározása, a légellenállási értéktartományok módosítása, valamint a gyártókra kiszabott közigazgatási bírságok kritériumainak, kiszámításának és beszedési módjának meghatározása tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, [...] 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (41) Az (EU) 2018/956 rendeletet olyan [...] átmeneti rendelkezésekkel kell hatályon kívül helyezni, amelyek lehetővé teszik, hogy az e rendelet hatálybalépésének időpontjában folyamatban lévő beszámolási időszakot – az összegyűjtött adatok mindennemű utófeldolgozását is beleértve – az adott beszámolási időszak kezdetén alkalmazandó szabályok szerinti zárják le. Ennek megfelelően ezt a rendeletet a következő beszámolási időszak kezdetétől kell alkalmazni.

(42) Mivel e rendelet céljait – nevezetesen az üvegházhatásúgáz-kibocsátás költséghatékony és gazdaságilag eredményes csökkentésének az uniós nehézgépjármű-állomány egészére vonatkozó, módosított szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékkal oly módon történő előmozdítását, hogy az arányban álljon a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás egész gazdaságra kiterjedő csökkentésére irányuló, 2030-ra vonatkozó céllal – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a rendelet terjedelme és hatása miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

(43) Az (EU) 2019/1242 rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

**Az (EU) 2019/1242 rendelet módosításai**

Az (EU) 2019/1242 rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

**Tárgy és cél**

- (1) Ez a rendelet [...] az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási [...] előírásokat határoz meg. Ezen előírások [...] hozzájárulnak az Unió üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése terén az [...] (EU) 2023/857 [...] rendeletben<sup>18</sup> megállapított célérték teljesítéséhez, a Párizsi Megállapodás<sup>19</sup> célkitűzéseinek eléréséhez, valamint a belső piac megfelelő működésének biztosításához [...].
- (2) Ez a rendelet az Unióban nyilvántartásba vett új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának bejelentésére vonatkozó rendelkezéseket is meghatároz [...].”

---

<sup>18</sup> [...] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/857 rendelete (2023. április 19.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlatpolitikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentések meghatározásáról szóló (EU) 2018/842 rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (HL L 111., 2023.4.26., 1. o.).

<sup>19</sup> [...]

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) Ez a rendelet azon új nehézgépjárművekre alkalmazandó, amelyek az (EU) 2018/858 rendelet szerinti típusjóváhagyással vagy egyedi jóváhagyással rendelkeznek, vagy amelyek az említett rendelet [...] 2. cikkének (3) bekezdésében [...] említésre kerülnek, és amelyek az alábbi járműkategóriák egyikébe [...] tartoznak:

a) M<sub>2</sub> és M<sub>3</sub>;

b) N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> és N<sub>3</sub>, [...] feltéve, hogy a járművek nem tartoznak az (EU) 2019/631 rendelet hatálya alá [...];

c) O<sub>3</sub> és O<sub>4</sub>.

E rendelet alkalmazásában [...] az első albekezdésben említett járművekre nehézgépjárművekként kell hivatkozni. Az első albekezdés [...] a) [...] vagy b) pontjának hatálya alá tartozó járművekre motoros nehézgépjárművekként kell hivatkozni.

Az e rendeletben említett járműkategóriák az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikkében és I. mellékletében meghatározott jármű-kategóriákra utalnak.”;

b) a (2) bekezdés a következőképpen módosul:

i. az első albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) [...] E rendelet alkalmazásában az (1) bekezdésben említett nehézgépjárművek akkor tekintendők [...] egy adott beszámolási időszakban új nehézgépjárműveknek, ha az Unióban az adott beszámolási időszakban vették először nyilvántartásba őket, és előzőleg nem vették nyilvántartásba őket az Unión kívül.”;

ii. a bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az (1) bekezdés nem alkalmazandó azokra a nehézgépjárművekre, amelyeket első alkalommal legfeljebb egy hónapra vettek nyilvántartásba, és a nyilvántartásba vétel kizárólag egy az Unión kívüli országba való tranzit céljából történt.”

[...]

3. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. »szén-dioxid-referenciakibocsátás«: az egyes járműalcsoportokba tartozó valamennyi új nehézgépjármű referencia-időszakra megállapított fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának átlaga, amelynek meghatározása az I. melléklet 3. pontjának megfelelően történik;”

b) a szöveg a következő [...] pontokkal egészül ki:

„3a. »beszámolási időszak« egy adott év július 1-jétől a következő év június 30-ig tartó [...] időszak;

3b. »referencia-időszak«: egy adott év beszámolási időszaka, amely tekintetében e rendelet meghatározza az egy adott járműalcsoportra vonatkozó szabályozási szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési kötelezettségeket;”

c) az 5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5. »fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célérték«: az egyes gyártók számára meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célérték, amelyet évente állapítanak meg az előző beszámolási időszakra vonatkozóan, az I. melléklet 4. pontjának megfelelően;”

d) a 9. pont helyébe a következő szöveg lép:

„9. »különleges felépítményű gépjármű«: meghatározott feladatok ellátására szánt nehézgépjármű, amely a megfelelőségi nyilatkozatában szereplő, a tagállamok által bejelentett információk szerint megfelel az I. melléklet 1.2. pontjában meghatározott kritériumoknak;”

e) a 10. pontot el kell hagyni;

f) a cikk a következő [...] ponttal egészül ki:

„10a. »jelentéstevő«: a Bizottságnak történő adatszolgáltatásért felelős szervezet;  
[...];”

g) a 11. pont helyébe a következő szöveg lép:

„11. »kibocsátásmentes nehézgépjármű«: a következő járművek:

- a) olyan motoros nehézgépjárművek, amelyek szén-dioxid-kibocsátása legfeljebb [...]  $3 \text{ g}/(\text{t}\cdot\text{km})$  vagy [...]  $1 \text{ g}/(\text{p}\cdot\text{km})$ , az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkével összhangban meghatározottak szerint;
- b) belsőégésű motor nélküli vagy olyan belsőégésű motorral rendelkező motoros nehézgépjárművek, amelyek szén-dioxid-kibocsátása legfeljebb [...]  $1 \text{ g}/\text{kWh}$  az 595/2009/EK rendelet és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban meghatározottak szerint, vagy legfeljebb [...]  $1 \text{ g}/\text{km}$  a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban meghatározottak szerint, feltéve, hogy rájuk vonatkozóan [...] [...] az (EU) 2017/2400 rendelet [...] szerint nem határoztak meg szén-dioxid-kibocsátást;

- c) olyan pótkocsik, amelyek meghajtásukat aktívan támogató berendezéssel vannak felszerelve, de nem rendelkeznek belső égésű motorral, vagy rendelkeznek belső égésű motorral, de annak szén-dioxid-kibocsátása kevesebb mint [...]  $1 \text{ g CO}_2/\text{kWh}$ , az 595/2009/EK [...] rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel vagy a 49. számú ENSZ-EGB-előírással összhangban meghatározottak szerint;”

- h) a 12. pont helyébe a következő szöveg lép:

„12. »alacsony kibocsátású nehézgépjármű«: a kibocsátásmentes nehézgépjárműtől eltérő olyan nehézgépjármű, amelynek az I. melléklet 2.3.4. pontja szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása kevesebb, mint az azon járműalcsoporthoz tartozó valamennyi jármű szén-dioxid-referenciakibocsátásának fele, amelybe a nehézgépjármű tartozik;”

- i) a szöveg a következő [...] pontokkal egészül ki:

„15. »elsődleges jármű«: az (EU) 2017/2400 rendelet 3. cikkének 22. pontjában meghatározott elsődleges jármű;

16. »nehézgépjármű elsődleges járműve«: olyan elsődleges jármű [...], amelynek szimulációjához olyan általános felépítményt használnak, amely megfelel a nehézgépjármű tényleges felépítményének a padló (alacsony/magas) és a szintek (egyszintes/kétszintes) konfigurációi és adott esetben bármely más paraméter tekintetében;

17. »befejezett jármű«: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 26. pontjában meghatározott befejezett jármű;

18. »teljes jármű«: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 27. pontjában meghatározott teljes jármű;

19. »terepjáró«: az (EU) 2018/858 rendelet I. melléklete A. részének 2.1. [...] pontjában meghatározott terepjáró;
20. »különleges rendeltetésű jármű«: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 31. pontjában meghatározott különleges rendeltetésű jármű;
21. »különleges rendeltetésű terepjáró«: az (EU) 2018/858 rendelet I. melléklete A. részének 2.3.1. [...] pontjában meghatározott különleges rendeltetésű terepjáró;
22. »megfelelőségi nyilatkozat«: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 5. pontjában meghatározott megfelelőségi nyilatkozat;
23. »közbeszerzési szerződés«: a közbeszerzési eljárások összefüggésében és eltérő rendelkezés hiányában a 2014/24/EU irányelv 2. cikke (1) bekezdésének 5. pontjában meghatározott közbeszerzési szerződés, a 2014/25/EU irányelv 2. cikkének 1. pontjában meghatározott szerződés, [...] valamint a 2014/23/EU irányelv 5. cikkének 1. pontjában meghatározott koncesszió;
24. »extra nehéz járműszerelvényben használható tehergépkocsi«: olyan, egy járműszerelvény részeként használható, legalább három tengellyel rendelkező, N3 kategóriájú jármű, amelynek névleges motorteljesítménye legalább 400 kW, és amely esetében a járműszerelvény műszakilag megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 60 tonnát.»

j) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„E rendelet alkalmazásában a »kapcsolt gyártók csoportja« a gyártót és kapcsolt vállalkozásait jelenti.

»Kapcsolt vállalkozás«:

a) az olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó közvetlenül vagy közvetve:

i. rendelkezik a szavazati jogok több mint felének a gyakorlásával; [...]

ii. jogosult a felügyelőbizottság, az igazgatótanács vagy a vállalkozást jogi értelemben képviselő testületek tagjai több mint felének a kinevezésére; vagy

iii. jogosult a vállalkozás ügyeinek irányítására;

b) az olyan vállalkozások, amelyek [...] a gyártó tekintetében közvetlenül vagy közvetve rendelkeznek az a) pontban említett joggal [...] vagy hatáskörökkel;

c) az olyan vállalkozások, amelyekben a b) pontban említett vállalkozás közvetlenül vagy közvetve rendelkezik az a) pontban említett joggal[...] vagy hatáskörökkel;

d) az olyan vállalkozások, amelyekben a gyártó az a), a b) vagy a c) pontban említett vállalkozások egyikével vagy közülük többel közösen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel, vagy az olyan vállalkozások, amelyekben az utóbbi vállalkozások közül kettő vagy több együttesen rendelkezik az a) pontban említett joggal[...] vagy hatáskörökkel;

e) az olyan vállalkozások, amelyekben az a) pontban említett joggal[...] vagy hatáskörökkel együttesen rendelkezik egyfelől a gyártó vagy az a)–d) pontban említett egy vagy több kapcsolt vállalkozása, másfelől egy vagy több harmadik fél.”

4. A szöveg a következő cikkekkel [...] egészül ki:

**Szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek**

(1) A különleges rendeltetésű járművektől, a terepjáróktól és a különleges rendeltetésű terepjáróktól eltérő új, motoros nehézgépjárművek és különleges felépítményű gépjárművek uniós állományának átlagos szén-dioxid-kibocsátását a 2019. évi beszámolási időszak átlagos szén-dioxid-kibocsátásához képest a következő százalékos arányok szerint kell csökkenteni:

a) 15 %-kal a 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD és 10-LH járműalcsoport esetében, a 2025 és 2029 közötti évek beszámolási időszakai tekintetében;

b) 45 %-kal valamennyi járműalcsoport esetében, a 2030 és 2034 közötti évek beszámolási időszakai tekintetében;

c) 65 %-kal valamennyi járműalcsoport esetében a 2035 és 2039 közötti évek beszámolási időszakai tekintetében;

d) 90 %-kal valamennyi járműalcsoport esetében, a 2040-től kezdődő évek beszámolási időszakai tekintetében.

(2) Az (1) bekezdésben említett ezen [...] szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékekhez az egyes járműalcsoportoknak az I. melléklet 4.3. pontjában meghatározottak [...] szerint kell hozzájárulniuk.

(3) Az új pótkocsik uniós állományával kapcsolatos szén-dioxid-kibocsátást az I. melléklet 4.3. pontjának megfelelően [...] kell csökkenteni.

(4) Az (EU) 2017/2400 rendelet 2. cikkének (3) bekezdésétől eltérve, az e cikk (1)–(3) bekezdésében [...] meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célértékek nem vonatkoznak az (EU) 2018/858 rendelet 2. cikke (3) bekezdése első albekezdése b) pontjának hatálya alá tartozó, jóváhagyott nehézgépjárművekre, kivéve, ha a gyártó úgy dönt, hogy ezeket a nehézgépjárműveket figyelembe veszi a fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának és célértékeinek kiszámításakor a nehézgépjárművel kapcsolatos, az e rendelet IV. mellékletének B. része szerinti jelentéstétel során.

(5) A polgári védelmi szolgálatok, a tűzoltóság, a közrend fenntartásáért felelős erők, a fegyveres szolgálatok vagy a sürgős orvosi ellátást biztosító szolgálatok általi használat céljából nyilvántartásba vett, az e cikk (4) bekezdésében említettektől eltérő [...] nehézgépjárművekre nem vonatkoznak az e cikk [...] (1)–(3) bekezdésében [...] meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek, amennyiben egy tagállam a nyilvántartásba vételi és jelentéstételi eljárás során ezt jelzi, és ezáltal a IV. melléklet A. részének megfelelően bejelentett adatokban megerősíti, hogy a nehézgépjármű feladatát egy [...] kibocsátásmentes nehézgépjármű nem képes egyenértékűen ellátni, tehát a belső égésű motorral felszerelt nehézgépjármű nyilvántartásba vétele e cél érdekében közérdeknek minősül.”

3b. cikk

**A kibocsátásmentes nehézgépjárművekkel kapcsolatos célérték a városi autóbuszok esetében**

(1) Az I. melléklet 4.2. pontjában szereplő táblázat negyedik oszlopában [...] említett nehézgépjárművek (városi autóbuszok) esetében a gyártóknak az új nehézgépjármű-állományukat [...] illetően teljesíteniük kell az I. melléklet 4.3.2. pontjával összhangban a [...] kibocsátásmentes nehézgépjárművekre vonatkozóan meghatározott **85, illetve 100 %-os** minimális részarányokat.

[...]

(3) [...] Az e cikkben említett nehézgépjárművek használata tekintetében a Bizottság [...] végrehajtási jogi aktusokkal meghatározza a [...] közös műszaki leírásokat, köztük a szabványokat az alábbiakra vonatkozóan [...]:

- a) az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra és a nehézgépjárművek közötti műszaki és nyílt interoperabilitás a fizikai összeköttetések és a kommunikáció tekintetében;
- b) az előállított adatok biztonságos és védett megosztása és felhasználása.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

### 3c. cikk

#### **Közbeszerzési eljárások**

(1) Az ajánlatkérőknek vagy a közszolgáltató ajánlatkérőknek a 3b. cikkben említett városi autóbuszok beszerzését [...] célzó, árubeszerzésre irányuló közbeszerzési szerződések, valamint fő tárgyukként az ilyen járművek [...] használatát célzó, szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélését a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatra kell alapozniuk, amelynek a legjobb ár-minőség arányt kell tartalmaznia. Az ajánlatkérőknek vagy a közszolgáltató ajánlatkérőknek figyelembe kell venniük az ajánlatnak az ellátásbiztonsághoz való hozzájárulását, mégpedig a piaci helyzettől függően műszaki leírás vagy odaítélési szempontok alkalmazásával, és [...] összhangban [...] a 2014/23/EU, a 2014/24/EU vagy a 2014/25/EU irányelvvel és az alkalmazandó ágazati jogszabályokkal, valamint az Unió nemzetközi kötelezettségvállalásaival – többek között a GPA-val – és az Unióra nézve kötelező egyéb nemzetközi megállapodásokkal.

(2) A műszaki leírásnak vagy az ajánlat ellátásbiztonsághoz való hozzájárulására [...] vonatkozó odaítélési szempontoknak [...] ki kell terjedniük legalább az egyik következő, [...] objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes módon alkalmazott szempontra:

a) az ajánlatokban szereplő, harmadik országokból származó termékeknek [...] a 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban meghatározott aránya; Ez a szempont csak az ajánlatokban szereplő, a GPA-ban nem részes országokból származó termékekre alkalmazandó;

[...]

b[...]) az ajánlat tárgyát képező berendezés működéséhez szükséges alapvető tartalék alkatrészek rendelkezésre állása;

c[...]) az ajánlattevő kötelezettségvállalása arra, hogy a szerződés teljesítése során az ellátási láncában esetlegesen bekövetkező változások nem fogják hátrányosan érinteni [...] a szerződés teljesítését;

d[...]) [...] igazolás vagy dokumentáció arról, hogy az ajánlattevő ellátási láncá [..] úgy van megszervezve, hogy az ajánlattevő meg tud felelni az ellátás biztonságára vonatkozó követelménynek.

Ez nem zárja ki azt, hogy az ajánlatkérők és a közszolgáltató ajánlatkérők további [...] szempontokat alkalmazzanak.

(3) [...] Ha az ajánlatnak az ellátásbiztonsághoz való hozzájárulása odaítélési szempontnak minősül, azt 15–40 %-os súlyozással kell figyelembe venni.”

5. A 4. cikk első bekezdése a) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„a) a gyártónak az előző beszámolási időszakban nyilvántartásba vett új nehézgépjárműveire vonatkozóan bejelentett adatok; valamint”.

6. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) 2020. július 1-jétől kezdve, majd ezt követően a 2029. évi beszámolási időszakig a Bizottság minden beszámolási időszakban mindegyik gyártó esetében meghatározza a kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt az előző beszámolási időszakra vonatkozóan.

A kibocsátásmentességi [...] és alacsony kibocsátású tényező a gyártó modellalettájában lévő valamennyi kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjármű számát és szén-dioxid-kibocsátását magában foglalja.”;

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A 2025 és 2029 közötti beszámolási időszakok esetében a kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt az I. melléklet 2.3.2. pontjával összhangban 2 %-os referenciaérték alapján kell meghatározni.”;

c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A kibocsátásmentességi [...] és alacsony kibocsátási tényező legfeljebb 3 %-kal csökkentheti a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását. Az N kategóriájú kibocsátásmentes nehézgépjárművek – a 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD és 10-LH járműalcsoportba tartozó járművek [...] kivételével – e tényezőhöz való hozzájárulása legfeljebb 1,5 %-kal csökkentheti a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását.”

7. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

### **A gyártók fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékei**

A Bizottság a 2025. évi és minden azt követező beszámolási időszakban mindegyik gyártó esetében fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértéket határoz meg az előző beszámolási időszakra vonatkozóan. E célértéket az I. melléklet 4.1. pontjával összhangban kell meghatározni.”

8. A szöveg a következő cikkekkel [...] egészül ki:

„6a. cikk

### **A nehézgépjárművek gyártók közötti átcsoportosítása**

(1) A gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának a 4. cikkel és az I. melléklet 2.2. pontjával összhangban történő kiszámítása céljából a gyártók között egyes nehézgépjárművek átcsoportosíthatók a következő feltételek mellett:

a) minden átcsoportosítás [...] esetén közösen kell benyújtania a kérelmet az átadó és az átvevő gyártónak;

b) a kibocsátásmentes nehézgépjárművektől eltérő nehézgépjárművek átcsoportosítása esetén az átadó és az átvevő gyártónak a kapcsolt gyártók [...] egy csoportjához kell tartoznia;

c) a kibocsátásmentes nehézgépjárművek olyan gyártók közötti átcsoportosítása [...] esetén, amelyek nem tartoznak a kapcsolt gyártók [...] valamely csoportjához, a gyártó részére átcsoportosított [...] kibocsátásmentes [...] nehézgépjárművek száma nem haladhatja meg az adott beszámolási időszakban nyilvántartásba vett összes új nehézgépjárművének az 5 %-át.

A gyártók a Bizottságot az átcsoportosítási kérelmekről a Bizottság által biztosított elektronikus eszközök használatával tájékoztatják.

- (2) Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az átcsoportosítás feltételei [...] teljesülnek, az átadott nehézgépjárművet nem az átadó gyártó, hanem az átvevő gyártó vonatkozó értékeinek kiszámítása során [...] veszi figyelembe.

#### 6b. cikk

Mentesség a kevés nehézgépjárművet gyártó gyártók számára

- (1) Ha egy gyártó egy adott beszámolási időszakban száznál kevesebb új nehézgépjárművet vett nyilvántartásba, a 4. cikkben és az I. melléklet 2.7. pontjában meghatározott átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátást, valamint a 6. cikkben és az I. melléklet 4.1. pontjában előírt fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeket az adott beszámolási időszakban [...] nullának [...] kell tekinteni.
- (2) Az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás értékeit és a fajlagos széndioxid-kibocsátási célértékek értékeit az érintett gyártókra és beszámolási időszakokra vonatkozóan nem kell feltüntetni a 11. cikk szerinti adatközzététel során.
- (3) Az (1) bekezdésben meghatározott mentesség nem [...] alkalmazandó egy adott beszámolási időszakban az alábbi esetek egyikében sem:
- a) a gyártó kérésére;
  - b) ha a gyártó nehézgépjárművek 6a. cikk szerinti átcsoportosítását kéri;

- c) ha a gyártó olyan kapcsolt gyártók csoportjának a tagja, amelyek az adott beszámolási időszakban együttesen több mint 100 nehézgépjárművet vettek nyilvántartásba, [...] vagy ha kapcsolt gyártók olyan csoportjának a tagja, amelyhez az a) vagy a b) pont hatálya alá [...] eső egy másik gyártó tartozik.
- (4) Azon gyártóknak, [...] amelyek nem tagjai egy a (3) bekezdés c) pontja szerinti csoportnak, tájékoztatniuk kell a Bizottságot, ha egy adott beszámolási időszakban száznál kevesebb nehézgépjárművet vettek nyilvántartásba.
- (5) Azoknak a gyártóknak [...], amelyekre az (1) bekezdésben meghatározott mentesség nem vonatkozik [...], minden beszámolási időszakban tájékoztatniuk kell a Bizottságot minden olyan kapcsolt vállalkozásukról, amely teljesíti az (1) bekezdésben meghatározott, [...] említett mentesség feltételeit.
- (6) [...] A gyártóknak a (4) és (5) bekezdés szerinti [...] tájékoztatást [...] [...] a Bizottság által biztosított elektronikus eszközök használatával kell megtenniük a Bizottság felé.”

9. A 7. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés első albekezdésében a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:
- „Annak meghatározása, hogy a 2025 és 2039 közötti évek beszámolási időszakaiban a gyártó megfelel-e a rá érvényes fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeknek, az I. melléklet 5. pontjának megfelelően meghatározott kibocsátási jóváírásainak és kibocsátási tartozásainak figyelembevételével történik, amelyek kiszámításához a gyártó adott beszámolási időszakon belüli új nehézgépjárműveinek számát megszorozzák:”;
- b) az (1) bekezdés második albekezdésében a „2029” évszám helyébe a „2039” évszám lép;

- c) az (1) bekezdés harmadik albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Kibocsátási tartozások a 2025 és 2039 közötti évek beszámolási időszakában halmozhatók fel. A gyártó teljes kibocsátási tartozása azonban nem haladhatja meg a gyártó fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékének és a gyártó ugyanazon időszakon belüli nehézgépjárművei számának megszorzásával kapott érték 5 %-át (»kibocsátási tartozásküszöb«).”;

- d) az (1) bekezdés negyedik albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„A 2025 és 2039 közötti évek beszámolási időszakában szerzett, illetve felhalmozott kibocsátási jóváírások és kibocsátási tartozások adott esetben átvihetők egyik beszámolási időszakról a következőre. Azonban minden fennmaradó kibocsátási tartozást rendezni kell a 2029., a 2034. és a 2039. évi beszámolási időszakokban.”

- e) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbéket minden gyártó esetében az I. melléklet 5.1. pontjával összhangban kell meghatározni a következő lineáris pályagörbék alapján:

a) a szén-dioxid-referenciakibocsátás és a 3a. cikk (1) bekezdésének a) és

b) pontjában meghatározott, [...] a 2025. vagy 2030. évi beszámolási időszakra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célérték között;

b) a 2025. évi beszámolási időszakra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célérték és a 3a. cikk (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott, a 2030. évi beszámolási időszakra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célérték között;

c) a 2030. évi beszámolási időszakra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célérték és a 3a. cikk (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott, a 2035. évi beszámolási időszakra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célérték között;

d) a 2035. évi beszámolási időszakra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célérték és a 3a. cikk (1) bekezdésének d) pontjában meghatározott, a 2040. évi beszámolási időszakra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célérték között.”

10. A szöveg a következő cikkekkel [...] egészül ki:

„7a. cikk

#### **A nehézgépjárművek gyártóhoz való hozzárendelése**

A 4. cikkben említett átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás és a 6. cikkben említett fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékek kiszámításakor az adott beszámolási időszakban nyilvántartásba vett nehézgépjárműveket a következő gyártókhoz kell hozzárendelni:

- a) az N kategóriájú nehézgépjárművek esetében az (EU) 2017/2400 rendelet 3. cikkének 4a. pontjában meghatározott járműgyártó;
- b) az M kategóriájú nehézgépjárművek esetében az (EU) 2017/2400 rendelet 3. cikkének 29. pontjában meghatározott elsődleges járműgyártó;
- c) az O kategóriájú nehézgépjárművek esetében az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet 2. cikkének 5. pontjában meghatározott járműgyártó.

7b. cikk

#### **Az M kategóriájú nehézgépjárművek átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítása**

Az M kategóriájú járművekre a következők vonatkoznak:

- a) a gyártó valamely járműalcsoportjában az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításához egy M kategóriájú új nehézgépjárművet a fajlagos szén-dioxid-kibocsátásával az I. melléklet 2.2.2. pontja szerinti teljes vagy befejezett járműnek kell tekinteni, és nem kell figyelembe venni az említett melléklet 2.2.3. pontjában [...];
- b) [...] e cikk a) pontjától eltérve, ha a gyártó a 7a. cikk b) pontja szerint ezt kéri a Bizottságtól, és teljesül a [...] c) pontban meghatározott feltétel, egy M kategóriájú új nehézgépjárművet elsődleges járművének fajlagos szén-dioxid-kibocsátásával az I. melléklet 2.2.3. pontja szerint, nem pedig az említett melléklet 2.2.2. pontja szerint kell figyelembe venni [...];
- c) a b) pontban említett, egy M kategóriájú új nehézgépjárműre vonatkozó kérelem nem fogadható el, ha [...] annak gyártója, [...] valamint a teljes vagy befejezett járművének az (EU) 2017/2400 rendelet 3. cikkének 4a. pontjában meghatározott járműgyártója [...] kapcsolt vállalkozások vagy ugyanazon jogi személy részei. Amikor a gyártó ilyen kérelmet nyújt be, kijelenti, hogy ez a feltétel [...] teljesült. [...] A gyártónak kérésre a Bizottság rendelkezésére kell bocsátania az alátámasztó információkat;
- d) a Bizottság az Európai Környezetvédelmi Ügynökség támogatásával [...] elektronikus formában késedelem nélkül elérhetővé teszi a gyártók számára [...] az ahhoz szükséges eszközöket és eljárási útmutatót, hogy a b) pontban említett kérelmeket [...] benyújtsák a Bizottságnak.”

11. A 8. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés a) pontjában a „2025–2029. között.” szövegrész helyébe a „2025-től kezdődően” szöveg lép;
- b) az (1) bekezdés b) pontját el kell hagyni;

c) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Egy gyártónak az alábbi esetekben kell szén-dioxid-többletkibocsátást tulajdonítani:

a) ha a kibocsátási tartozások összegének a kibocsátási jóváírások összegével csökkentett értéke a 2025 és 2028, a 2030 és 2033 [...] vagy a 2035 és 2038 közötti évek bármely beszámolási időszakában meghaladja a 7. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett kibocsátási tartozásküszöböt;

b) ha a 2029., a 2034., a 2039. és a 2040. évi beszámolási időszakban a kibocsátási tartozások összegének a kibocsátási jóváírások összegével csökkentett értéke pozitív;

c) ha a 2041. évi beszámolási időszakától kezdve a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása meghaladja a rá vonatkozó fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértéket.”

12. A 9. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) A típusjóváhagyó hatóságok késedelem nélküli jelentik a Bizottságnak a bejelentett adatoktól való alábbi eltéréseket:

a) ha az üzemelő nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátását illetően az e rendelet 13. cikkében említett eljárásnak megfelelően végzett ellenőrzések eredményeként kapott értékek eltérnek a megfelelőségi nyilatkozatokban vagy az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkének (4) bekezdésében említett ügyfél-információs dokumentumban szereplő értékekhez képest;

b) ha [...] helytelen bemeneti adatokból vagy a szén-dioxid-kibocsátás meghatározásának végrehajtása során jelentkező egyéb okokból eredő hibákat tártak fel;

c) ha a szén-dioxid-kibocsátás nyomon követésének és jelentésének végrehajtása során hibákat tártak fel;

d) az a), b) és c) pontban említetteken kívüli bármely egyéb eltérés esetén.”;

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottság az (1) bekezdésben említett eltéréseket figyelembe veszi az adott gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának és a szén-dioxid-referenciakibocsátásnak a kiszámítása céljából. A Bizottság [...] mérlegeli a 11. cikk (1) bekezdésében [...] említett lista [...] módosítását. [...] A Bizottság [...] nem köteles figyelembe venni az eltéréseket, ha egy gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának vagy a szén-dioxid-referenciakibocsátásnak az újraszámítása 0,1 %-nál kisebb eltérést eredményez.”

13. A 10. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10. cikk

A szén-dioxid-referenciakibocsátás értékelése

- (1) Azon járműalcsoportok szén-dioxid-referenciakibocsátásai megalapozottságának és reprezentativitásának biztosítása érdekében, amelyekre az I. melléklet 3.2. pontja szerinti referencia-időszakként a 2024. évi vagy egy későbbi beszámolási időszak vonatkozik, a Bizottság értékeli azon feltételek alkalmazását, amelyek mellett a szén-dioxid-referenciakibocsátást meghatározták, valamint megállapítja, hogy ezeket a kibocsátásokat indokolatlanul növelték-e, és ha igen, hogyan kell azokat kijavítani.
- (2) Ha a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a szén-dioxid-referenciakibocsátás [...] egészét vagy egy részét ki kell javítani, a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően végrehajtási jogi aktust fogad el e [...] javítások elvégzése céljából.”

14. A 11. cikk a következőképpen módosul:

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

„A referencia-időszak végét követő év április 30-án közzéteendő listának tartalmaznia kell az abban a referencia-időszakban meghatározott szén-dioxid-referenciakibocsátást.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet 16. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottság [...] végrehajtási jogi aktusokat fogad el az (1) bekezdésben említett [...] listának a következők szerinti módosításai érdekében:

a) amennyiben az 595/2009/EK rendeletben említett típusjóváhagyási eljárásokat – a szén-dioxid-kibocsátás meghatározásához használt hasznos terhelés és utasszám értékeire vonatkozó módosítások kivételével – úgy módosították, hogy a reprezentatív nehézgépjárművek [...] e cikk (3) bekezdése szerint meghatározott szén-dioxid-kibocsátásának szintje 5 g CO<sub>2</sub>/km-nél nagyobb mértékben növekedjen vagy csökkenjen:

i. a kiigazított referenciakibocsátási értékeket a II. melléklet 1. pontjával összhangban kell meghatározni;

ii. [...] az új értékeket a korábbi értékek kiegészítéseként kell közzétenni, feltüntetve azt a beszámolási időszakot, amikor először kerülnek alkalmazásra;

b) amennyiben a mellékleteket a 14. cikk (1) bekezdésének a)–f) pontjával összhangban módosították:

i. a korábban közzétett szén-dioxid-referenciakibocsátásokat az I. melléklettel összhangban újra kell számítani, figyelembe véve a 14. cikk (1) bekezdésének a)–f) pontjával [...] összhangban [...] módosított paramétereket;

ii. az újraszámított szén-dioxid-kibocsátásokat közzé kell tenni, és azok felváltják az előző [...] referencia[...] kibocsátásokat attól a beszámolási időszaktól kezdődően, amelyben [...] a 14. cikk (1) bekezdésének a)–f) pontjával összhangban módosított [...] paraméterek első alkalommal alkalmazandók.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet 16. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

c) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) E cikk (2) bekezdése első albekezdésének a) pontjában [...] említett típusjóváhagyási eljárások módosítása esetén az e cikk (2) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusokban meg kell adni vagy meg kell állapítani egy módszertant egy járműalcsoport egy vagy több reprezentatív járművének meghatározására, beleértve a szén-dioxid-kibocsátások meghatározásához használt statisztikai súlyozásukat, hasznos terhelésüket és utasszámukat, amelyek alapján az e cikk (2) bekezdése első albekezdése a) pontjának i. alpontjában említett kiigazítás mértékét megállapítják, figyelembe véve az e rendelet szerint jelentett nyomonkövetési adatokat és az (EU) 2017/2400 rendelet 12. cikkének (1) bekezdésében említett műszaki jellemzőket [...]. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet 16. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

15. A 13. cikk (3) bekezdése a következő mondattal egészül ki:

„Amennyiben az ügyfél-információs dokumentumokban, a megfeleléségi nyilatkozatokban és az egyedi jóváhagyási bizonyítványokban szereplő adatok az (EU) 2018/858 rendelet alapján nem javíthatók, a felelős típusjóváhagyó hatóság a javított adatokat tartalmazó helyesbítő nyilatkozatot ad ki. E nyilatkozatot [...] továbbítja a Bizottságnak és az érintett feleknek.”

16. A szöveg a következő cikkekkkel [...] egészül ki:

„13a. cikk

A tagállamok általi nyomon követés és jelentéstétel

(1) Az Unióban első alkalommal nyilvántartásba vett új nehézgépjárművek vonatkozásában a tagállamok a [...] *HL: kérjük, illesszék be az évszámot: ha e módosító rendelet [...] július 1-je [...] előtt lép hatályba, a rendelet hatálybalépésének éve [...] mínusz egy év; ha e módosító rendelet [...] június 30-át követően lép hatályba, [...] a következő év]. évi beszámolási időszaktól kezdve nyomon követik a IV. melléklet A. részében meghatározott adatokat.*

Az V. mellékletben foglalt adatbejelentési eljárással összhangban a tagállami illetékes hatóságok 2020-tól kezdve minden év szeptember 30-ig megküldik az előző beszámolási időszak [...] vonatkozásában (július 1. és június 30. között) gyűjtött adatokat a Bizottságnak.

(2) Az adatok e rendelettel összhangban történő nyomon követéséért és bejelentéséért felelős illetékes hatóságok a tagállamok által az (EU) 2019/631 rendelet 7. cikkének (6) bekezdésével összhangban kijelölt illetékes hatóságok.

(3) Azok a nehézgép[...]járművek, amelyeket a polgári védelmi szolgálatok, a tűzoltóság vagy a közrend fenntartásáért felelős erők általi használatra terveztek, gyártottak vagy az ilyen használathoz igazítottak, az [...] e cikk [...] hatálya alá tartoznak.

(4) Az [...] e cikk hatálya alá tartoznak a polgári védelmi szolgálatok, a tűzoltóság, a sürgős orvosi ellátást biztosító szolgálatok és a közrend fenntartásáért felelős erők általi használatra [...] nyilvántartásba vett [...] nehézgépjárművek, valamint a fegyveres szolgálatok általi használatra [...] nyilvántartásba vett nehézgépjárművek is, függetlenül attól, [...] hogy mentesülnek-e a 3a. cikk alól [...].

#### 13b. cikk

### **A gyártók vagy egyéb, a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának meghatározásáért felelős szervezetek általi jelentéstétel [...]**

(1) A gyártók vagy az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkének vagy az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet [...] 8. cikkének hatálya alá tartozó egyéb szervezetek, [...] amelyek [...] valamely nehézgépjármű szén-dioxid-kibocsátásának meghatározásáért felelősek, az új nehézgépjárművek [...] adatait az e rendelet IV. mellékletének B. részében [...] foglaltaknak megfelelően jelentik be.

Az V. mellékletben meghatározott jelentéstételi eljárásnak megfelelően minden év szeptember 30-ig jelentik a Bizottságnak ezeket az adatokat minden olyan új nehézgépjárműre vonatkozóan, amely meghatározásának vagy értékelésének dátuma a június 30-ig [...] tartó beszámolási időszakba esik.

Ez a bekezdés a 6b. cikk szerinti mentességet élvező járművekre nem alkalmazandó [...].

(2) Minden gyártó vagy az (1) bekezdés értelmében vett szervezet kijelöl egy kapcsolattartó pontot az adatok e rendelettel összhangban történő bejelentése céljából.

(3) A 13a. cikk (3) és (4) bekezdése [...] szerinti jelentéstételi kötelezettségek a gyártókra és az e cikk (1) bekezdésének értelmében vett egyéb szervezetekre egyaránt érvényesek.

### 13c. cikk

#### **A nehézgépjárművek adatainak központi nyilvántartása**

(1) A Bizottság a nehézgépjárművek 13a. és 13b. cikkel összhangban bejelentett adatairól központi nyilvántartást (a továbbiakban: a központi nyilvántartás) vezet.

A központi nyilvántartásnak az V. melléklet 3.2. pontjában [...] felsorolt adatok kivételével nyilvánosan hozzáférhetőnek kell lennie.

[...] A légellenállási értéket a IV. melléklet C. részében meghatározott tartományok formájában nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni.

(2) A központi nyilvántartást a Bizottság nevében az Európai Környezetvédelmi Ügynökség kezeli.

### 13d. cikk

#### **A közúti ellenőrzési vizsgálatok eredményeinek nyomon követése**

(1) A Bizottság, amennyiben ezek az adatok elérhetőek, nyomon követi azoknak a közúti vizsgálatoknak az eredményét, amelyeket az 595/2009/EK rendelet keretében végeztek az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának ellenőrzése céljából.

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően e rendelet kiegészítése céljából felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján meghatározza azokat az adatokat, amelyeket a tagállamok illetékes hatóságainak az e cikk (1) bekezdésének céljára be kell jelenteniük.

## 13e. cikk

### **Adatminőség**

(1) A 13a. és a 13b. cikk alapján bejelentett adatok helytállóságáért és minőségéért az illetékes hatóságok és a gyártók felelnek. A bejelentett adatokkal kapcsolatban észlelt bármilyen hibáról haladéktalanul tájékoztatniuk kell a Bizottságot.

(2) A Bizottság ellenőrzi a 13a. és a 13b. cikk alapján bejelentett adatok minőségét.

(3) Amennyiben a Bizottság arról értesül, hogy az (1) bekezdés alapján bejelentett adatok hibásak, vagy a (2) bekezdés szerinti saját ellenőrzése [...] nyomán eltéréseket állapít meg az adatkészletben, adott esetben megteszi a szükséges intézkedéseket a központi nyilvántartásban közzétett adatok kijavítására [...].

(4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározhatja az e cikk (2) és (3) bekezdésében említett ellenőrzési és helyesbítési intézkedéseket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikkben említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

## 13f. cikk

### **Közigazgatási bírságok**

(1) A Bizottság az alábbi esetek bármelyikében közigazgatási bírságot szabhat ki:

a) ha megállapítja, hogy a gyártó által az e rendelet [...] 13b. cikke alapján bejelentett adatok eltérnek a gyártó saját dokumentációjában, illetve az 595/2009/EK rendelet keretében kiállított motor-típusjóváhagyási bizonyítványban foglalt adatoktól, és az eltérés szándékos beavatkozás, illetve súlyos hanyagság eredménye;

b) ha az adatok nem kerülnek benyújtásra a [...] 13b. cikk szerinti, alkalmazandó határidőn belül, és a késedelem nem támasztható alá megfelelő indokokkal.

Az a) pontban említett adatok ellenőrzése céljából a Bizottság konzultál az érintett típusjóváhagyó hatóságokkal.

A közigazgatási bírságoknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük, valamint az a) és a b) pontban említett eltérő vagy késedelmesen benyújtott adatok által érintett nehézgépjárművenként nem haladhatják meg a 30 000 EUR-t.

(2) A Bizottság a 17. cikknek megfelelően, az e cikk (3) bekezdésében foglalt alapelvek alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el az e rendeletnek az e cikk (1) bekezdésében említett közigazgatási bírságok kiszámítására és beszedésére vonatkozó eljárás és módszerek meghatározása révén történő kiegészítése céljából.

(3) A (2) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok vonatkozásában be kell tartani a következő alapelveket:

a) a Bizottság által meghatározott eljárás során tiszteletben kell tartani a megfelelő ügyintézéshez való jogot, különösen a meghallgatáshoz és az iratbetekintéshez való jogot, a bizalmas adatkezeléshez, valamint a kereskedelmi titokhoz fűződő jogos érdekek sérelme nélkül;

b) a közigazgatási bírságok megfelelő összegének kiszámításakor a Bizottság a hatékonyság, az arányosság és a visszatartó erő elvét alkalmazza, és figyelembe veszi adott esetben az eltérés vagy a késedelem súlyosságát és hatásait, az eltérő vagy késedelmesen benyújtott adatok által érintett nehézgépjárművek számát, a gyártó jóhiszeműségét, a gyártó gondosságának és az általa tanúsított együttműködésnek a mértékét, az eltérés vagy [...] késedelem ismétlődését, gyakoriságát [...] és időtartamát, valamint az adott gyártóval szemben korábban alkalmazott esetleges szankciókat;

c) a közigazgatási bírságokat indokolatlan késedelem nélkül kell beszedni fizetési határidők megszabásával, valamint többek között – adott esetben – [...] biztosítva a bírság több részletben és szakaszban való befizetésének lehetőségét.

(4) A közigazgatási bírságok összegét az Európai Unió általános költségvetésének bevételeiként kell elszámolni.”

17. A 14. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„14. cikk

#### **A mellékletek módosításai**

- (1) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az e rendelet 17. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e rendelet I. melléklete következő elemeinek módosítása céljából a műszaki fejlődés, a teherszállítási logisztika fejlődése, az e rendelet alkalmazásából és az azt megalapozó típusjóváhagyási jogszabályok – különösen az (EU) 2018/858 és [...] az 595/2009/EK rendelet – módosításából eredő szükséges kiigazítások figyelembevételére érdekében:
- a) az 1.1. pont szerinti járműalcsoportok meghatározására szolgáló kritériumok, így többek között az extra nehéz járműszerelvényekre vonatkozó külön alcsoport felvétele;
  - b) az 1.2. pont szerinti különleges felépítményű gépjárművek meghatározására szolgáló kritériumok;
  - c) az 1.3. pont szerinti különböző erőátviteli technológiák hatótávolságaira vonatkozó kritériumok;
  - d) az 1.4. pont szerinti célprofilok listája;
  - e) a célprofilok 2.1.1–2.1.3. pont szerinti súlya;
  - f) a járműalcsoportok [...] 2.5. pont szerinti hasznos terhelése, utasszáma, utastömege, műszakilag megengedett legnagyobb hasznos terhelése, műszakilag megengedett legnagyobb utasszáma és rakománymennyisége;
  - g) a 2.6.1–2.6.3. pont szerinti éves futásteljesítmény-értékek.

- (2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a IV. melléklet alábbi elemeinek módosítása céljából:
- a) az A. és [...] B. részben megadott adatszolgáltatási követelmények, a műszaki fejlődés, az e rendelet alkalmazásából és az azt megalapozó típusjövahagyási jogszabályok – különösen az (EU) 2018/858 és [...] az 595/2009/EK rendelet – módosításából eredő szükséges kiigazítások figyelembevétele érdekében;
  - b) a C. részben meghatározott légellenállási értékek tartományainak naprakésszé tétele vagy kiigazítása a nehézgépjárművek [...] kialakításában bekövetkezett változások figyelembevétele és annak biztosítása érdekében, hogy [...] e tartományok a tájékoztatás és az összehasonlíthatóság szempontjából relevánsak maradjanak.
- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az V. melléklet alábbi célokból történő módosítása céljából:
- a) az V. mellékletben meghatározott [...] bejelentési eljárás kiigazítása az e rendelet alkalmazása során szerzett tapasztalatok figyelembevétele és a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítása érdekében;
  - b) a 3.2. pont módosítása a központi nyilvántartásba újonnan felvett adatok hozzáadásával.”

18. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk  
Felülvizsgálat

A Bizottság [...] [...] 2027-ben [...] felülvizsgálja e rendelet eredményességét és hatását, valamint [...] e felülvizsgálat eredményeiről jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

A Bizottság jelentést tesz különösen az e rendelet hatálya alá tartozó járművek vonatkozásában az alternatív üzemanyagok elektromos és egyéb, köz- illetve magántulajdonban lévő töltőinfrastruktúrájának kiépítése terén elért eredményekről.

A jelentésben a Bizottság a következőket is figyelembe veszi:

- az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehézgépjárművek szén-dioxid-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 szóló, 2017. december 12-i (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet hatályának bármely potenciális módosítása,
- a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek kiterjesztése a különleges felépítményű gépjárművekre,
- a 3b. cikk (1) bekezdésében foglaltaknak való megfelelés bármely sajátos korlátja, amely a sajátos terep- vagy időjárási viszonyokra, valamint a hatóságok által a közelmúltban már végrehajtott biometán-beruházásokra tekintettel jelentkező társadalmi-gazdasági költség-haszonból fakad,
- **infrastrukturális korlátok megléte harmadik országokban az EU-ban újonnan nyilvántartásba vett, az Unión kívül üzemeltetett nehézgépjárművek esetében,**
- **annak a szerepnek az értékelése, amelyet a szén-dioxid-korrektív tényező tölthet be a nehézgépjármű-ágazatban a kibocsátásmentes mobilitásra történő átállásban.**

[...] E jelentést adott esetben az e rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslat kíséri.”

19. A 17. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottságnak [...] a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében, [...] a 13d. cikk (2) bekezdésében, [...] a 13f. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (1) bekezdésében említett [...], felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [*Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be e rendelet hatálybalépésének napját*]-tól/-től kezdődő hatállyal.”;

b) a (3) bekezdés első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja [...] a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében, [...] a 13d. cikk (2) bekezdésében, [...] a 13f. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazást.”;

c) a (6) bekezdésben a „11. cikk (2) bekezdése, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdése és a 14. cikk (1) bekezdése” helyébe a következő szöveg lép: „a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdése, a 13d. cikk (2) bekezdése, a 13f. cikk (2) bekezdése és a 14. cikk (1) bekezdése”.

20. Az (EU) 2019/1242 rendelet I. és II. [...] mellékletének helyébe az e rendelet I. mellékletében szereplő szöveg lép.

21. Az (EU) 2019/1242 rendelet szövege III., IV., V. és VI. melléklet formájában kiegészül az e rendelet II. mellékletének szövegével.

## *2. cikk*

### **Az (EU) 2018/956 rendelet hatályon kívül helyezése**

Az (EU) 2018/956 rendelet *[H/.../L: kérjük, illesszék be e módosító rendelet alkalmazásának kezdőnapját]*-tól/-től hatályát veszti.

Az (EU) 2018/956 rendeletre történő hivatkozásokat az e rendeletre történő hivatkozásoknak kell tekinteni, és az e rendelet II. mellékletébe beillesztett VI. mellékletében foglalt megfelelési táblázatnak megfelelően kell értelmezni.

## **2a. cikk**

### Az (EU) 2018/858 rendelet módosítása

Az (EU) 2018/858 rendelet a következőképpen módosul:

1. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) a 33. pontban a „vontatott jármű” kifejezés helyébe a „pótkocsi” kifejezés lép:

b) a szöveg a következő 59. ponttal egészül ki:

„59. »elektromos pótkocsi«: minden olyan pótkocsi, amely saját elektromos erőátviteli rendszerének használatával képes hozzájárulni a járműszerelvény meghajtásához, és amelyet közutakon gépjármű aktív vontatása nélkül nem lehetséges használni;”

2. Az I. melléklet B. része 6.1.1. pontjának d) alpontja a következő iii. alponttal egészül ki:

„iii. elektromos pótkocsik esetében a meghajtó- és az energiatároló rendszert alkotó, alapvető fontosságú elemek kialakítása és szerkezete;”

## **3. cikk**

### **Átmeneti rendelkezések**

[...] A 2. cikktől eltérve, a ... [H/...]L: kérjük, illesszék be e módosító rendelet [...] alkalmazásának kezdőnapját]-t megelőző beszámolási időszakok tekintetében továbbra is alkalmazni kell az (EU) 2019/1242 rendeletet a ... [H/...]L: kérjük, illesszék be e módosító rendelet hatálybalépésének napját [...] követő [...] július [...] évét [...]]. június 30-án alkalmazandó formájában és az (EU) 2018/956 rendeletet a ... [H/...]L: kérjük, illesszék be e módosító rendelet hatálybalépésének napját [...] követő [...] július [...] évét [...]]. június 30-án alkalmazandó formájában.

4. cikk

**Hatálybalépés**

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

Ezt a rendeletet ... [H[...]]L: kérjük, illesszék be e módosító rendelet hatálybalépésének napját [...] követő [...] július [...] évét [...]]. július 1-jétől kell alkalmazni.

[...]

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

Kelt Strasbourgban,

*az Európai Parlament részéről*

*az elnök*

*a Tanács részéről*

*az elnök*

## I. MELLÉKLET<sup>20</sup>

### „I. MELLÉKLET

Átlagos fajlagos kibocsátások, átlagos fajlagos kibocsátási célértékek és többletkibocsátások

#### **1. JÁRMŰALCSOPORTOK, CÉLPROFILOK ÉS KAPCSOLÓDÓ PARAMÉTEREK**

**1.1.** E rendelet alkalmazásában minden új nehézgépjármű esetében meg kell határozni egy *sg* alcsoportot (*sg* mint „subgroup”).

1.1.1. Az N kategóriájú járművek esetében az *sg* alcsoport meghatározása a következő:

Járműcsoport az (EU) 2017/2400 rendelet I. melléklete szerint	Különleges felépítményű gépjármű az e rendelet 3. cikkének (9) bekezdése szerint	Vezetőfülke-típus	Motorteljesítmény	Hatótávolság (OR mint „operational range”)	Az e rendelet céljára kijelölt járműalcsoport (sg)
az <u>53</u> és az <u>51</u> alcsoportba tartozó kibocsátásmentes járművek	<b>nem</b>	<b>mindegyik</b>			<b>53</b>
az <u>54</u> és az <u>52</u> alcsoportba tartozó kibocsátásmentes járművek	<b>nem</b>	<b>mindegyik</b>			<b>54</b>
<b>1s</b>	<b>nem</b>	<b>mindegyik</b>			<b>1s</b>
<b>1</b>	<b>nem</b>	<b>mindegyik</b>			<b>1</b>
<b>2</b>	<b>nem</b>	<b>mindegyik</b>			<b>2</b>
<b>3</b>	<b>nem</b>	<b>mindegyik</b>			<b>3</b>

<sup>20</sup> A meglévő mellékletek helyébe az I. melléklet lép, a II. melléklet pedig új mellékletekkel egészül ki.

4	nem	mindegyik	< 170 kW	mindegyik	4-UD
	nem	nappali vezetőfülke	$\geq 170$ kW	mindegyik	4-RD
	nem	hálólhelyes vezetőfülke	$\geq 170$ kW és < 265 kW		
	nem	hálólhelyes vezetőfülke	$\geq 265$ kW	< 350 km	
	nem	hálólhelyes vezetőfülke	$\geq 265$ kW	$\geq 350$ km	4-LH
9	nem	nappali vezetőfülke	mindegyik	mindegyik	9-RD
	nem	hálólhelyes vezetőfülke	mindegyik	< 350 km	
	nem	hálólhelyes vezetőfülke	mindegyik	$\geq 350$ km	9-LH
5	nem	nappali vezetőfülke	mindegyik	mindegyik	5-RD
	nem	hálólhelyes vezetőfülke	< 265 kW		
	nem	hálólhelyes vezetőfülke	$\geq 265$ kW	< 350 km	
	nem	hálólhelyes vezetőfülke	$\geq 265$ kW	$\geq 350$ km	5-LH
10	nem	nappali vezetőfülke	mindegyik	mindegyik	10-RD
	nem	hálólhelyes vezetőfülke	mindegyik	< 350 km	
	nem	hálólhelyes vezetőfülke	mindegyik	$\geq 350$ km	10-LH

<b>11</b>	<b>nem</b>	<b>mindegyik</b>	<b>11</b>
<b>12</b>	<b>nem</b>	<b>mindegyik</b>	<b>12</b>
<b>16</b>	<b>nem</b>	<b>mindegyik</b>	<b>16</b>

„Hálóhelyes vezetőfülke”: olyan vezetőfülke-típus, amely a vezetőülés mögött alvásra szánt hellyel rendelkezik a 13a. és a 13b. cikk értelmében végzett bejelentés alapján.

„Nappali vezetőfülke”: olyan típusú vezetőfülke, amely nem hálóhelyes vezetőfülke.

Amennyiben egy új nehézgépjárművet a 4-UD alcsoportba sorolnak, de az [...]1.4. pontban meghatározott UDL vagy UDR célprofilok esetében nem állnak rendelkezésre adatok a g/km-ben kifejezett szén-dioxid-kibocsátásról, az új nehézgépjárművet a 4-RD alcsoportba kell sorolni.

„Hatótávolság”: az a távolság, amelyet a jármű távolsági szállítási feltételek mellett anélkül képes megtenni, hogy az 1.3. pontban előírtak szerint elektromos árammal vagy tüzelőanyaggal újratöltenék.

1.1.2. Az M kategóriájú járművek esetében az *sg* alcsoport meghatározása a következő:

<b>Járműcsoport az (EU) 2017/2400 rendelet I. melléklete szerint</b>	<b>Az e rendelet céljára kijelölt járműalcsoport (sg)</b>
<b>31a, 31d</b>	<b>31-LF</b>
<b>31b1</b>	<b>31-L1</b>
<b>31b2</b>	<b>31-L2</b>
<b>31c, 31e</b>	<b>31-DD</b>
<b>32a, 32b</b>	<b>32-C2</b>
<b>32c, 32d</b>	<b>32-C3</b>

32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, [...] <u>39c</u>	39-FE

1.1.3. Az O kategóriájú járművek esetében az *sg* alcsoport meghatározása a következő:

Az (EU) 2022/1362 rendelet I. melléklete szerint meghatározott járműcsoportok	Az e rendelet céljára kijelölt járműalcsoport (sg)
Az 1. táblázatban megadott összes csoport, 1, 2 vagy 3 tengelyes járművekkel	Ugyanaz, mint ami az (EU) 2022/1362 rendelet I. mellékletében szereplő táblázatok „Járműcsoport” oszlopában szerepel
A 4. táblázatban megadott, [...] 2 vagy 3 tengellyel rendelkező összes csoport	
A 6. táblázatban megadott összes csoport	

1.2. A különleges felépítményű gépjárművek a következő kritériumokkal határozhatók meg:

Jármű-kategória	Alváz-konfiguráció	A különleges felépítményű gépjárművekre vonatkozó kritériumok
N	Merev felépítés	A megfelelőségi nyilatkozat 38. pontjában megadott felépítménykódot ki kell egészíteni az (EU) 2018/858 rendelet I. mellékletének 2. függelékében felsorolt következő számjegyek valamelyikével:  09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;
	Vontató	Legfeljebb 79 km/h legnagyobb sebesség

1.3. E rendelet alkalmazásában a hatótávolságok a következők: Az erőátviteli rendszerben alkalmazott technológia

Az erőátviteli rendszerben alkalmazott technológia	Hatótávolság (OR mint „operational range”)
Olyan járművek, amelyek a mechanikus meghajtás céljára csak elektromos energiátároló berendezésből nyernek energiát	Hatótávolság (OR) = az LHR célprofilra vonatkozóan az (EU) 2017/2400 rendelet IV. melléklete I. részének 2.4.1. pontjában meghatározott, tényleges töltést fogyasztó üzemmódhoz tartozó hatósugár
Egyéb technológiák	Hatótávolság (OR) > 350 km

1.4. A célprofilok meghatározása

<b>RDL</b>	<b>regionális szállítás, alacsony hasznos terhelés</b>
<b>RDR</b>	<b>regionális szállítás, reprezentatív hasznos terhelés</b>
<b>LHL</b>	<b>távolsági szállítás, alacsony hasznos terhelés</b>
<b>LHR</b>	<b>távolsági szállítás, reprezentatív hasznos terhelés</b>
<b>UDL</b>	<b>városi szállítás, alacsony hasznos terhelés</b>
<b>UDR</b>	<b>városi szállítás, reprezentatív hasznos terhelés</b>

<b>REL</b>	<b>regionális szállítás (EMS), alacsony hasznos terhelés</b>
<b>RER</b>	<b>regionális szállítás (EMS), reprezentatív hasznos terhelés</b>
<b>LEL</b>	<b>távolsági szállítás (EMS), alacsony hasznos terhelés</b>
<b>LER</b>	<b>távolsági szállítás (EMS), reprezentatív hasznos terhelés</b>
<b>MUL</b>	<b>kommunális szolgáltatások, alacsony hasznos terhelés</b>
<b>MUR</b>	<b>kommunális szolgáltatások, reprezentatív hasznos terhelés</b>
<b>COL</b>	<b>építési munkálatok, alacsony hasznos terhelés</b>
<b>COR</b>	<b>építési munkálatok, reprezentatív hasznos terhelés</b>
<b>HPL</b>	<b>nehéz haszongépjárművek városi [...]személyszállításra, alacsony terhelés</b>
<b>HPR</b>	<b>nehéz haszongépjárművek városi [...]személyszállításra, reprezentatív terhelés</b>
<b>UPL</b>	<b>városi [...]személyszállítás, alacsony terhelés</b>
<b>UPR</b>	<b>városi [...] személyszállítás, reprezentatív terhelés</b>
<b>SPL</b>	<b>elővárosi [...] személyszállítás, alacsony terhelés</b>
<b>SPR</b>	<b>elővárosi [...] személyszállítás, reprezentatív terhelés</b>
<b>IPL</b>	<b>helyközi [...] személyszállítás, alacsony terhelés</b>
<b>IPR</b>	<b>helyközi [...] személyszállítás, reprezentatív terhelés</b>
<b>CPL</b>	<b>távolsági autóbusz [...] személyszállításra, alacsony terhelés</b>
<b>CPR</b>	<b>távolsági autóbusz [...] személyszállításra, reprezentatív terhelés</b>

## 2. AZ EGYES GYÁRTÓK ÁTLAGOS FAJLAGOS KIBOCSÁTÁSÁNAK KISZÁMÍTÁSA

### 2.1. Egy új nehézgépjármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítása

Az *sg* alcsoportba sorolt *v* új nehézgépjármű vagy annak elsődleges járművének g/km-ben kifejezett fajlagos kibocsátását a következő képlet segítségével kell kiszámítani:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

Ahol:

$\sum_{mp}$  az[...] 1.4. pontban 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 2.1.1–2.1.3. pontban meghatározott célprofil-súlyozás;

$CO2_{v,mp}$  az új *v* nehézgépjármű *mp* célprofilhoz meghatározott, g/km-ben kifejezett, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett és a III. melléklet szerint normalizált szén-dioxid-kibocsátása;

$CO2_{p,v,mp}$  az új  $v$  nehézgépjármű  $mp$  célprofilhoz, valamint az  $sg$  alcsoportjára alkalmazandó alváz-konfigurációhoz (alacsony/magas padlósínt, szintek száma) meghatározott, g/km-ben kifejezett, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett és a III. melléklet szerint normalizált szén-dioxid-kibocsátása;

Kibocsátásmentes gépjárművek esetében a  $CO2_{v,mp}$  és a  $CO2_{p,v,mp}$  értékét nullában kell megállapítani.

### 2.1.1. Az N kategóriájú járművek célprofiljainak súlyozása ( $W_{sg,mp}$ )

Járműalcsoport (sg)*	Célprofil (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0 125	0 375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	0 125	0 375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25

<b>5-RD</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>5-LH</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>5v</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>
<b>9-RD</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>9-LH</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>9v</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>
<b>10-RD</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>10-LH</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>10v</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>
<b>11</b>	<b>0,15</b>	<b>0,35</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,15</b>	<b>0,35</b>
<b>12</b>	<b>0,21</b>	<b>0,49</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,09</b>	<b>0,21</b>
<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,7</b>

\* Lásd az 1.1. pontban szereplő fogalom meghatározásokat.

\*\* Lásd az 1.4. pontban szereplő fogalom meghatározásokat.

### 2.1.2. Az M kategóriájú járművek célprofiljainak súlyozása (Wsg,mp)

<b>Járműal csoport  (sg)*</b>	<b>Célprofil (mp)**</b>									
	<b>HPL</b>	<b>HPR</b>	<b>UPL</b>	<b>UPR</b>	<b>SPL</b>	<b>SPR</b>	<b>IPL</b>	<b>IPR</b>	<b>CPL</b>	<b>CPR</b>
<b>31-LF</b>	<b>0,27</b>	<b>0,23</b>	<b>0,15</b>	<b>0,13</b>	<b>0,11</b>	<b>0,11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>31-L1</b>	<b>0,05</b>	<b>0,05</b>	<b>0,16</b>	<b>0,14</b>	<b>0,32</b>	<b>0,28</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>31-L2</b>	<b>0,05</b>	<b>0,05</b>	<b>0,09</b>	<b>0,08</b>	<b>0,15</b>	<b>0,13</b>	<b>0,24</b>	<b>0,21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>31-DD</b>	<b>0,20</b>	<b>0,31</b>	<b>0,12</b>	<b>0,18</b>	<b>0,07</b>	<b>0,12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>32-C2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,47</b>	<b>0,43</b>	<b>0,04</b>	<b>0,06</b>

32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

\* Lásd az 1.1. pontban szereplő fogalom meghatározásokat.

\*\* Lásd az 1.4. pontban szereplő fogalom meghatározásokat.

### 2.1.3. Az O kategóriájú járművek célprofiljainak súlyozása (Wsg,mp)

Járműalcsoport (sg)*	Célprofil (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

\* Lásd az 1.1. pontban szereplő fogalom meghatározásokat.

\*\* Lásd az 1.4. pontban szereplő fogalom meghatározásokat.

## 2.2. Egy gyártó adott alcsoportba tartozó összes új nehézgépjárművének átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása

Az adott sg alcsoportba tartozó összes új nehézgépjármű vagy adott esetben elsődleges járműveik átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását  $avgCO2_{sg}$  gyártónként és *beszámolási időszakonként* a következőképpen kell kiszámítani:

2.2.1. Az N és az O kategóriájú járművek esetében:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \quad (\text{g/tkm-ben})$$

2.2.2. Az M kategóriájú teljes vagy befejezett járművek esetében:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - V_{pv_{sg}}) \times PN_{sg}} \quad (\text{i g/pkm-ben})$$

2.2.3. Az M kategóriájú nehézgépjárművek elsődleges járművei esetében:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{V_{pv_{sg}} \times PN_{sg}} \quad (\text{g/pkm-ben})$$

Ahol:

- $\sum_v$  a gyártó *sg* alcsoportba tartozó összes új nehézgépjárművének összege, a 7b. cikk rendelkezéseire is figyelemmel;
- $CO2_v$  egy új *v* nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;
- $CO2p_v$  egy új *v* nehézgépjármű elsődleges járművének 2.1. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;
- $V_{sg}$  a gyártó *sg* alcsoportba tartozó új nehézgépjárműveinek száma;
- $V_{pv_{sg}}$  az *sg* alcsoportba tartozó azon új nehézgépjárművek száma, amelyeket elsődleges járműveik szén-dioxid-kibocsátásával együtt a 7b. cikk értelmében figyelembe kell venni a 2.2.3. pont szerinti átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításakor;
- $PL_{sg}$  az *sg* alcsoportba tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelése;

$PN_{sg}$  az  $sg$  alcsoportba tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos utasszáma.

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

#### 2.3.1. A 2019 és 2024 közötti évek beszámolási időszakai

Minden gyártó esetében és a 2019 és 2024 közé eső minden beszámolási időszakra az 5. cikkben említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező (ZLEV) értékét a következőképpen kell kiszámítani:

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

Ahol:

$V_{all}$  a gyártó új nehézgépjárműveinek száma az  $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$  alcsoportokban;

$V_{conv}$  a gyártó új nehézgépjárműveinek száma az  $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$  alcsoportokban, a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek kivételével;

$V_{zlev}$  a  $V_{in}$  és a  $V_{out}$  összege,

ahol:

$$V_{in} = \sum v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

ahol  $\sum v$  az  $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$  alcsoportokba tartozó összes új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjármű összege;

$CO2_v$  egy kibocsátásmentes vagy alacsony kibocsátású  $v$  nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott, g/km-ben kifejezett fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;

$LET_{sg}$  azon sg alcsoport alacsony kibocsátásra vonatkozó küszöbértéke, amelyhez a v jármű a 2.3.4. pontban meghatározottak szerint tartozik;

$V_{out}$  azon kibocsátásmentes nehézgépjárművek teljes száma, amelyek nem tartoznak a  $V_{in}$  fogalommeghatározásban említett alcsoportokba, és amelyek legfeljebb a  $V_{conv}$  1,5 %-át teszik ki.

### 2.3.2. A 2025 és 2029 közötti évek beszámolási időszakai

Minden gyártó esetében és minden **beszámolási időszakra** az 5. cikkben említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező (ZLEV) értékét a következőképpen kell kiszámítani:

$ZLEV = 1 - (y - x)$  kivéve, ha ez az összeg meghaladja az 1-et, vagy 0,97-nél kisebb, amely esetben a ZLEV-tényezőt 1-ben, illetve 0,97-ben kell megállapítani.

Ahol:

x 0,02

y a  $V_{in}$  és a  $V_{out}$  összege osztva a  $V_{total}$ -al, ahol:

$V_{in}$  az újonnan nyilvántartásba vett alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes nehézgépjárművek teljes száma az sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH alcsoportokban, amelyek mindegyikét ZLEV<sub>specific</sub>-ként ki kell számítani az alábbi képlet szerint:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

Ahol:

$CO2_v$  egy kibocsátásmentes vagy alacsony kibocsátású v nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott, g/km-ben kifejezett fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;

$LET_{sg}$  azon sg alcsoport alacsony kibocsátásra vonatkozó küszöbértéke, amelyhez a v jármű a 2.3.4. pontban meghatározottak szerint tartozik;

$V_{out}$  azon újonnan nyilvántartásba vett kibocsátásmentes nehézgépjárművek teljes száma, amelyek nem tartoznak a  $V_{in}$  fogalommeghatározásban említett alcsoportokba, és amelyek legfeljebb  $0,035 V_{total}$ -t tesznek ki;

$V_{total}$  a gyártó újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárműveinek teljes száma az adott beszámolási időszakban.

Amennyiben a  $V_{in}/V_{total}$  alacsonyabb, mint  $0,0075$ , a ZLEV-tényezőt 1-ben kell megállapítani.

### 2.3.3. A 2030-tól kezdődő beszámolási időszakok

$$ZLEV = 1$$

### 2.3.4. Az alacsony kibocsátásra vonatkozó küszöbérték kiszámítása

Az  $sg$  alcsoport  $LET_{sg}$  alacsony kibocsátásra vonatkozó küszöbértékének meghatározása a következőképpen történik:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

Ahol:

$rCO2_{sg}$  az  $sg$  alcsoport 3. pontban meghatározott szén-dioxid-referenciakibocsátása;

$Pl_{sg}$  az  $sg$  alcsoportba tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelése;

## 2.4. A járművek részarányainak kiszámítása

Minden gyártó esetében és minden **beszámolási időszakra** a következőképpen kell kiszámítani, hogy az új nehézgépjárművek mekkora részaránya tartozik az *sg* alcsoportba ( $share_{sg}$ ):

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

Minden gyártó esetében és minden **beszámolási időszakra** a következőképpen kell kiszámítani, hogy az új kibocsátásmentes nehézgépjárművek mekkora részaránya tartozik az *sg* alcsoportba ( $zev_{sg}$ ):

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Minden gyártó esetében és minden **beszámolási időszakra** a következőképpen kell kiszámítani az *sg* alcsoportba tartozó azon új nehézgépjárművek részarányát, amelyeket elsődleges járműveik szén-dioxid-kibocsátásával együtt a 7b. cikk értelmében figyelembe kell venni a 2.2. pont szerinti átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításakor:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

Ahol:

$Vzev_{sg}$  a gyártó *sg* alcsoportba tartozó új kibocsátásmentes nehézgépjárműveinek száma;

$Vpv_{sg}$  az *sg* alcsoportba tartozó azon új nehézgépjárművek száma, amelyeket elsődleges járműveik szén-dioxid-kibocsátásával együtt a 7b. cikk értelmében figyelembe kell venni a 2.2. pont szerinti átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításakor;

$V_{sg}$  a gyártó  $sg$  alcsoportba tartozó új nehézgépjárműveinek száma;

$V$  a gyártó új nehézgépjárműveinek száma.

## 2.5. A hasznos terhelés értékei, az utasok száma és a rakomány mennyisége

Egy  $sg$  alcsoportba tartozó  $N$  vagy  $O$  kategóriájú jármű  $PL_{sg}$  átlagos hasznos terhelését az alábbiak szerint kell kiszámítani:

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

*Az  $sg$  alcsoportba tartozó  $M$  kategóriájú jármű  $PN_{sg}$  átlagos utasszámát a következőképpen kell kiszámítani:*

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

Ahol:

$\Sigma_{mp}$  az összes  $mp$  célprofilba tartozó járművek összege;

$W_{sg,mp}$  a célprofil 2.1.1–2.1.3. pontban meghatározott súlya;

$PL_{sg,mp}$  az  $sg$  alcsoportba tartozó  $N$  és  $O$  kategóriájú járműveknél a 2.5.1. és 2.5.3. pontban meghatározottak szerint az  $mp$  célprofilhoz hozzárendelt hasznos terhelés;

$PN_{sg,mp}$  az  $sg$  alcsoportba tartozó  $M$  kategóriájú járműveknél a 2.5.2. pontban meghatározottak szerint az  $mp$  célprofilhoz hozzárendelt utasszám.

2.5.1. N kategóriájú járművek.

A  $PL_{sg,mp}$  hasznos terhelés értékét (tonnában) a következőképpen kell meghatározni:

Járműalcsoport (sg*)	Célprofil (mp**)													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	nem alkalmazandó													
54														
1s														
1														
2														
3	a 3.1.1. pont szerint		nem alkalmazandó		a 3.1.1. pont szerint									
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD														
4-LH														
4v														
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n. a.	n. a.	2,6	12,9
5-LH														
5v														
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n. a.	n. a.	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n. a.	n. a.	2,6	12,9
16	nem alkalmazandó												2,6	12,9

\* Lásd az 1.1. pontban szereplő fogalom meghatározásokat.

\*\* Lásd az 1.4. pontban szereplő fogalom meghatározásokat.

A  $maxPL_{sg}$  műszakilag megengedett legnagyobb hasznos terhelés értékeit és a  $CV_{sg}$  rakománymennyiségeket a 3.1.1. pont szerint kell meghatározni.

2.5.2. M kategóriájú járművek.

Az *sg* alcsoportra és az *mp* célprofilra vonatkozó  $PN_{sg, mp}$  utasszámokat,  $PM_{sg, mp}$  utastömegeket és a  $maxPN_{sg}$  műszakilag megengedett maximális utasszámokat a 3.1.1. pont szerint kell meghatározni.

2.5.3. O kategóriájú járművek.

A  $PL_{sg, mp}$  hasznos terhelés értékét (tonnában) a következőképpen kell meghatározni:

Járműalcsoport ( <i>sg</i> )*	Célprofil ( <i>mp</i> )**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	n. a.	n. a.	n. a.
121, 121V, 123, 123V, , 125	2,2	11,2	2,2	16,8	n. a.	n. a.	n. a.
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	n. a.	n. a.	n. a.
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	n. a.	n. a.	n. a.
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	n. a.	n. a.	n. a.
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	n. a.	n. a.	n. a.

611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	n. a.	n. a.	n. a.
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	n. a.	n. a.	n. a.
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	n. a.	n. a.	n. a.
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	n. a.	n. a.	n. a.
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	n. a.	n. a.	n. a.

\* Lásd az 1.1. pontban szereplő fogalom meghatározásokat.

\*\* Lásd az 1.4. pontban szereplő fogalom meghatározásokat.

A  $maxPL_{sg}$  műszakilag megengedett legnagyobb hasznos terhelés értékeit és a  $CV_{sg}$  rakomány mennyiségeket a 3.1.1. pont szerint kell meghatározni.

## 2.6. A futásteljesítmény és hasznos terhelés vagy az utasszám szerinti súlyozó tényező kiszámítása

Egy  $sg$  alcsoport futásteljesítmény és hasznos terhelés (utasszám) szerinti súlyozó tényezője ( $MPW_{sg}$ ) a 2.6.1. pontban szereplő éves futásteljesítmény és a 2.5.1., 2.5.2. és 2.5.3. pontban szereplő alcsoportonkénti hasznos terhelés és utasszám szorzataként határozható meg az N, az M, illetve az O jármű-kategória esetében, az 5-LH alcsoport vonatkozó értékéhez normalizálva, és kiszámítása az alábbiak szerint történik:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (az N és az O kategóriájú járművek esetében)}$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (az M kategóriájú járművek esetében)}$$

Ahol:

$AM_{sg}$  az adott alcsoportba tartozó járművek 2.6.1., 2.6.2. és 2.6.3. pontban meghatározott éves futásteljesítménye;

$AM_{5-LH}$  az 5-LH alcsoport 2.6.1. pontban meghatározott éves futásteljesítménye;

$PL_{sg}$  a 2.5.1. és 2.5.3. pontban meghatározott érték;

$PN_{sg}$  a 2.5.2. pontban meghatározott érték;

$PL_{5-LH}$  az 5-LH járműalcsoportra a 2.5.1. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelés értéke.

#### 2.6.1. Éves futásteljesítmény az N kategóriájú járművek esetében

Járműalcsoport (sg)*	Éves futásteljesítmény ( $AM_{sg}$ ) (km-ben)
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
12	67 000
16	60 000

\* Lásd az 1.1. pontban szereplő fogalommeghatározásokat.

2.6.2. Éves futásteljesítmény az M kategóriájú járművek esetében

Járműalcsoport (sg)*	Éves futásteljesítmény (AM <sub>sg</sub> ) (km-ben)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

\* Lásd az 1.1. pontban szereplő fogalommeghatározásokat.

2.6.3. Éves futásteljesítmény az O kategóriájú járművek esetében

Járműalcsoport (sg)*	Éves futásteljesítmény (AM <sub>sg</sub> ) (km-ben)
111, 111V,112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

\* Lásd az 1.1. pontban szereplő fogalommeghatározásokat.

**2.7. A gyártók 4. cikkben említett átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása**

Minden gyártó esetében ki kell számítani a következő átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásokat:

2.7.1. A 2019–2029 közötti időszakra eső beszámolási időszakok esetében:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. A 2025-től kezdődő beszámolási időszakok esetében:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Ahol:

$\sum_{sg}$  az adott átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás 4.2. pont szerinti  
kiszámításakor figyelembe vett alcsoportok összege;

$ZLEV$  a 2.3. pontban meghatározott érték;

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

$zev_{sg}$  a 2.4. pontban meghatározott érték;

$pv_{sg}$  a 2.4. pontban meghatározott érték;

$MPW_{sg}$  a 2.6. pontban meghatározott érték;

$avgCO2_{sg}$  a 2.2. pontban meghatározott érték;

$avgCO2p_{sg}$  a 2.2. pontban meghatározott érték;

$rCO2_{sg}$  a 3.1.2. pontban meghatározott érték.

### 3. A REFERENCIAÉRTÉKEK KISZÁMÍTÁSA

#### 3.1. Referenciaértékek

A következő referenciaértékeket az összes gyártó összes új nehézgépjárműve alapján kell kiszámítani az *sg* alcsoport 3.2. pont szerinti referencia-időszakára vonatkozóan.

3.1.1. Mindegyik  $sg$  járműalcsoporthoz a  $PL_{sg, mp}$  hasznos teher, a  $PN_{sg, mp}$  utasszám, a  $PM_{sg, mp}$  utastömeg, a  $maxPL_{sg}$  műszakilag megengedett legnagyobb hasznos terhelés, a  $maxPN_{sg}$  műszakilag megengedett legnagyobb utasszám és a  $CV_{sg}$  rakomány mennyiség értékeit az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$PL_{sg, mp} = \frac{\sum_v PL_{v, mp}}{rV_{sg}} \text{ (az N kategóriájú járművek esetében)*}$$

$$PN_{sg, mp} = \frac{\sum_v PN_{v, mp}}{rV_{sg}} \text{ (az M kategóriájú járművek esetében)*}$$

$$PM_{sg, mp} = \frac{\sum_v PM_{v, mp}}{rV_{sg}} \text{ (az M kategóriájú járművek esetében)*}$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \text{ (az N kategóriájú járművek esetében)}$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \text{ (az M kategóriájú járművek esetében)}$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \text{ (az O kategóriájú járművek esetében)}$$

(\*csak azon járműalcsoporthoz, amelyekre vonatkozóan a 2.5. pont nem tartalmaz kifejezett  $PL_{sg, mp}$  vagy  $PN_{sg, mp}$  értékeket)

3.1.2. A 3. cikkben említett  $rCO2_{sg}$  szén-dioxid-referenciakibocsátásokat a következőképpen kell kiszámítani:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (az N és az O kategóriájú járművek esetében)}$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (az M kategóriájú járművek esetében)}$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (az M kategóriájú járművek esetében)}$$

Ahol:

$\Sigma_v$	az <i>sg</i> alcsoport 3.2. pont szerinti referencia-időszakában nyilvántartásba vett, az <i>sg</i> alcsoportba tartozó összes új nehézgépjármű összege;
$CO2_v$	a <i>v</i> új nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott, adott esetben a II. melléklet szerint kiigazított fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;
$CO2p_v$	a <i>v</i> új nehézgépjármű elsődleges járművének 2.1. pont szerint meghatározott, adott esetben a II. melléklet szerint kiigazított fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;
$rV_{sg}$	az <i>sg</i> alcsoport 3.2. pont szerinti referencia-időszakában nyilvántartásba vett, az <i>sg</i> alcsoportba tartozó összes új nehézgépjármű száma;
$PL_{sg}$	az <i>sg</i> alcsoportba tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelése;
$PN_{sg}$	az <i>sg</i> alcsoportba tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos utasszáma.
$PL_{v,mp}$	az <i>mp</i> célprofilba tartozó <i>v</i> jármű hasznos terhelése, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva;
$PN_{v,mp}$	az <i>mp</i> célprofilba tartozó <i>v</i> jármű utasszáma, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva;
$PM_{v,mp}$	az <i>mp</i> célprofilba tartozó <i>v</i> jármű utastömege, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva;
$maxPL_v$	a <i>v</i> jármű műszakilag megengedett legnagyobb hasznos terhelése a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva;

$maxPN_v$  a  $v$  jármű műszakilag megengedett legnagyobb utasszáma a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva;

$CV_v$  a  $v$  jármű rakománymennyisége a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva.

### 3.2. Az alcsoportokra vonatkozó referencia-időszakok

A járműalcsoportokra a következő beszámolási időszakokat kell referencia-időszakként alkalmazni:

Jármű-alcsoport (sg)	A referencia-időszakként alkalmazandó év beszámolási időszaka
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<u>1, 2, 3, 11, 12, 16</u>	<u>2021</u>
Minden egyéb alcsoport	2025

3.2.1. Ha a 3.2. pontban meghatározott referencia-időszakban egy  $sg$  alcsoportban az összes gyártó új nehézgépjárműveinek száma nem éri el az ötvenet, a következő szabályok alkalmazandók:

A 2.2. pontban meghatározott  $avgCO2_{sg}$  és  $avgCO2p_{sg}$  átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátást, valamint a 3.1.2. pontban meghatározott  $rCO2_{sg}$  és  $rCO2p_{sg}$  szén-dioxid-referenciakibocsátást az  $sg$  alcsoportban az összes gyártó esetében nullában kell megállapítani az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás 2.7. pont szerinti és a fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékek 4.1. pont szerinti kiszámítása céljából, a  $< Y + 5$  év beszámolási időszakaira vonatkozóan. Itt  $Y$  az első olyan beszámolási időszak éve, amelyben az  $sg$  alcsoportban az összes gyártó új nehézgépjárműveinek száma eléri az 50-et.

Az  $rCO2_{sg}$  és  $rCO2p_{sg}$  szén-dioxid-referenciakibocsátás kiszámításához és a fajlagos kibocsátási célérték 4. pont szerinti kiszámításához a 3.2. pont szerint az  $sg$  alcsoportra alkalmazandó referencia-időszak helyett először az  $Y$  év beszámolási időszakára kell kiszámítani a 3.1.2. pontban meghatározott megfelelő [...] értékeket.

Az így kapott értékeket ezután el kell osztani a következővel:

- az 5.1.1. pontban meghatározott  $RET_{sg, Y}$  céltényező, az  $rCO2_{sg}$  szén-dioxid-referenciakibocsátás kiszámításához,
- az 5.1.1. pontban meghatározott  $RETp_{sg, Y}$  céltényező, az  $rCO2p_{sg}$  szén-dioxid-referenciakibocsátás kiszámításához,

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

##### 4.1. Fajlagos kibocsátási célértékek

Minden gyártó esetében ki kell számítani a következő  $T$  fajlagos kibocsátási célértékeket, az alábbi módon:

4.1.1. A 2025 és 2029 közötti évek beszámolási időszakai esetében:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. A 2030-tól kezdődő évek beszámolási időszakai esetében:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

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

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

Ahol:

$\sum_{sg}$	az adott fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célérték 4.2. pont szerinti kiszámításakor figyelembe vett alcsoportok összege;
$share_{sg}$	a 2.4. pontban meghatározott érték;
$MPW_{sg}$	a 2.6. pontban meghatározott érték;
$rf_{sg}$	az a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték, amely a 4.3. pont szerint az $sg$ alcsoportba tartozó új nehéz tehergépjárművekre az adott <b>beszámolási időszakban alkalmazandó</b> ;
$rfp_{sg}$	az a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték, amely a 4.3. pont szerint az $sg$ alcsoportba tartozó új nehéz tehergépjárművek elsődleges járműveire az adott <b>beszámolási időszakban alkalmazandó</b> ;
$zevM_{sg}$	a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos előirányzat, amely a 4.3. pont szerint az $sg$ alcsoportba tartozó új nehéz tehergépjárművekre az adott <b>beszámolási időszakban alkalmazandó</b> ;
$rCO2_{sg}$	a 3.1.2. pontban meghatározott érték;
$rCO2p_{sg}$	a 3.1.2. pontban meghatározott érték;
$pv_{sg}$	a 2.4. pontban meghatározott érték.

4.2. A gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának és fajlagos kibocsátási célértékeinek kiszámítása során figyelembe vett járműalcsoportok

A  $CO_2(X)$  fajlagos szén-dioxid-kibocsátások, a  $T(X)$  fajlagos kibocsátási célértékek és az  $ET(X)_Y$  kibocsátási pályagörbe kiszámítása során a következő *sg* alcsoportokat kell figyelembe venni:

X = 2025	X = NO	X = MCO2	X = MZE
<p>azon járműalcsoportok, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak</p>	<p>az áruszállító járművek azon alcsoportjai, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontja, valamint (3) bekezdése szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak</p>	<p>a [...]személyszállító járművek [...] azon alcsoportjai, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontja szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak (távolsági autóbuszok és II. osztályú tartozó, alacsony belépésű autóbuszok)</p>	<p>a [...] személyszállító járművek [...] azon alcsoportjai, amelyekre a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos, 3b. cikk szerinti célértékek vonatkoznak (városi autóbuszok)</p>
<p>4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH</p>	<p>az 1.1.1. és 1.1.3. pontban említett valamennyi járműalcsoport</p>	<p>32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2</p>	<p>31-LF, 31-L1, [...], 31-DD, 33-LF, 33-L1, [...], 33-DD, 35-FE, 39-FE</p>

4.3. Szén-dioxid-csökkentési célértékek és a kibocsátásmentes járművekre vonatkozó előírányzatok

4.3.1. A 3a. cikk szerint a következő  $rf_{sg}$  és  $rfp_{sg}$  szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célértékek az  $sg$  alcsoportba tartozó járművekre különböző beszámolási időszakokban is alkalmazandók:

Az $rf_{sg}$ és az $rfp_{sg}$ szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célértékek					
		A következő évek beszámolási időszakai			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	2040-től
<b>Közepes méretű tehergépkocsik</b>	<b>53, 54</b>	<b>0</b>	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	<b>90 %</b>
<b>Nehéz (&gt; 7,4 t) tehergépkocsik</b>	<b>1s, 1, 2, 3</b>	<b>0</b>	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	<b>90 %</b>
<b>Nehéz (&gt; 16 t) tehergépkocsik, 4x2-es és [...] 6x2-es tengelykonfigurációval</b>	<b>4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH</b>	<b>15 %</b>	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	<b>90 %</b>
<b>Nehéz (&gt; 16 t) tehergépkocsik, különleges tengelykonfigurációval</b>	<b>11, 12, 16</b>	<b>0</b>	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	<b>90 %</b>
<b>Távolsági autóbuszok és helyközi autóbuszok (<math>rf_{sg}</math>)</b>	<b>32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD<sub>2</sub>, 31-L2, 33-L2</b>	<b>0</b>	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	<b>90 %</b>
<b>Távolsági autóbuszok és helyközi autóbuszok elsődleges járművei (<math>rfp_{sg}</math>)</b>	<b>32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD<sub>2</sub>, 31-L2, 33-L2</b>	<b>0</b>	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	<b>90 %</b>
<b>Pótkocsik</b>		<b>0</b>	<b>7,5 %</b>	<b>7,5 %</b>	<b>7,5 %</b>
<b>Félpótkocsik</b>		<b>0</b>	<b>7,5[...]%</b>	<b>7,5[...]%</b>	<b>7,5[...]%</b>

A 2025 előtti évek beszámolási időszakai esetében minden  $rf_{sg}$  és  $rfp_{sg}$  szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéket nullának kell tekinteni.

4.3.2. A 3b. cikk szerint a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos következő  $zevM_{sg}$  célérték az  $sg$  alcsoportba tartozó járművekre különböző beszámolási időszakokban is alkalmazandó:

A kibocsátásmentes járművekre vonatkozó $zevM_{sg}$ előírányzat					
$sg$ alcsoportok		A következő évek beszámolási időszakai			
		2030 előtt	2030 – 2034	2035 – 2039	2040-től
Városi [...]autóbuszok	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, [...]	0	[...] <u>85 %</u>	100 %	100 %

## 5. A 7. CIKKBEN EMLÍTETT KIBOCSÁTÁSI JÓVÁÍRÁSOK ÉS TARTOZÁSOK

### 5.1. Szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbék

#### 5.1.1. Céltényezők

Minden  $sg$  járműalcsoportra és az  $Y$  év minden beszámolási időszakára vonatkozóan meg kell határozni a céltényezőket a következő módon:

$$RET_{sg,Y} = (1 - rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RETP_{sg,Y} = (1 - rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

Ahol:

$lY, uY$

az alsó és a felső évre vonatkozó azon értékek, amelyek

– az  $\{rY, 2025, 2030, \underline{2035}, 2040\}$  sorozatban a 4.2. pontban található táblázat »X = 2025« oszlopában feltüntetett alcsoportok esetében

– az  $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$  sorozatban minden más  $sg$  alcsoport esetében meghatározzák azt a legkisebb intervallumot, amelyre vonatkozóan az  $lY \leq Y$

$< uY$  feltétel fennáll;

$rY$	az $sg$ járműalcsoport 3.2. pont szerinti referencia-időszakának éve;
$rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$	az $lY$ és az $uY$ év $sg$ alcsoportba tartozó új nehézgépjárműveire vonatkozó szén-dioxid-csökkentési célértékek a 4.3. pont szerint;
$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$	az $lY$ és az $uY$ év $sg$ alcsoportba tartozó új nehézgépjárműveinek elsődleges járműveire vonatkozó szén-dioxid-csökkentési célértékek a 4.3. pont szerint;
$zevM_{sg,lY}, zevM_{sg,uY}$	az $lY$ és az $uY$ év új nehézgépjárműveire vonatkozó kibocsátásmentességi előírányzatok a 4.3. pont szerint.

Az  $Y < rY$  beszámolási évekre vonatkozóan a  $RET_{sg,Y}$ , a  $RETp_{sg,Y}$  és a  $ZET_{sg,Y}$  értékeket 1-ben kell megállapítani annak érdekében, hogy az  $sg$  járműalcsoport ne járuljon hozzá a szén-dioxid-kibocsátási pályagörbéhez.

### 5.1.2. Szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbék

5.1.2.1. Ezután minden  $sg$  járműalcsoportha és az  $Y$  év minden beszámolási időszakára vonatkozóan meg kell határozni a következő szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbéket:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Minden gyártóra és 2019 és 2024 között az  $Y$  év minden beszámolási időszakára vonatkozóan meg kell határozni a következő szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbéket:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Minden gyártóra és 2025 és 2040 között az  $Y$  év minden beszámolási időszakára vonatkozóan meg kell határozni a következő szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbéket:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

Ahol:

- $\sum_{sg}$  az adott szén-dioxid-kibocsátási pályagörbe 4.2. pont szerinti kiszámításakor figyelembe vett alcsoportok összege;
- $share_{sg}$  a gyártó új nehézgépjárműveinek az  $sg$  járműalcsoponton belüli részaránya, a 2.4. pontban meghatározottak szerint;
- $MPW_{sg}$  a 2.6. pontban meghatározott érték;
- $rCO2_{sg}$  a 3.1.2. pontban meghatározott érték;
- $rCO2p_{sg}$  a 3.1.2. pontban meghatározott érték;
- $pV_{sg}$  a gyártó azon új nehézgépjárműveinek az  $sg$  alcsoponton belüli részaránya, amelyeket elsődleges járműveik szén-dioxid-kibocsátásával együtt a 7b. cikk értelmében figyelembe kell venni a 2.2. pont szerinti átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításakor.

## 5.2. A kibocsátási jóváírások és tartozások kiszámítása az egyes beszámolási időszakokban

Minden gyártó esetében, valamint a 2019-től 2040-ig tartó időszak  $Y$  éveinek minden egyes beszámolási időszaka esetében a  $cCO2(X)_Y$  kibocsátási jóváírások és a  $dCO2(X)_Y$ , ( $X = NO, M$ ) kibocsátási tartozások legfeljebb a következő értéket érhetik el, vagy értékük nulla lehet (azaz a kibocsátási jóváírások és tartozások nem lehetnek negatívak):

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

Ahol:

$ET(X)_Y$  a gyártó 5.1. pont szerint meghatározott szén-dioxid-kibocsátási pályagörbéje az Y év **beszámolási időszakában** ( $X = 2025, NO, M$ );

$CO2(X)_Y$  a gyártó 2.7. pont szerint meghatározott átlagos fajlagos kibocsátása az Y év **beszámolási időszakában** ( $X = 2025, NO, M$ );

$T(X)_Y$  a gyártó 4. pont szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célértéke az Y év **beszámolási időszakában** ( $X = 2025, NO, M$ );

$V_Y$  a gyártó új nehézgépjárműveinek száma az Y év **beszámolási időszakában**.

### 5.3. Kibocsátási tartozásküszöb

Minden gyártó esetében az Y év valamely beszámolási időszakára vonatkozó  $limCO2(X)_Y$  kibocsátási tartozásküszöbök meghatározása a következő:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$  Az  $Y < 2030$  év beszámolási időszakai esetében;

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$  Az  $Y \geq 2030$  év beszámolási időszakai esetében;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$  Az  $Y \geq 2030$  év beszámolási időszakai esetében.

Ahol:

$T(X)_Y$  a gyártó 4. pont szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célértéke az Y év **beszámolási időszakában** ( $X = 2025, NO, M$ );

$V(X)_Y$  a gyártó azon új nehézgépjárműveinek járműalcsoportokon belüli száma az Y év **beszámolási időszakában**, amelyeket figyelembe vesznek a  $CO2(X)$  fajlagos szén-dioxid-kibocsátás 4.2. pont szerinti kiszámításakor ( $X = 2025, NO, M$ ).

#### 5.4. Korai kibocsátási jóváírások

A 2025. év *beszámolási időszakában* felhalmozott kibocsátási tartozásokból ki kell vonni egy, az *e beszámolási időszak* előtt szerzett kibocsátási jóváírásoknak megfelelő összeget, amelyet minden gyártó esetében az alábbiak szerint kell meghatározni:

$$redCO2 = \min(dCO2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

Ahol:

min. a zárójelben található két érték közül a kisebb;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$  a 2019 és 2024 *közötti Y évek beszámolási időszakai* során felhalmozott összeg;

$dCO2(NO)_Y$  az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási tartozások az *Y év beszámolási időszakára*;

$cCO2(NO)_Y$  az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási jóváírások az *Y év beszámolási időszakára*.

#### 6. A GYÁRTÓ 8. CIKK (2) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT SZÉN-DIOXID-TÖBBLETKIBOCSÁTÁSÁNAK MEGHATÁROZÁSA

A 2025. *évtől* kezdődően minden gyártóra és az *Y év* minden egyes *beszámolási időszakára* vonatkozóan meg kell határozni a jármű-kategória  $exeCO2(X)_Y$  fajlagos szén-dioxid-többletkibocsátásának értékét az alábbiak szerint, ha az érték pozitív ( $X = NO, M$ ). Ha a következő számítások negatív értéket eredményeznek az  $exeCO2(X)_Y$  esetében, akkor azt nullában kell megállapítani.

A 2025. évi *beszámolási időszak* esetében:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

A 2026 és 2028, a 2030 és 2033, valamint a 2035 és 2038 közötti Y évek beszámolási időszakai esetében:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

A 2030 és 2033, valamint a 2035 és 2038 közötti Y évek beszámolási időszakai esetében:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Az Y = 2029, 2034 és 2039 évek beszámolási időszakai esetében:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Az Y = 2034 és 2039 évek beszámolási időszakai esetében:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

A 2040. év beszámolási időszakai esetében:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Az  $Y > 2040$  évek beszámolási időszakai esetében:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Ahol:

$\sum_{Y=2019}^{2024}$  a 2019 és 2024 *közötti Y évek beszámolási időszakai* során felhalmozott összeg;

$\sum_{I=2025}^Y$  a 2025 és az *Y év közötti I évek beszámolási időszakai* során felhalmozott összeg;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$  a 2025 és az *(Y-1) év közötti J évek beszámolási időszakai* során felhalmozott összeg;

$\sum_{I=2025}^{2039}$  a 2025 és 2039 *közötti I évek beszámolási időszakai* során felhalmozott összeg;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$  a 2030 és az *(Y-1) év közötti J évek beszámolási időszakai* során felhalmozott összeg;

$dCO2(X)_Y$  az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási tartozások az *Y év beszámolási időszakára* (X = NO, M);

$cCO2(X)_Y$  az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási jóváírások az *Y év beszámolási időszakára* (X = NO, M);

$limCO2(X)_Y$  az 5.3. pont szerint meghatározott kibocsátási tartozásküszöb (X = NO, M);

$redCO2(X)$  a kibocsátási tartozások 5.4. pont szerint meghatározott csökkentése a 2025. év *beszámolási időszakára* (X = NO, M).

Minden egyéb esetben az  $exeCO2(X)_Y$  többletkibocsátás értékét nullában kell megállapítani (X = NO, M).

A 8. cikk (2) bekezdésében említett Y év beszámolási időszakára vonatkozó szén-dioxid-többletkibocsátás a következő:

$$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$$

## II. MELLÉKLET

### A 11. cikkben említett kiigazítási eljárások

#### **1. A SZÉN-DIOXID-REFERENCIAKIBOCSÁTÁS KIIGAZÍTÁSA A TÍPUSJÓVÁHAGYÁSI ELJÁRÁSOKNAK A 11. CIKK (2) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT MÓDOSÍTÁSÁT KÖVETŐEN**

A típusjóvágási eljárásoknak a 11. cikk (2) bekezdésében említett módosítását követően az I. melléklet 3.1.2. pontjában említett szén-dioxid-referenciakibocsátást újra ki kell számítani.

E célból a  $v$  új nehézgépjárműveknek és elsődleges járműveknek az  $mp$  célprofilhoz az I. melléklet 2.1. pontja szerint meghatározott, g/km-ben kifejezett szén-dioxid-kibocsátását a következőképpen kell kiigazítani:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2_{r,mp}) / (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2(RP)_{r,mp})$$

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

Ahol:

$\sum_r$  az  $sg$  alcsoport összes  $r$  reprezentatív járművének összege;

$sg$  az az alcsoport, amelybe a  $v$  jármű tartozik;

$S_{r,sg}$  az  $r$  reprezentatív járműnek az  $sg$  járműalcsoporton belüli statisztikai súlya;

$CO2(RP)_{v,mp}$  a  $v$  jármű g/km-ben kifejezett,  $mp$  célprofilra meghatározott és a referencia-időszakra bejelentett nyomonkövetési adatokon alapuló fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;

$CO_2(RP)_{r,mp}$	az $r$ reprezentatív jármű g/km-ben kifejezett, $mp$ célprofilra meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása, amelyet az 595/2009/EK rendelettel és annak a referencia-időszakban alkalmazott végrehajtási intézkedéseivel összhangban állapítottak meg;
$CO_{2r,mp}$	az $r$ reprezentatív jármű $mp$ célprofilra meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása, amelyet az 595/2009/EK rendelettel és a 11. cikk (3) bekezdésének a) pontjában említett módosítások végrehajtási intézkedéseivel összhangban állapítottak meg;
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	a $v$ nehézgépjármű elsődleges járművének g/km-ben kifejezett, $mp$ célprofilra meghatározott és a referencia-időszakra bejelentett nyomkövetési adatokon alapuló fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	az $r$ reprezentatív jármű elsődleges járművének g/km-ben kifejezett fajlagos szén-dioxid-kibocsátása, amelyet az 595/2009/EK rendelettel és annak a referencia-időszakban alkalmazott végrehajtási intézkedéseivel összhangban állapítottak meg;
$CO_{2pr,mp}$	az $r$ reprezentatív jármű elsődleges járművének $mp$ célprofilra meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása, amelyet az 595/2009/EK rendelettel és a 11. cikk (3) bekezdésének a) pontjában említett módosítások végrehajtási intézkedéseivel összhangban állapítottak meg.

A fajlagos szén-dioxid-kibocsátást a III. mellékletnek megfelelően normalizálni kell, a 14. cikk (1) bekezdésének f) pontjában említett paraméterekre vonatkozó azon értékek felhasználásával, amelyek a 11. cikk (2) bekezdésének a) pontjában említett beszámolási időszakban alkalmazandók.

A reprezentatív járművek meghatározása a 11. cikk (3) bekezdésében említett módszerrel történik.

## 2. A 11. CIKK (2) BEKEZDÉSE SZERINT KIIGAZÍTOTT SZÉN-DIOXID-REFERENCIAKIBOCSÁTÁS ALKALMAZÁSA

Ha az Y év beszámolási időszakában egy gyártó egyes új nehézgépjárműveinek fajlagos szén-dioxid-kibocsátását a 11. cikk (2) bekezdésében említett módosításokkal határozták meg, az *sg* járműalcsoporthoz az I. melléklet 4. és 5.1. pontjában használt  $rCO2_{sg}$  szén-dioxid-referenciakibocsátását a következőképpen kell kiszámítani:

$$rCO2_{sg} = \sum_i V_{sg,i}/V_{sg} \times rCO2_{sg,i}$$

Ahol:

$\sum_i$  a következő összeg:

- ha  $i = [\dots]0$ : a szén-dioxid-kibocsátás meghatározására szolgáló, nem módosított eljárás során keletkező összeg, amelyre a kiigazítások nélküli kezdeti szén-dioxid-referenciakibocsátás érvényes, és
- ha  $i \geq 1$ : a 11. cikk (2) bekezdésében említett valamennyi későbbi módosítás során keletkező összeg.

$V_{sg}$  a gyártó új nehézgépjárműveinek száma az Y év beszámolási időszakában és az *sg* alcsoporthoz;

$V_{sg,i}$  a gyártó új nehézgépjárműveinek száma az Y év beszámolási időszakában és az *sg* alcsoporthoz, amelynek fajlagos szén-dioxid-kibocsátását az *i* módosítás figyelembevételével határozták meg;

$rCO2_{sg,i}$  megfelel a következőknek:

- ha  $i = 0$ : a nem kiigazított szén-dioxid-referenciakibocsátás;
- ha  $i \geq 1$ : az *sg* járműalcsoporthoz az *i* módosítás figyelembevételével meghatározott szén-dioxid-referenciakibocsátás.

## II. MELLÉKLET<sup>21</sup>

### „III. MELLÉKLET

#### Az új nehézgépjárművek 4. cikkben említett fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának normalizálása

##### 1. A FAJLAGOS SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁS NORMALIZÁLÁSA

Az I. melléklet 2.1. pontja szerinti számítás céljából a járművek  $CO2_{v,mp}$  szén-dioxid-kibocsátásának értékeit a következőképpen kell normalizálni:

$$CO2_{v,mp} = reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) + \Delta CO2cv_{v,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{az N és az O kategóriájú járművek esetében})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{az M kategóriájú járművek esetében})$$

Az elsődleges járművek [(Co2p) (v,mp)CO2p] (v,mp) szén-dioxid-kibocsátásának értékeit ugyanazon módszertan alapján kell normalizálni, az elsődleges járművek paramétereinek felhasználásával.

Ahol:

$CO2_{v,mp}$  a  $v$  jármű  $mp$  célprofilhoz meghatározott normalizált szén-dioxid-kibocsátása, amelyet figyelembe kell venni az I. melléklet 2.1. pontja szerinti számítás során;

$reportCO2_{v,mp}$  egy új  $v$  nehézgépjármű  $mp$  célprofilhoz meghatározott, g/km-ben [...] kifejezett, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett szén-dioxid-kibocsátása;

$\Delta CO2_{v,mp}(m)$  a 3. pont szerint kell meghatározni;

---

<sup>21</sup> Lásd a 20. lábjegyzetet.

$\Delta CO_2cv_{v,mp}$	a 4. pont szerint kell meghatározni;
$PL_{v,mp}$	az <i>mp</i> célprofilba tartozó <i>v</i> jármű hasznos terhelése, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva;
$PL_{sg,mp}$	az <i>sg</i> alcsoport és az <i>mp</i> célprofil hasznos terhelése az I. melléklet 2.5. pontjában előírtak szerint;
$PM_{v,mp}$	az <i>mp</i> célprofilba tartozó <i>v</i> jármű utastömege, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva;
$PM_{sg,mp}$	az <i>sg</i> alcsoport és az <i>mp</i> célprofil utastömege az I. melléklet 2.5. pontjában előírtak szerint;
$cCW_v$	a <i>v</i> jármű saját tömegének 2. pont szerinti korrekciója.

## 2. A JÁRMŰ SAJÁT TÖMEGÉNEK NORMALIZÁLÁSA

Mivel a jármű kihasználhatósága javul a műszakilag megengedett legnagyobb hasznos terhelés vagy az utasszám emelkedésével, de műszaki okokból e paraméterek magasabb értékei a jármű saját tömegének megnövekedésével és ezáltal nagyobb szén-dioxid-kibocsátással korrelálnak, az *sg* alcsoportba tartozó *v* jármű önsúlyának alábbi korrekcióját kell alkalmazni fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának 1. pont szerinti normalizálása céljából:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (\max PL_{sg} - \max PL_v) \quad (\text{az N kategóriájú járművek esetében}) \dots;$$

$$\underline{cCW_v = 0} \quad (\text{az O kategóriájú járművek esetében});$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (\max PN_{sg} - \max PN_v) \quad \text{az M kategóriájú járművek esetében.}$$

Ahol:

- $a_{sg}$  a 2.1. pont szerint a  $v$  jármű beszámolási időszakára meghatározott lineáris együttható;
- $maxPL_v$  a  $v$  jármű műszakilag megengedett legnagyobb hasznos terhelése a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva;
- $maxPN_v$  a  $v$  jármű műszakilag megengedett legnagyobb utasszáma a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva;
- $maxPL_{sg}$  az  $sg$  járműalcsoporthoz az I. melléklet 2.5. pontja szerint meghatározott, műszakilag megengedett legnagyobb hasznos terhelése;
- $maxPN_{sg}$  az  $sg$  járműalcsoporthoz az I. melléklet 2.5. pontja szerint meghatározott, műszakilag megengedett legnagyobb utasszáma.

## 2.1. A normalizálási paraméterek meghatározása

Mindegyik beszámolási időszakra vonatkozóan meg kell határozni az  $a_{sg}$  és a  $b_{sg}$  paramétert a  $CW_v$  értékeinek a  $maxPL_v$  (N és O kategóriájú járművek) és a  $maxPN_v$  (M kategóriájú járművek) értékekkel való korrelációjának lineáris regresszióanalízisével, az  $sg$  alcsoporthoz tartozó összes újonnan nyilvántartásba vett  $v$  járművet figyelembe véve:

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \quad (\text{az N kategóriájú járművek esetében}) \quad [...];$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \quad \text{az M kategóriájú járművek esetében.}$$

Ahol:

$CW_v$  a  $v$  jármű saját tömege a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva; ha nem áll rendelkezésre pontos érték, akkor a  $v$  jármű korrigált tényleges tömege alapján megközelítő értéket is meg lehet állapítani;

$maxPL_v$  a  $v$  jármű műszakilag megengedett legnagyobb hasznos terhelése a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva;

$maxPN_v$  a  $v$  jármű műszakilag megengedett legnagyobb utasszáma a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva.

### 3. A SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁS VÁLTOZÁSA A JÁRMŰ ÖSSZTÖMEGÉNEK VÁLTOZÁSA MIATT

A  $v$  jármű  $mp$  célprofilra meghatározandó szén-dioxid-kibocsátásának utólagos módosítását, amelyre a járműhöz annak szén-dioxid-kibocsátása megállapítása érdekében hozzárendelendő teljes tömeg utólagos módosítása miatt kerül sor, a következő lineáris közelítéssel kell meghatározni:

$$\Delta CO2_{v,mp}(m) = m \cdot (CO2_{v,r} - CO2_{v,l}) / (Mr - Ml)$$

Ahol:

$m$  a  $v$  járműhöz annak szén-dioxid-kibocsátása meghatározása érdekében hozzárendelt teljes tömeg módosítása;

$CO2_{v,r}$  a  $v$  jármű g/km-ben kifejezett szén-dioxid-kibocsátása, a tömeg módosítása nélkül, ugyanarra az  $mp$  célprofilra meghatározva, reprezentatív terhelési körülmények mellett;

$CO2_{v,l}$	a $v$ jármű g/km-ben kifejezett szén-dioxid-kibocsátása, a tömeg módosítása nélkül, ugyanarra az $mp$ célprofilra meghatározva, alacsony terhelési körülmények mellett;
Mr	a jármű teljes tömege szimulációban, a tömeg módosítása nélkül, ugyanarra az $mp$ célprofilra meghatározva, reprezentatív terhelési körülmények mellett;
MI	a jármű teljes tömege szimulációban, a tömeg módosítása nélkül, ugyanarra az $mp$ célprofilra meghatározva, alacsony terhelési körülmények mellett.

#### 4. A KÜLÖNBÖZŐ RAKOMÁNYMENNYISÉGEK NORMALIZÁLÁSA

Az ugyanazon alcsoportba tartozó O kategóriájú járművek rakománymennyisége eltérő lehet. Mivel a jármű kihasználhatósága javul a rakománymennyiség függvényében, de műszaki okokból ez a növekedés nagyobb szén-dioxid-kibocsátással korrelál, az  $sg$  alcsoportba tartozó  $v$  jármű szén-dioxid-kibocsátásának alábbi korrekcióját kell alkalmazni:

$$\Delta CO2_{cv_{v,mp}} = a_{sg,mp} \cdot (CV_{sg} - CV_v)$$

Ahol:

$a_{sg,mp}$	a 4.1. pont szerint a $v$ jármű beszámolási időszakára meghatározott lineáris együttható;
$CV_v$	a $v$ jármű rakománymennyisége a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva;
$CV_{sg}$	az $sg$ járműalcsoportnak az I. melléklet 2.5. pontja szerint meghatározott rakománymennyisége.

Az N és M kategóriájú járművek esetében a  $\Delta CO2_{cv_{v,mp}}$  szén-dioxid-kibocsátás korrekciója nulla.

#### 4.1. A normalizálási paraméterek meghatározása

Minden beszámolási időszakra és minden célprofilra vonatkozóan meg kell határozni az  $a_{sg, mp}$  és a  $b_{sg, mp}$  paramétert a  $CV_v$  értékeinek a  $[reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)]$  értékekkel való korrelációjának lineáris regresszióanalízisével, az  $sg$  alcsoportba tartozó összes újonnan nyilvántartásba vett  $v$  járművet figyelembe véve:

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

Ahol:

$CV_v$  a  $v$  jármű rakománymennyisége a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett adatok alapján meghatározva;

$reportCO2_{v,mp}$ , és  $\Delta CO2_{v,mp}(m)$  megfelel az 1. pontban meghatározottaknak.”

[...] <sup>22</sup>

#### IV. MELLÉKLET

### A 13a. és 13b. cikkben említett nyomon követendő és bejelentendő adatokkal kapcsolatos szabályok

#### A. RÉSZ: A TAGÁLLAMOK ÁLTAL NYOMON KÖVETENDŐ ÉS BEJELENTENDŐ ADATOK

- a) a tagállam területén nyilvántartásba vett, a 2. cikkben említett összes új nehézgépjármű jármű-azonosító száma;
- b) a gyártó neve;
- c) gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve);
- d) a megfeleléségi nyilatkozat 38. pontjában megadott felépítménykód, beleértve adott esetben az (EU) 2018/858 rendelet I. mellékletének 2. függelékében említett kiegészítő számokat is;
- e) a 2. cikk első bekezdésének a) vagy b) pontjában említett nehézgépjárművek esetében az erőátviteli rendszerre vonatkozó, a megfeleléségi nyilatkozat 23., 23.1. és 26. pontjában meghatározott információk;
- f) a járműnek a megfeleléségi nyilatkozat 29. pontjában megadott legnagyobb sebessége;
- g) a készültségi fok, amelyet a megfeleléségi nyilatkozatnak az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet VIII. mellékletének 2. pontja szerint választott mintája feltüntet;
- h) a megfeleléségi nyilatkozat 0.4. pontjában feltüntetett jármű-kategória;
- i) a tengelyek száma, a megfeleléségi nyilatkozat 1. pontjában meghatározottak szerint;
- j) a műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg, a megfeleléségi nyilatkozat 16.1. pontjában meghatározottak szerint;
- k) a gyártói nyilvántartási dokumentumhoz tartozó kriptográfiai hashfüggvény lenyomata, a megfeleléségi nyilatkozat 49.1. pontjában meghatározottak szerint; a 2025. június 30-ig nyilvántartásba vett járművek esetében elég, ha a tagállamok csak a kriptográfiai hashfüggvény első 8 karakterét jelentik be;
- l) a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás, a megfeleléségi nyilatkozat 49.5. pontjában meghatározottak szerint;
- m) az átlagos hasznos terhelés, a megfeleléségi nyilatkozat 49.6. pontjában meghatározottak szerint;

---

<sup>22</sup> [...]

- n) a nyilvántartásba vétel időpontja;
- o) a 3. cikk 24. pontjában említett, extra nehéz járműszerelvényben használt N3 kategóriájú tehergépkocsi esetén a járműszerelvény műszakilag megengedett legnagyobb össztömege a megfelelőségi nyilatkozat vagy az egyedijármű-bizonyítvány 16.4. pontjában meghatározottak szerint;
- [...]p) a különleges rendeltetésű járművek kijelölése a megfelelőségi nyilatkozat 51. pontjában meghatározottak szerint;
- q) a hajtott tengelyek száma, a megfelelőségi nyilatkozat 3. pontjában meghatározottak szerint;
- [...]r) az (EU) 2018/858 rendelet 2. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján jóváhagyott járművek esetében az arra vonatkozó információ, hogy a járművet a polgári védelem, a tűzoltóság vagy a közrend fenntartásáért felelős erők általi használatra tervezték, gyártották vagy ahhoz igazították;
- [...]s) a polgári védelem, a tűzoltóság vagy a közrend fenntartásáért felelős erők általi használatra vagy a fegyveres szolgálatok általi használatra nyilvántartásba vett járművek esetében annak megerősítése, hogy a járművet a polgári védelem, a tűzoltóság vagy a közrend fenntartásáért felelős erők vagy a fegyveres szolgálatok általi használat céljából vették nyilvántartásba, és hogy a jármű megfelel az e rendelet 2. cikkének (5) bekezdésében meghatározott feltételeknek. Az (EU) 2018/858 rendelet 45. cikkének (1) bekezdése alapján alkalmazandó nemzeti mentességektől függetlenül valamennyi jármű esetében – az egyedileg jóváhagyott járműveket is beleértve – a megfelelő információk azok, amelyeket az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendeletben<sup>23</sup> meghatározott mintáknak megfelelően az uniós megfelelőségi nyilatkozatban, az EU-egyedijármű-bizonyítványban vagy a nemzeti egyedijármű-bizonyítványban fel kell tüntetni.

---

<sup>23</sup> A Bizottság (EU) 2020/683 végrehajtási rendelete (2020. április 15.) az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszerei, alkotóelemei és önálló műszaki egységei jóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozó közigazgatási követelmények tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 163., 2020.5.26., 1. o.).

## B. RÉSZ: A GYÁRTÓK ÉS EGYÉB SZERVEZETEK ÁLTAL BEJELENTENDŐ ADATOK

A 13b. cikknek megfelelően minden bejelentőnek be kell jelentenie a következő adatokat azon járművek tekintetében, amelyekről az (EU) 2017/2400 rendelet és az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet<sup>24</sup> rendelkezéseinek megfelelően gyártói nyilvántartási dokumentumot (MRF) vagy járműinformációs dokumentumot (VIF) kell kiállítania.

A IV. melléklet A. részének p) és q) pontjában említett járművek esetében a 7a. cikkben említett gyártó a 2. cikk (4) és (5) bekezdésének megfelelően arról is tájékoztatja a Bizottságot, ha egy olyan járművet, amely egyébként mentesülne a 3a. cikkben meghatározott kötelezettségek alól, nem kell e követelmények alól mentesíteni.

Jármű-kategóriák/ alcsoporthoz	Bejelentők			
	Elsődleges járműgyártó <sup>(1)</sup>	Közbeneső járműgyártó <sup>(2)</sup>	Járműgyártó <sup>(3)</sup>	Kijelölt műszaki szolgálat <sup>(8)</sup>
N kategória/összes alcsoporthoz	nem alkalmazandó	nem alkalmazandó	– MRF <sup>(4)</sup> – További információk *	nem alkalmazandó
M kategória/összes alcsoporthoz	– VIF <sup>(4) (5)</sup> – MRF <sup>(4) (6)</sup> – További információk* az elsődleges járművel kapcsolatban	nem alkalmazandó	– VIF <sup>(4) (7)</sup> – MRF <sup>(4) (7)</sup> – További információk *  a teljes vagy befejezett járművel kapcsolatban	nem alkalmazandó
O kategória/összes alcsoporthoz	nem alkalmazandó	nem alkalmazandó	– MRF <sup>(9)</sup> – További információk *	– MRF <sup>(9)</sup> – További információk *

<sup>24</sup> A Bizottság (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelete (2022. augusztus 1.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nagy teherbírású pótkocsik teljesítményének a gépjárművek szén-dioxid-kibocsátására, üzemanyag- és energiafogyasztására, valamint kibocsátásmentes hatótávolságára gyakorolt hatás tekintetében történő végrehajtásáról és az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 205., 2022.8.5., 145. o.).

- (1) Az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet 3. cikkének 29. pontja.
- (2) Az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet 3. cikkének 31. pontja.
- (3) Az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet 3. cikkének 4a. pontja.
- (4) Az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet 9. cikkének 2. pontja.
- (5) Az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet I. mellékletének 2.3. pontja.
- (6) Az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet I. mellékletének 2.4. pontja.
- (7) Az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet I. mellékletének 2.7.5. pontja.
- (8) Az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet 8. cikkének (6) bekezdése.
- (9) Az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet 8. cikkének (7) bekezdése.

**\*További információk:**

Szám	Nyomonkövetési paraméter	Forrás	A következő járművekre alkalmazandó
15	gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve)		minden jármű
24	a sebességváltó gyártójának neve és címe	az (EU) 2017/2400 rendelet VI. mellékletének 1. függelékében szereplő, alkatrészre, önálló műszaki egységre vagy rendszerre vonatkozó tanúsítványminta 0.4. pontja	N kategória; M kategória: csak az elsődleges járművek;
25	gyártmány (a sebességváltó gyártójának kereskedelmi neve)	az (EU) 2017/2400 rendelet VI. mellékletének 1. függelékében szereplő, alkatrészre, önálló műszaki egységre vagy rendszerre vonatkozó tanúsítványminta 0.1. pontja	N kategória; M kategória: csak az elsődleges járművek;
32	a tengelyek gyártójának neve és címe	az (EU) 2017/2400 rendelet VII. mellékletének 1. függelékében szereplő, alkatrészre, önálló műszaki egységre vagy rendszerre vonatkozó tanúsítványminta 0.4. pontja	N kategória; M kategória: csak az elsődleges járművek; O kategória

33	gyártmány (a tengelyek gyártójának kereskedelmi neve)	az (EU) 2017/2400 rendelet VII. mellékletének 1. függelékében szereplő, alkatrésze, önálló műszaki egységre vagy rendszerre vonatkozó tanúsítványminta 0.1. pontja	N kategória; M kategória: csak az elsődleges járművek; O kategória
39	a gumiabroncsok gyártójának neve és címe	az (EU) 2017/2400 rendelet X. mellékletének 1. függelékében szereplő, alkatrésze, önálló műszaki egységre vagy rendszerre vonatkozó tanúsítványminta 1. pontja	N kategória; M kategória: csak az elsődleges járművek; O kategória
40	gyártmány (a gumiabroncsok gyártójának kereskedelmi neve)	az (EU) 2017/2400 rendelet X. mellékletének 1. függelékében szereplő, alkatrésze, önálló műszaki egységre vagy rendszerre vonatkozó tanúsítványminta 3. pontja	N kategória; M kategória: csak az elsődleges járművek; O kategória
72	a szimulációs eszköz működtetésére vonatkozó engedély száma		minden jármű
75	a motor által a WHTC-ciklusban (8) kibocsátott CO2 tömege (g/kWh)	az 582/2011/EU rendelet I. melléklete 5. függeléke kiegészítésének 1.4.2. pontja, illetve 7. függeléke kiegészítésének 1.4.2. pontja (amelyik alkalmazandó)	N kategória; M kategória: csak az elsődleges járművek;
76	a motor tüzelőanyag-fogyasztása a WHTC-ciklusban (g/kWh)	az 582/2011/EU rendelet I. melléklete 5. függeléke kiegészítésének 1.4.2. pontja, illetve 7. függeléke kiegészítésének 1.4.2. pontja (amelyik alkalmazandó)	N kategória; M kategória: csak az elsődleges járművek;
77	a motor által a WHSC-ciklusban (9) kibocsátott CO2 tömege (g/kWh)	az 582/2011/EU rendelet I. melléklete 5. függeléke kiegészítésének 1.4.1. pontja, illetve 7. függeléke kiegészítésének 1.4.1. pontja (amelyik alkalmazandó)	N kategória; M kategória: csak az elsődleges járművek;
78	a motor tüzelőanyag-fogyasztása a WHSC-ciklusban (g/kWh)	az 582/2011/EU rendelet I. melléklete 5. függeléke kiegészítésének 1.4.1. pontja, illetve 7. függeléke kiegészítésének 1.4.1. pontja (amelyik alkalmazandó)	N kategória; M kategória: csak az elsődleges járművek;

101	a motor típusjóváhagyási száma a 2020. július 1-jei vagy azt követő szimulációs időponttal rendelkező járművek esetében	az 582/2011/EU rendelet I. melléklete 5., 6. vagy 7. függelékének 1.2.1. pontja (amelyik alkalmazandó)	N kategória; M kategória: csak az elsődleges járművek;
102	a munkafájllal megegyező nevű, vesszővel tagolt értékeket tartalmazó, mindegyik szimulációs célprofil és hasznos terhelési körülmény összesített eredményeit tartalmazó, .vsum kiterjesztésű fájl a 2021. július 1-jei vagy azt követő szimulációs időponttal rendelkező járművek esetében	az (EU) 2017/2400 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontjában említett szimulációs eszköz által annak grafikus felhasználói felületén (GUI) generált fájl	„[...]minden jármű

C. RÉSZ: A 13c. CIKKEL ÖSSZHANGBAN TÖRTÉNŐ NYILVÁNOSSÁGRA HOZATAL  
CÉLJÁBÓL HASZNÁLANDÓ LÉGELLENÁLLÁSI TÉNYEZŐ (CDXA) TARTOMÁNYOK

A 23. pontban említett CdxA értékeknek a 13c. cikkel összhangban történő nyilvánosságra hozatala céljából a Bizottság az alábbi táblázatban szereplő tartományokat használja – a táblázat az egyes CdxA értékeknek megfelelő tartományokat tartalmazza:

Tartomány	CdxA érték [m2]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38

A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

---

## V. MELLÉKLET

### A 13a–13c. cikkben említett adatbejelentés és -kezelés

#### 1. TAGÁLLAMOK ÁLTALI BEJELENTÉS

- 1.1. A IV. melléklet A. részében meghatározott adatokat a 13a. cikkel összhangban az illetékes hatóság kapcsolattartó pontja elektronikus adatátvitel útján továbbítja az Ügynökségnek.

A kapcsolattartó pont egyúttal értesíti a Bizottságot és az Ügynökséget is, amikor az adatokat e-mailben benyújtja az alábbi címekre:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

és

HDV-monitoring@eea.europa.eu

#### 2. GYÁRTÓK ÁLTALI BEJELENTÉS

- 2.1. A gyártók haladéktalanul bejelentik a Bizottságnak a következő információkat:
- a gyártó neve, amely a megfelelőségi nyilatkozatban vagy az egyedi jóváhagyási bizonyítványban szerepel;
  - a gyártónak a 19/2011/EU bizottsági rendeletben<sup>25</sup> meghatározott világonosítója (WMI-kód), amelyet a forgalomba hozott új nehézgépjárművek járműazonosító számaiban kell használni;
  - az adatoknak az Ügynökség számára történő feltöltéséért felelős kapcsolattartó pont.

A gyártók továbbá az ezen információkban bekövetkezett változásokról is tájékoztatják a Bizottságot.

Az ilyen bejelentéseket az 1.1. pontban megadott címekre kell elküldeni.

---

<sup>25</sup> A Bizottság 19/2011/EU rendelete (2011. január 11.) a gépjárművek és pótkocsijaik hatóságilag előírt gyári adattáblájára és járműazonosító számára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 8., 2011.1.12., 1. o.).

- 2.2. Az I. melléklet B. részének 2. pontjában meghatározott adatokat a 13b. cikkel összhangban a gyártó kapcsolattartó pontja elektronikus adatátvitel útján továbbítja az Ügynökségnek.

A kapcsolattartó pont egyúttal értesíti a Bizottságot és az Ügynökséget is, amikor az adatokat e-mailben benyújtja az 1.1. pontban említett címekre.

### 3. ADATFELDOLGOZÁS

- 3.1. Az Ügynökség kezeli az 1.1. és 2.2. pontnak megfelelően továbbított adatokat, és a feldolgozott adatokat rögzíti a nyilvántartásban.
- 3.2. Az előző beszámolási időszakban nyilvántartásba vett nehézgépjárművek nyilvántartásban rögzített adatait minden év április 30-ig közzé kell tenni, a következő adatok kivételével:
- 3.2.1. jármű-azonosító szám;
  - 3.2.2. a sebességváltó gyártójának neve és címe;
  - 3.2.3. gyártmány (a sebességváltó gyártójának kereskedelmi neve);
  - 3.2.4. a tengelyek gyártójának neve és címe;
  - 3.2.5. gyártmány (a tengelyek gyártójának kereskedelmi neve);
  - 3.2.6. a gumibroncsok gyártójának neve és címe;
  - 3.2.7. gyártmány (a gumibroncsok gyártójának kereskedelmi neve);
  - 3.2.8. a motor modellje;
  - 3.2.9. a sebességváltó modellje;
  - 3.2.10. a lassítófék modellje;
  - 3.2.11. a nyomatékátalakító modellje;
  - 3.2.12. a szöghajtás modellje;
  - 3.2.13. a tengely modellje;
  - 3.2.14. a légellenállás modellje;
  - 3.2.15. a munkafájllal megegyező nevű, vesszővel tagolt értékeket tartalmazó, mindegyik szimulációs célprofil és hasznos terhelési körülmény összesített eredményeit tartalmazó, .vsum kiterjesztésű fájl.

- 3.3. Amennyiben valamely illetékes hatóság vagy a gyártók hibát találnak a benyújtott adatokban, erről az Ügynökségnek küldött hibaértesítési jelentés és az 1.1. pontban említett címekre küldött e-mail útján haladéktalanul értesítik a Bizottságot és az Ügynökséget.
- 3.4. A Bizottság az Ügynökség támogatásával ellenőrzi a bejelentett hibákat, és adott esetben kijavítja a nyilvántartásban szereplő adatokat.
- 3.5. A Bizottság az Ügynökség támogatásával az adatok továbbítására vonatkozó határidő előtt kellő időben rendelkezésre bocsátja az 1.1. és 2.2. pontban említett adatátvitelhez szükséges elektronikus formátumokat.

*VI. MELLÉKLET*  
**MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT**

Az (EU) 2018/956 rendelet

Az (EU) 2018/956 rendelet	Ez a rendelet
1. cikk	1. cikk (2) bekezdés
2. cikk	2. cikk
3. cikk	3. cikk
4. cikk	13a. cikk
5. cikk	13b. cikk
6. cikk	13c. cikk
7. cikk	13d. cikk
8. cikk	13e. cikk
9. cikk	13f. cikk
10. cikk	–
11. cikk	14. cikk
12. cikk	16. cikk
13. cikk	17. cikk
14. cikk	–
I. melléklet	IV. melléklet
II. melléklet	V. melléklet”