



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2022. november 10.
(OR. en)

14598/22

**Intézményközi referenciaszám:
2022/0365(COD)**

**MI 805
ENV 1137
ENT 155
CODEC 1709
IA 181**

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2022. november 10.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2022) 586 final
Tárgy:	javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyásáról (Euro 7), továbbá a 715/2007/EK rendelet és az 595/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2022) 586 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2022) 586 final



Brüsszel, 2022.11.10.
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyásáról (Euro 7), továbbá a 715/2007/EK rendelet és az 595/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -
{SWD(2022) 360 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az egységes piac megfelelő működése érdekében biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. E célból az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet átfogó típusjóváahagyási és piacfelügyeleti rendszert ír elő a gépjárművekre és pótkocsijaikra, valamint az ilyen járművek rendszereire, alkotóelemeire és önálló műszaki egységeire vonatkozóan. Összehangolja továbbá a kibocsátás tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváahagyására vonatkozó műszaki előírásokat a tagállamonként eltérő követelmények elkerülése érdekében, valamint hogy biztosítva legyen a környezet és az egészség magas szintű védelme.

A levegőszennyezés továbbra is jelentős környezeti és egészségügyi kockázatot jelent Európában. Bár javult a levegőminőség, az EU városi lakosságának jelentős része még mindig olyan szennyezőanyag-koncentrációnak van kitéve, amely meghaladja a levegőminőség-keretirányelvben¹ meghatározott határértékeket. Becslések szerint 2018-ban a levegőszennyezés több mint 300 000 esetben okozott idő előtti halált az EU-28-ban². Noha ebben más ágazatok is közrejátszanak, a közúti közlekedés továbbra is levegőszennyezés egyik legfőbb forrása. 2018-ban a közúti közlekedésből származott átlagosan a káros NO_x-kibocsátás 39 %-a (47 % a városi területeken³) és az összes PM₁₀-kibocsátás 11 %-a⁴.

Az **európai zöld megállapodás**⁵ egy új növekedési stratégia, amelynek célja az EU átalakítása olyan igazságos és virágzó társadalommá, amely modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkezik. Az EU-nak elő kell mozdítania továbbá a szükséges digitális transzformációt, és be kell ruházni annak eszközeibe, mivel azok a változások nélkülözhetetlen katalizátorai. A digitális technológia valóban segítséget nyújthat a globális kibocsátások csökkentéséhez, az életminőség javításához és a társadalom környezeti lábnyomának csökkentéséhez, például az energiafelhasználás optimalizálása és a közlekedésből származó kibocsátások ellenőrzése révén⁶. Ahhoz, hogy 2050-re megvalósuljon a klímasemlegesség és a toxikus anyagoktól mentes környezetre irányuló szennyezőanyag-mentességi célkitűzés, minden ágazatot át kell alakítani, beleértve a közúti közlekedést is. Az európai zöld megállapodás bejelentette a belső égésű motorral felszerelt járművekre vonatkozó szigorúbb légszennyezőanyag-kibocsátási előírásokra irányuló javaslat elfogadását (Euro 7).

A közúti közlekedés dekarbonizációjának felgyorsítása érdekében a Bizottság 2021 júliusában javaslatot tett a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó **szén-dioxid-kibocsátási előírásokról** szóló rendelet módosítására⁷, hogy ezáltal megnyíljon az út a kibocsátásmentes

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről

és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról (HL L 152., 2008.6.11., 1. o.).

² [EEA, 2020](#). Európai levegőminőség – 2020. évi jelentés.

³ [JRC, 2019](#). Urban NO₂ Atlas (Városi NO₂ atlasz).

⁴ [EEA, 2020](#). Légszennyezőanyag-kibocsátási adatmegjelenítő (Göteborgi Jegyzőkönyv, Egyezmény a nagy távolságra jutó, országhatárokon áterjedő levegőszennyezésről) 1990–2018.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ COM(2021) 118 final.

⁷ COM(2021) 556 final.

mobilitás felé⁸. Emellett a Bizottság 2020 decemberében elfogadta a **fenntartható és intelligens mobilitási stratégiát**⁹, 2021 májusában pedig a **szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervet**¹⁰. E stratégiák szerint a közlekedési szennyezést drasztikusan vissza kell szorítani, különösen a városokban, az Euro 7 pedig alapvető jelentőséggel bír a tiszta mobilitásra való átállás során.

Végül, de nem utolsósorban az **új uniós iparstratégia**¹¹ eszközöket kínál a zöld és a digitális átállás kettős kihívásának kezeléséhez, valamint az európai ipar támogatásához az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek megvalósításában. A szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó új keret jogbiztonságot nyújt, és biztosítja az elsőként cselekvő lépéselőnyét az uniós gépjárműipar számára. A versenyelőny megőrzése érdekében az uniós kibocsátási előírásoknak meg kell előzniük azokat az előírásokat, amelyek kidolgozás alatt állnak az olyan kulcsfontosságú piacokon, mint az Egyesült Államok és Kína. Korlátozódhat az uniós gyártók hozzáférése ezekhez a piacokhoz a kibocsátási követelmények teljesítésének költségesebbé válásával a különböző piacokon.

A kibocsátásmentes személygépkocsikra/kisteherautókra való átállás legalább két évtizeden át fog tartani, tekintettel arra is, hogy a személygépkocsik/kisteherautók átlagos élettartama több, mint 11 év. Mindeközben a fenti szakpolitikai célkitűzések elérése érdekében azoknak a belső égésű motorral felszerelt járműveknek, amelyeket továbbra is forgalmaznak majd, a lehető legtisztábbaknak kell lenniük.

Ugyanakkor a gépjárműipar más jelentős változásokkal is szembesül: az ellátási láncban bekövetkező jelentős hiányokkal, az ukrajnai orosz katonai invázió hatásával, növekvő energia- és nyersanyagköltségekkel.

A személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozóan 2035-re javasolt 100 %-os szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célértékek, a nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások felülvizsgálatára irányuló, küszöbön álló javaslat, valamint a piacra kerülő kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek és új Euro 6d/VI E járművek növekvő aránya ellenére, további fellépés nélkül rövid és középtávon nem érhető el alacsony szennyezési szint a közúti közlekedésből származó szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében. A javaslat várhatóan három meghatározott **problémára** nyújt megoldást, amelyek miatt az Euro 6/VI kibocsátási előírások nem járulnak hozzá kellő mértékben a közúti közlekedésből származó szennyezőanyag-kibocsátás szükséges mértékű csökkentéséhez. Ezek a problémák a következők: 1. a járművekre vonatkozó kibocsátási előírások összetettsége; 2. a járművekre vonatkozó elavult kibocsátási határértékek; és 3. a járművek valós kibocsátásainak nem megfelelő ellenőrzése.

A kezdeményezés **általános célkitűzése** kettős: 1. az egységes piac megfelelő működésének biztosítása a járművek kibocsátására vonatkozó megfelelőbb, költséghatékonyabb és időtállóbb szabályok meghatározása révén; valamint 2. a környezet és az egészség magas szintű védelmének biztosítása az EU-ban a közúti közlekedésből származó szennyezőanyag-kibocsátás további csökkentésével.

Ez a kezdeményezés a következő három **konkrét célkitűzés** megvalósítása révén járul hozzá az általános célkitűzés eléréséhez. Célja:

⁸ Ezt 2022-ben a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásaira vonatkozó javaslat fogja követni.

⁹ COM(2020) 789 final.

¹⁰ COM(2021) 400 final.

¹¹ COM(2020) 102 final és COM(2021) 350 final.

- (1) a jelenlegi Euro kibocsátási előírások egyszerűsítése;
- (2) naprakész határértékek meghatározása valamennyi releváns légszennyező anyagra vonatkozóan;
- (3) a valós kibocsátások ellenőrzésének javítása.

A valós vezetési feltételek melletti kibocsátás hatékonyabb korlátozása a jármű teljes élettartama alatt nagy jelentőséggel bír a használtautó-piac számára, ami fontos számos uniós ország, de más régiók, például Afrika vagy a Közel-Kelet számára is. Az Euro 7 javaslat célja a járművek kibocsátásának csökkentése hosszabb időn át a jármű élettartama során, ami előnyös a használt járműveket használók számára is. Különösen a 3. számú konkrét célkitűzés vonatkozásában, az Euro 7 előtti személygépkocsik még évekig hatással lesznek levegő minőségére. Megfelelő ösztönzőket lehetne bevezetni annak érdekében, hogy a régebbi személygépkocsikat utólag úgy alakítsák át, hogy azok megfeleljenek az Euro 7 előírásainak nem csupán a kipufogógáz-kibocsátás, de a gumiabroncsok és a fékek kibocsátása tekintetében is. Emellett a meglévő járműállományból származó kibocsátások gyorsuló ütemű csökkentése és a kibocsátásmentes közlekedésre való átállás felgyorsítása érdekében fontos ösztönözni a belső égésű motorral felszerelt járművek akkumulátoros vagy üzemanyagcellás elektromos meghajtásúvá való átalakítását.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete létrehozta a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszerei, alkotóelemei és önálló műszaki egységei jóváhagyásának és piacfelügyeletének általános keretét.

A járművekre vonatkozó Euro kibocsátási előírások (a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet) a fenti keret részét képezik¹². Ezek kapcsolódnak számos meglévő szakpolitikai rendelkezéshez és tervezett javaslatához, amelyek a közúti közlekedésből származó légszennyező anyagokkal foglalkoznak, valamint azokhoz a CO₂-kibocsátási előírásokhoz¹³, amelyek járulékos előnyként csökkentik a légszennyező anyagok kibocsátását. A személygépkocsikra, kisteherautókra, tehergépkocsikra és autóbuszokra vonatkozó Euro 7 kibocsátási előírásokról szóló jelenlegi jogalkotási javaslat nagyobb összhangot teremt az Euro kibocsátási előírások és a következő intézkedések között.

A **levegőminőség-keretirányelv**¹⁴ célja a levegőminőség javítása azáltal, hogy határértékeket állapít meg az összes levegőszennyezési forrásból (pl. mezőgazdaság, energiaágazat, feldolgozóipar stb.) származó egyes légszennyező anyagok környezeti levegőben mért koncentrációjára vonatkozóan. A **nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségekről szóló irányelv**¹⁵ célja a légszennyező anyagok nemzeti kibocsátásának csökkentése azáltal, hogy nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségeket állapít meg az egyes légszennyező anyagokra vonatkozóan, az összes ágazatból, köztük a közúti közlekedésből származó kibocsátások csökkentésével. A Bizottság 2022. október 26-án javaslatot fogadott el a levegőminőség-keretirányelv felülvizsgálatára vonatkozóan¹⁶. A javasolt felülvizsgálat 2030-ra vonatkozó időközi uniós levegőminőségi előírásokat határoz meg, amelyek jobban igazodnak az Egészségügyi Világszervezet iránymutatásaihoz, miközben az EU-t olyan

¹² Ezeket az (EU) 2018/858 rendelet II. melléklete tartalmazza.

¹³ Az (EU) 2019/631 rendelet és az (EU) 2019/1242 rendelet.

¹⁴ 2008/50/EK irányelv.

¹⁵ (EU) 2016/2284 irányelv.

¹⁶ Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról, COM(2022) 542.

pályára állítja, hogy legkésőbb 2050-re elérje a levegő szennyezőanyag-mentességét. Az Euro 7 javaslat fontos eleme e törekvés megvalósításának, valamint a tisztább levegőre irányuló uniós politikai célkitűzésekhez való hozzájárulásnak, beleértve a levegőminőség-keretirányelv felülvizsgálatát is. Az Euro 7 előírásokra irányuló javaslat, azáltal, hogy biztosítja a közúti közlekedésből származó összes releváns légszennyezőanyag-kibocsátás csökkentését a levegőminőség-keretirányelvvel és a nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségekről szóló irányelvvel összhangban a légszennyező anyagok lefedettsége és célértékei tekintetében, tulajdonképpen támogatja a tagállamokat a levegőminőség-keretirányelv és a nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségekről szóló irányelv szerinti kötelezettségvállalásaik teljesítésében.

A **szén-dioxid-kibocsátási előírások** támogatják az európai klímarendeletben¹⁷ meghatározott uniós éghajlatvédelmi törekvést, amely arra irányul, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenjen az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátása. 2021 júliusában a Bizottság javaslatot tett a személygépkocsikra/kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások felülvizsgálatára és megerősítésére¹⁸, a nehézgépjárművekre vonatkozó előírások felülvizsgálatára pedig várhatóan 2022 végén kerül sor. Míg a szén-dioxid-kibocsátási előírások ösztönzik a kibocsátásmentes technológiákat, például az elektromos járműveket, az új Euro 7 előírások a belső égésű motorokból származó káros légszennyező anyagok kibocsátására és az elektromos járművek nem kipufogógáz-eredetű kibocsátására irányulnak az emberi egészség és a környezet védelme érdekében. Ezért az Euro 7 általános célkitűzései érvényben maradnak, mivel a belső égésű motorral felszerelt járművek továbbra is kipufogógáz-eredetű szennyezőanyagokat bocsátanak ki, és minden jármű hozzájárul a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátásokhoz. Az új személygépkocsikra/kisteherautókra vonatkozóan 2035-re javasolt 100 %-os CO₂-csökkentési célkitűzés ellenére a belső égésű motorral forgalomba hozott járművek (beleértve a hibrideket is) száma továbbra is fontos marad, különösen a tehergépkocsi/autóbuszok vonatkozásában. A szén-dioxid-kibocsátási és a szennyezőanyag-kibocsátási előírások kiegészítik egymást az európai zöld megállapodás éghajlat-politikai és szennyezőanyag-mentességi célkitűzésének elérése érdekében, és hozzájárulnak a fenntartható mobilitásra való áttéréshez.

A **műszaki vizsgálatról szóló irányelvek**¹⁹ célja a közúti biztonság növelése az EU-ban, valamint a járművek környezeti teljesítményének biztosítása a járművek teljes élettartama során végzett rendszeres ellenőrzés révén. A kibocsátásokat illetően az irányelvek célja az, hogy hozzájáruljanak a légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentéséhez a műszaki hibák miatt túlságosan magas kibocsátású járművek hatékonyabb kiszűrésével időszakos műszaki ellenőrzések és közúti műszaki ellenőrzések során. E célkitűzés támogatása érdekében ez a javaslat olyan – többek között fedélzeti ellenőrzéssel megvalósított – elemeket tartalmaz, amelyek várhatóan költségmegtakarítást eredményeznek. Ezek a mechanizmusok fokozatosan a műszaki vizsgálatról szóló irányelvek elsődleges eszközévé válhatnak, korszerűsíthetik a jelenlegi ellenőrzési eljárásokat, és alacsonyabb igazgatási költségeket eredményezhetnek. A műszaki vizsgálatról szóló irányelvek közelgő felülvizsgálata során

¹⁷ [\(EU\) 2021/1119 rendelet](#) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet).

¹⁸ COM(2021) 556 final.

¹⁹ [2014/45/EU irányelv](#) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról; [2014/47/EU irányelv](#) az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről.

figyelembe kell venni ezeket az új mechanizmusokat, beleértve a műszaki vizsgálatról szóló jogszabálycsomag felülvizsgálata²⁰ keretében kidolgozandó végrehajtási intézkedéseket is.

Emellett az **euromatrica-irányelv**²¹, amely közös szabályokat állapít meg a közúti infrastruktúradíjakra vonatkozóan, valamint a **tiszta üzemű gépjárművekről szóló irányelv**²², amely közbeszerzés útján mozdítja elő a tiszta mobilitási megoldásokat, összhangban áll az Euro előírások általános célkitűzéseivel. Ezek például úgy támogatják a tiszta járművek iránti keresletet, hogy lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy a járművek szennyezőanyag-kibocsátása alapján differenciálják az úthasználati díjakat, valamint közbeszerzés útján. Az **üzemanyagok minőségéről szóló irányelv**²³ előírja a piacon értékesített üzemanyagok minőségi jellemzőit, ezért fontos az Euro előírások szempontjából.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Az EU digitális stratégiájának részeként és az **európai adatstratégiáról** szóló közleményt²⁴ követően a Bizottság adatmegosztási jogszabályt terjesztett elő az üzleti és a közszféra közötti, valamint a vállalkozások közötti adatmegosztás támogatása érdekében. Ez a jogi aktus horizontális keretet biztosít az adatokhoz való hozzáférés és az ágazatokon belüli adatmegosztás javításához. A járműfedélzeti adatokhoz való hozzáféréssel összefüggésben a gépjárműiparban felmerülő sajátos problémák indokoltá teszik az adatmegosztási jogszabály konkrét kezdeményezéssel történő kiegészítését. Ennek a kezdeményezésnek biztosítania kell bizonyos minimális adatok és funkciók rendelkezésre állását, valamint méltányos hozzáférési feltételeket valamennyi gépjárműipari szolgáltató számára. A járműfedélzeti adatok rendelkezésre állásának és hozzáférhetőségének biztosításával ez a kezdeményezés kiegészítené ezt az Euro 7-re vonatkozó javaslatot, mivel megkönnyítené a kibocsátások folyamatos ellenőrzésének optimális elfogadását.

Az **új uniós iparstratégia**²⁵ figyelembe veszi a válságból eredő új körülményeket, valamint a fenntarthatóbb, digitális, ellenállóképes és globálisan versenyképes gazdaságra való, folyamatban lévő átállást. Hangsúlyt fektet és új célkitűzéseket határoz meg az egységes piac ellenálló képességének megerősítésére, a stratégiai függőségek kezelésére, a célzott fellépések ötvözésére a szabályozási keret, az innováció támogatása, a nyersanyagokhoz való hozzáférés és a dekarbonizált energia területein, továbbá a készségekre és az adatterekre a kettős átállás felgyorsítása érdekében. Ez a stratégia eszközöket kínál a zöld és a digitális átállás kettős kihívásának kezelésére és az európai ipar támogatására az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek megvalósítása során. A szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó új keret jogbiztonságot nyújt és biztosítja az elsőként cselekvő lépéselőnyét az uniós gépjárműipar számára, elkerülve a szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó új előírásokat meghatározó más jelentős joghatóságoktól való lemaradás kockázatát.

Az **elhasználódott járművekről szóló irányelv**²⁶ az elhasználódott járművek és alkotóelemeik gyűjtésére, kezelésére és hasznosítására vonatkozó szabályokat, valamint az új járművekben lévő veszélyes anyagokra vonatkozó korlátozásokat tartalmaz. Ennek tükröképe, **a gépjárművek újrafelhasználhatóságra, újrafeldolgozhatóságra és hasznosíthatóságra**

²⁰ Járműbiztonság – a műszaki vizsgálatról szóló uniós jogszabálycsomag felülvizsgálata (europa.eu).

²¹ [1999/62/EK irányelv](#) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról.

²² [\(EU\) 2019/1161 irányelv](#) a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról.

²³ [2009/30/EK irányelv](#) a benzinre, a dízelolajra és a gázolajra vonatkozó követelményekről, illetőleg az üvegházhatású kibocsátott gázok mennyiségének nyomon követését és mérséklését célzó mechanizmus bevezetéséről.

²⁴ COM(2020) 66 final.

²⁵ COM(2020) 102 final és COM(2021) 350 final.

²⁶ 2000/53/EK irányelv az elhasználódott járművekről.

tekintettel történő típusjövahagyásáról szóló irányelv²⁷ összekapcsolja az új járművek tervezését azok újrafelhasználhatóságával, újrafeldolgozhatóságával és hasznosíthatóságával. 2023-ban a tervek szerint sor kerül ezeknek az irányelveknek a felülvizsgálatára az európai zöld megállapodás és a **körforgásos gazdaságra vonatkozó cselekvési terv**²⁸ törekvéseivel összhangban. Míg az Euro 7-re irányuló javaslat célja, hogy a tartósságra vonatkozó követelmények kiterjesztése révén a jármű élettartama során hosszabb időn át csökkentse a járművek kibocsátását, az elhasználandó járművekről szóló irányelv felülvizsgálata kiegészíti ezt a hibás és környezetszennyező használt járművek EU-n kívülre történő kivitelével kapcsolatos probléma vizsgálatával.

Ez a kezdeményezés összhangban áll az **Európai Unió Helyreállítási Eszközzel**²⁹ is, konkrétan a **Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközzel**³⁰ és a „Töltés” elnevezésű kiemelt kezdeményezéssel, amely támogatja az időtálló tiszta technológiákat a fenntartható, hozzáférhető és intelligens közlekedés, az elektromos és egyéb töltőállomások használatának felgyorsítása, valamint a tömegközlekedés kiterjesztése érdekében. A Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközből nyújtott finanszírozás révén, valamint az **InvestEU**³¹ és a **Horizont Európa**³² keretében megvalósuló célzott beruházási programokon keresztül forrásokat különítenek el a gazdaság növekedési potenciáljának erősítésére és a zöld átállás felgyorsítására, elsősorban innovatív megoldások és időtálló, alacsony kibocsátású technológiák alkalmazása révén.

Ez a kezdeményezés magában foglalja az igazságos és méltányos zöld átállás biztosításának szükségességét is, támogatva különösen a kiszolgáltatott helyzetben lévő polgárokat a közlekedés területén: összhangban áll az **Európa jövőjéről szóló konferencia zárójelentésével** (18.3. javaslat), különösen a közlekedési eszközök és a nem szennyező technológiákkal működő járművek megfizethetősége tekintetében.

Emellett a kezdeményezés igazodik az európai fogyasztóvédelmi jog – konkrétan a **tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokról szóló irányelv**³³ és a **fogyasztók jogairól szóló irányelv**³⁴ – módosítására irányuló közelmúltbeli javaslatához annak érdekében, hogy hozzájáruljon a körforgásos, tiszta és zöld uniós gazdasághoz azáltal, hogy lehetővé teszi a fogyasztók számára, hogy megalapozott vásárlási döntéseket hozzanak, elősegítve ezáltal a fenntarthatóbb fogyasztást.

Végezetül, a szakpolitikák közötti összhang megerősítése érdekében, és amint azt **A jogalkotás minőségének javítása: közös erővel a jobb jogszabályokért** című közleményében³⁵ bejelentette, a Bizottság javítja a minőségi jogalkotásra vonatkozó irányelveit annak biztosítása érdekében, hogy minden kezdeményezése megfeleljen a jelentős károkozás elkerülését célzó elvnek, így teljesítve az európai klímarendelemben meghatározott kötelezettségeket.

²⁷ 2005/64/EK irányelv a gépjárművek újrafelhasználhatóságra, újrafeldolgozhatóságra és hasznosíthatóságra tekintettel történő típusjövahagyásáról.

²⁸ COM(2020) 98 final.

²⁹ COM(2020) 456 final.

³⁰ (EU) 2021/241 rendelet.

³¹ (EU) 2021/523 rendelet.

³² (EU) 2021/695 rendelet.

³³ 2005/29/EK irányelv.

³⁴ 2011/83/EU irányelv.

³⁵ COM(2021) 219 final.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 114. cikke.

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

A gépjárművek típusjóváhagyására vonatkozó jogszabályok hozzájárulnak az áruk egységes piacának megvalósításához és működéséhez. E javaslat célja e jogszabályok végrehajtásának és érvényesítésének hatékonyabbá tétele az egységes piaci stratégia elmélyítésére szolgáló átfogó szakpolitikai célkitűzés részeként.

A második ok a légszennyezés és a közúti közlekedés transznacionális jellege. Noha a főbb mérgező légszennyező anyagok hatása a forrás közelében a legsúlyosabb, a levegőminőségre gyakorolt hatás nem korlátozódik a helyi szintre, és a határokon átnyúló szennyezés olyan súlyos környezetvédelmi probléma, amely gyakran megkérdőjelezi a nemzeti megoldások helyénvalóságát. A légköri modellek azt mutatják, hogy egy adott tagállamban kibocsátott szennyezés más tagállamok légszennyezéséhez is hozzájárul. A légszennyezés problémájának megoldásához ezért összehangolt uniós szintű fellépésre van szükség.

Az uniós szintű kibocsátási előírások kidolgozása és az ehhez szükséges megfelelő irányítás létrehozása kulcsfontosságú annak elkerülése érdekében, hogy a tagállamok különböző nemzeti intézkedéseket fogadjanak el, amelyek esetleg nem egybehangzók és nem is következetesek (pl. bizonyos területekhez való hozzáférést korlátozó intézkedések). Az ilyen intézkedések jelentős akadályokat gördítenének az iparág elé, és nagy kockázatot jelentenének az egységes piacra nézve. Ezért teljes mértékben indokolt a járművek kibocsátásának további csökkentésére irányuló összehangolt uniós fellépés folytatása.

- **Arányosság**

A javaslat arányos, mivel biztosítja a szükséges jogi módosítást, ugyanakkor nem lépi túl a célkitűzések – egyrészt a gépjárművekből származó szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésének, másrészt a jogbiztonság gépjárműgyártók számára való garantálásának – teljesítéséhez szükséges mértéket. A javaslat rögzíti az ahhoz szükséges jogi feltételeket, hogy a lehetséges mértékben fenntartsák a gyártók között az egyenlő versenyfeltételeket.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

A rendelet alkalmazása indokoltnak tekinthető, mivel biztosítja a rendelkezések közvetlen, harmonizált alkalmazását és végrehajtását, ugyanakkor nem igényel a tagállamok jogrendszerébe történő átültetést.

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

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése**

A Bizottság úgy határozott, hogy „back-to-back” megközelítést alkalmaz, amelynek keretében az értékelést és a hatásvizsgálatot párhuzamosan, egységes folyamatként végezték el az európai zöld megállapodásban³⁶ meghatározott ütemterv teljesítése érdekében. Ily módon a

³⁶ COM(2019) 640 final.

hatásvizsgálat 5. mellékletében foglalt értékelés megállapításait felhasználták annak további átgondolására, hogy az Euro 6/VI kibocsátási előírások továbbra is biztosítják-e a környezet magas szintű védelmét az EU-ban, és biztosítják-e a gépjárművek egységes piacának megfelelő működését.

Az értékelés során megvizsgálták a rendeletek által elért eredményeket az Euro 6/VI jogszabályokban meghatározott célkitűzések fényében. Megállapították, hogy a levegőminőségnek a közúti közlekedésből származó szennyező anyagok csökkentése révén történő javítására és a gépjárművek gyártására vonatkozó harmonizált szabályok meghatározására irányuló Euro 6/VI célkitűzések továbbra is nagymértékben relevánsak. Emellett megállapítást nyert, hogy a rendeletek összességében koherensek, és részben tisztább járműveket eredményeztek az uniós utakon, tekintve, hogy az Euro 6/VI vizsgálati eljárások részben hatékonyak bizonyultak. Vannak szabályozási költségek, de összességében az Euro 6/VI rendeletek költséghatékonyak bizonyulnak. Egyszerűsített jelentős uniós többletértéket hoztak létre, amelyet tagállami intézkedések révén nem lehetett volna ugyanolyan mértékben elérni.

Az értékelés főbb következtetései a következők:

- A rendeletek eredményeképp részben tisztább járművek közlekednek az uniós utakon.
- Az Euro VI kibocsátási határértékek 2013-ban, valamint az Euro 6 kibocsátási határértékek 2014-től 2020-ig történő alkalmazása óta a személygépkocsik és a kisteherautók tekintetében 22 %-kal, míg a tehergépkocsik és az autóbuszok tekintetében 36 %-kal csökkent a NO_x-kibocsátás az EU közútjain. Az EU közútjain a kipufogógáz-eredetű légszennyező részecskék kibocsátása 28 %-kal csökkent a személygépkocsik és a kisteherautók, továbbá 14 %-kal a tehergépkocsik és az autóbuszok vonatkozásában.
- A rendeletek némileg csökkentették a közúti közlekedésből eredő káros egészségügyi hatásokat, amelyek belélegzéssel légzőszervi, illetve szív- és érrendszeri betegségeket okozhatnak.
- A gépjárműipart terhelő szabályozási költségek személygépkocsik és kisteherautók esetén dízelüzemű járművenként 357–929 EUR közé, benzinüzemű járművenként pedig 80–181 EUR közé tehető, míg az egy nehézgépjárműre eső szabályozási költségek 3 717–4 326 EUR között vannak. Míg az utóbbi költségek összhangban vannak az elvárásokkal, a személygépkocsik és kisteherautók költségei az eredetileg tervezettnél magasabbak.
- A versenyképességre és az innovációra gyakorolt hatások általában pozitívnak mutatkoznak, a versenytorzulás jelei nélkül.
- A közelmúltbeli szakpolitikai fejlemények, mint például az európai zöld megállapodás, támogatják az Euro 6/VI célkitűzéseit és a levegőminőség további javításának fontosságát, a közúti közlekedésből származó kibocsátások egységes uniós megközelítés keretében történő csökkentése révén.
- A rendeletek a társadalom számára nettó gazdasági hasznot hoztak.
- Bár a rendeletek összességében véve koherensek, felmerült néhány probléma az Euro 6/VI kibocsátási előírásokon belüli koherenciával és a más uniós jogszabályokkal való koherenciával kapcsolatban is.
- A rendeletekben nem került sor egyszerűsítésre.

- A piaci harmonizáció az uniós hozzáadott érték legfontosabb eleme, és nem valószínű, hogy a nem összehangolt intézkedések ugyanilyen hatékonyak lettek volna ezen a téren. A rendeletek közös követelményeket írnak elő, minimálisra csökkentve a gyártók költségeit, és gondoskodnak a szabályozás kiszámíthatóságáról.
- Ennek ellenére vannak hiányosságok, amelyek megakadályozzák, hogy a rendeletek tovább javítsák a levegő minőségét a közúti közlekedési ágazat által kibocsátott szennyező anyagok csökkentése révén. A rendeletek kialakításának egyes elemei (modalitásai) valószínűleg hatással voltak a rendeletek hatékonyságára. Így különösen:
 - Az értékelés azt mutatja, hogy az Euro 6/VI előírások egymást követő szintjei esetében a bonyolultsággal és a következetességgel kapcsolatos problémák az átfogó jogi keretben és annak gyakorlati végrehajtásában gyökereznek.
 - Az értékelés hangsúlyozza, hogy a jelenlegi rendeletek figyelmen kívül hagynak számos, az emberi egészségre és a környezetre nézve potenciálisan előnyös tényezőt. Annak ellenére, hogy előrelépés történt a járművek valószínűleg feltételek melletti kibocsátása (menetciklusok és használati feltételek, különösen városi körülmények között) és típusjövahagyás szerinti kibocsátása közötti különbség csökkentése terén, fontos kibocsátásokat nem számolnak el az Euro 6/VI szerinti kibocsátási vizsgálat során. Továbbá nem ellenőrzik megfelelően a kibocsátásokat a járművek teljes élettartama alatt.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Bizonyítékok gyűjtése és a nagy fokú átláthatóság biztosítása érdekében a Bizottság több konzultációs tevékenység keretében kikérte az érdekelt felek véleményét. Pontosabban, a javaslat céljából a Bizottság a következő érdekképviseleti csoportok véleményét kérte ki: A tagállamok és a nemzeti hatóságok, a gépjárműipar (beleértve a gépjárműgyártókat, az alkatrész-beszállítókat és más iparági érdekelt feleket), a civil társadalom (beleértve a fogyasztói szervezeteket és a környezetvédelemmel foglalkozó nem kormányzati szervezeteket) és a polgárok.

A széles körű konzultációs folyamat részletes összefoglalását az e javaslatához tartozó hatásvizsgálat 2. mellékletében található összegző jelentés tartalmazza.

A Bizottság a következő tevékenységek révén gyűjtött visszajelzéseket:

- A kezdeményezést első alkalommal 2018 októberében, az érdekelt felekkel tartott konferencián vitatták meg az érdekelt felekkel. Ezt követően az iparág, a civil társadalom és a tagállamok releváns szakértői csoportjainak összehívásával a járműkibocsátási előírásokkal foglalkozó tanácsadó csoportot hoztak létre, amely 2019 júliusa és 2021 áprilisa között tíz alkalommal ülésezett, továbbá egy ad hoc munkaértekezletet tartott, amelyen az egyszerűsítéssel foglalkoztak.
- A bevezető hatásvizsgálat 2020. március 27-én indult, és június 3-ig tartott. A javaslatról szóló 18 hetes nyilvános konzultáció 2020. július 6-án kezdődött, és 2020. november 9-ig lehetett észrevételeket tenni.
- Két 14 hetes célzott konzultációra került sor – az egyik az Euro 6/VI értékelésére (2020. március 4-től június 8-ig), a másik pedig az Euro 7 hatásvizsgálatára (2020. augusztus 3-tól november 9-ig) vonatkozott –, amelyek inkább a kezdeményezés részletkérdéseire és műszaki vonatkozásaira összpontosultak.

A konzultációs tevékenységek során beérkezett információkat, véleményeket és adatokat figyelembe vették az Euro 6/VI értékelése és az Euro 7 hatásvizsgálat elkészítése során. Az érdekelt felektől gyűjtött bizonyítékok lehetővé tették az egyéb kutatások során gyűjtött bizonyítékok kiegészítését, keresztellenőrzését és megerősítését a hatásvizsgálatban és a támogató tanulmányokban.

Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk fő eredményei az alábbiak szerint foglalhatók össze:

Valamennyi csoport érdekelt felei egyetértettek abban, hogy vannak a közúti közlekedéshez kapcsolódó levegőszennyezési és egészségügyi problémák, és cselekvésre van szükség. Míg az alkatrész-beszállítók, a tagállamok, a civil társadalom és a polgárok válaszadóinak többsége úgy vélte, hogy az új Euro előírások alkalmasak a járművek kibocsátásának további csökkentésére, a járműgyártók kevésbé voltak erről meggyőződve. A gépjárműipar számos tevékenység tekintetében hangsúlyozta, hogy az Euro 6/VI megőrzése reális és kiegyensúlyozott megoldás lenne.

Az összes csoportban a többség egyetértett azzal, hogy az Euro 6/VI bonyolult. A nyilvános konzultációra adott válaszok azt mutatják, hogy ez a bonyolultság jelentős megfelelési költségeket és adminisztratív terheket eredményez. Emellett az iparágon kívül valamennyi csoport jelezte, hogy a bonyolultság hátráltatja a környezetvédelmet, a civil társadalom pedig azt is hozzátette, hogy téves értelmezéshez vezet. Az összes csoport válaszadói úgy vélték, hogy a rendeletek összetett voltából adódó problémákat kezelni kell különböző intézkedések révén.

A gyártókon kívül az összes csoport, köztük az alkatrész-beszállítók is, többségében támogatta a szabályozott szennyező anyagokra vonatkozó szigorúbb határértékek és a nem szabályozott szennyező anyagokra vonatkozó új határértékek megállapítását. Az alkatrész-beszállítók, a tagállamok, a civil társadalom és a polgárok úgy vélik, hogy a jelenlegi szennyezéscsökkentési technológia teret enged további kibocsátáscsökkentésre.

Az érdekelt felek többsége úgy véli, hogy az Euro 6/VI szerint a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokat nem ellenőrzik, illetve nem korlátozzák megfelelően a járművek teljes élettartama során. A lehetséges okok között megemlítették a manipulálást, a járművek elöregedését, a nem megfelelő műszaki ellenőrzéseket és a karbantartási költségeket. Az érdekelt felek valamennyi csoportja támogatta a kibocsátások folyamatos ellenőrzésének megvalósítását mint a valós kibocsátások mérésére szolgáló intézkedést. A legtöbb gyártó azonban hozzáfűzte, hogy ez csak korlátozott számú szennyező anyag esetében alkalmazható a közeli jövőben.

A visszajelzéseket és az érdekelt felek eltérő nézeteit gondosan elemezték, és – amennyiben azok hitelesnek bizonyultak – figyelembe vették a hatásvizsgálatban. Az iparágtól és a tagállamoktól beérkezett vélemények hasznosak voltak a bonyolultság problémájának elemzése és a lehetséges egyszerűsítési intézkedések megfontolása során. Emellett az ipar által a szennyezéscsökkentő technológiák hardverköltéseire vonatkozóan szolgáltatott információk fontos forrásként szolgáltak a gazdasági hatások értékeléséhez. A lehetőségek tervezése és értékelése során figyelembe vették a tagállamok, az iparág, a civil társadalom és a polgárok visszajelzéseit és aggályait, különös tekintettel a kibocsátások csökkentésének technológiai lehetőségeire kibocsátási határértékek, tartósság, vizsgálati feltételek és folyamatos kibocsátás-ellenőrzés révén, az elektromos járművekre való esetlegesen felgyorsuló átállásra és a versenyképességre gyakorolt hatásokra, amely területeken úgy tűnik, hogy az iparági érdekelt felek eltérő nézetekkel rendelkeznek.

Az érdekelt felek véleménye eltért a Bizottság véleményétől a személygépkocsikra/kisteherautókra és a tehergépkocsikra/autóbuszokra vonatkozó egységes európai kibocsátási előírás bevezetésével kapcsolatban. Kezdetben az iparági érdekelt felek nem támogatták ezt az egyszerűsítési intézkedést. Mivel az iparág érvei – például a megfelelő differenciálás és a nemzetközi harmonizáció – az alap-jogiaktusok (715/2007 és 595/2009) összevonásával is megvalósíthatók a konkrét végrehajtási rendeletek elkülönítése mellett, a Bizottság ezt a megközelítést folytatja. Ezt megerősítették az érdekelt felekkel a hatásvizsgálatról szóló célzott konzultációhoz kapcsolódó nyomonkövetési interjúk során és a járműkibocsátási előírásokkal foglalkozó tanácsadó csoport 2020. november 16-i ülésén.

• **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A hatásvizsgálat több forrásból származó adatokra támaszkodik, többek között azokra a tanulmányokra, amelyeket a CLOVE konzorcium külső vállalkozói készítettek, akik között megemlíthetők a Thesszaloniki Arisztotelész Egyetem alkalmazott hődinamikai laboratóriuma (LAT) (GR), a Ricardo (UK), az EMISIA (GR), a TNO (NL), a TU Graz (AT), a FEV (DE) és a VTT (FI) kulcsfontosságú szakértői.

A CLOVE első tanulmánya a világ más részein hatályban lévő jogszabályok felülvizsgálatára, összehasonlítására és tanulságainak levonására, a jelenlegi uniós kibocsátási vizsgálatok hatékonyságának értékelésére, valamint a szabályozott és nem szabályozott szennyező anyagokra vonatkozó új kibocsátási vizsgálatok kidolgozására és értékelésére irányult. Ezt követően egy második tanulmány az első tanulmányban bemutatott intézkedések költséghatékonyságának alapos felülvizsgálatát, valamint az összes járműre vonatkozó új szennyezőanyag-kibocsátási határértékek megvalósíthatósági vizsgálatát és a járművekre vonatkozó kibocsátási előírások egyszerűsítésének a lehetőségét vizsgálta. Ez a tanulmány támogatta az Euro 6/VI keret értékelését is, ugyanakkor rendelkezésre bocsátotta a hatásvizsgálathoz szükséges adatokat. Ezeket a tanulmányokat a Bizottság Közös Kutatóközpontja által az olaszországi Ispra városban lévő létesítményeiben végzett elemzés és vizsgálatok támasztották alá.

A gazdasági, társadalmi és környezeti hatások kvantitatív értékelése során a hatásvizsgálati tanulmány és jelentés a SIBYL és a COPERT modellre támaszkodott. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) és a JRC által koordinált COPERT a közúti közlekedésből származó üvegházhatásúgáz- és szennyezőanyag-kibocsátás valós kibocsátások alapján történő kiszámítására szolgáló eszköz. A SIBYL a részletesen leírt járműtechnológia által a jövőbeni járműállományra, az energiára, a kibocsátásokra és a költségekre gyakorolt hatás előrejelzésére szolgáló, szakpolitikai döntéshozatal támogató speciális eszköz. Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció során gyűjtött adatok és bizonyítékok, a legújabb kibocsátási tényezők és a szakirodalom áttekintése alapján sor került mindkét modell frissítésére.

Emellett további információkat gyűjtöttek a következőkkel kapcsolatban:

- az érintett időszakban a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésére alkalmazható technológiák, valamint azok hatékonysága és költsége;
- pénzben kifejezett egészségügyi és környezeti hatások;
- általános makrogazdasági mutatók, úgymint új munkahelyek teremtése, szükséges készségek, kutatás és innováció stb.;
- az uniós ipar versenyképessége és a belső piac kohéziója;
- a kkv-kra és a fogyasztókra (pl. a fogyasztói bizalomra) gyakorolt minőségi hatások.

A tanulmányok és források jegyzékét a hatásvizsgálat 1. melléklete tartalmazza.

- **Hatásvizsgálat**

Az ebben a javaslatban szereplő intézkedések kiegyensúlyozottak az ágazat számára jelentett egészségügyi és környezeti előnyök és terhek tekintetében. Az intézkedések eredményességét és költséghatékonyságát alátámasztja a kísérő hatásvizsgálat. Az összefoglaló és a Szabályozói Ellenőrzési Testület kedvező véleménye elérhető itt ([link beszúrása](#)).

A jelenlegi Euro 6/VI rendeletekben azonosított problémák kezelése érdekében három szakpolitikai alternatívát vizsgáltak meg, amelyek különböző intézkedések és ambíciószintek kombinációját tartalmazzák, figyelembe véve az európai zöld megállapodásban megkövetelt zöld és digitális átállást. Az átállás lehetőséget nyújt fejlettebb megoldásokra a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentése terén, mint például alacsony szennyezőanyag-kibocsátású technológiák alkalmazása és a kibocsátás folyamatos ellenőrzése fejlett érzékelőkkel és a járművek összekapcsoltsága révén. A szakpolitikai alternatívákban figyelembe vették az elektromos erőátviteli rendszerekre való áttérést is, ami költséghatékony és megfelelő megoldásokat tesz szükségessé a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentéséhez a belső égésű motorok szegmensében.

A konkrét célkitűzésekkel összhangban az 1., a 2. (2a. és 2b.) és a 3a. szakpolitikai alternatíva célja a jelenlegi Euro kibocsátási előírások összetettségének csökkentése egyszerűsítési intézkedések bevezetésével (például két rendelet egyetlen rendelettel való felváltása, vagy az elavult vizsgálatok megszüntetése). Az összes releváns légszennyező anyagra vonatkozó naprakész kibocsátási határértékeket állapított meg a kevésbé ambiciózus célkitűzéssel rendelkező 1. alternatíva, a közepesen ambiciózus célkitűzéssel rendelkező 2a. és 3a. alternatíva, valamint a nagyratörő célkitűzéssel rendelkező 2b. alternatíva. A valós kibocsátás korlátozását az 1. alternatíva szerint alacsony ambíciószintű, valós vezetési feltételek melletti vizsgálati határértékekkel, a 2a. alternatíva szerint közepes ambíciószintű, valós vezetési feltételek melletti vizsgálati határértékekkel és tartósságra vonatkozó követelményekkel, a 2b. alternatíva szerint magas ambíciószintű, valós vezetési feltételek melletti vizsgálati határértékekkel és tartósságra vonatkozó követelményekkel, a 3a. alternatíva szerint pedig közepes ambíciószintű, valós vezetési feltételek melletti vizsgálati határértékekkel, tartósságra vonatkozó követelményekkel és folyamatos kibocsátás-ellenőrzéssel tették hatékonyabbá.

A hatásvizsgálat megállapította, hogy a közepes ambíciószinttel rendelkező 3a. szakpolitikai alternatíva a legarányosabb a könnyű- és nehézgépjárművek vonatkozásában. Ezt a szakpolitikai alternatívát találták a leghatékonyabbnak a meghatározott célkitűzések eléréséhez, ugyanakkor költséghatékonyak is bizonyult, mivel a legjelentősebb egészségügyi és környezeti előnyöket eredményezte a polgárok számára az iparág alacsony szabályozási költségei mellett. Megállapították továbbá, hogy ez az alternatíva összhangban áll a levegő minőségére vonatkozó jogszabályokkal, a szén-dioxid-kibocsátási előírásokkal és a műszaki vizsgálatról szóló irányelvekkel. A folyamatos kibocsátás-ellenőrzés bevezetése révén továbbá a 3a. alternatíva lenne leginkább összhangban az európai zöld megállapodásban célul kitűzött zöld és digitális kettős átállással.

A 3a. alternatíva társadalmi, gazdasági és környezeti hatásai a következőképpen foglalhatók össze:

A teljes szabályozási költsége könnyűgépjárművek esetében járművenként 304 EUR-ra, nehézgépjárművek esetében pedig járművenként 2 681 EUR-ra tehető. A hatásvizsgálat során figyelembe vett 25 éves időszak alatt ez a könnyűgépjárművek esetében összesen

35,48 milliárd EUR, a nehézgépjárművek esetében pedig összesen 17,53 milliárd EUR szabályozási költséget eredményezne.

Másrészt a káros légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentése révén a pénzben kifejezett egészségügyi és környezeti előnyök 55,75 milliárd EUR-t, illetve 133,58 milliárd EUR-t tesznek ki. Ezek az előnyök leginkább a NO_x- és a PM_{2,5}-kibocsátás csökkentése eredményeképp valósulnak meg. Emellett ez az alternatíva az összes jármű vonatkozásában is a legnagyobb pozitív hatást mutatta a kulcsfontosságú nemzetközi piacokhoz való hozzáférés és az innováció tekintetében.

A 3a. alternatíva szerint a kiigazítási költségek (amelyek a kibocsátáscsökkentő technológiák telepítési költségeiből, valamint a kapcsolódó K+F és kalibrációs költségekből eredő alapvető megfelelési költségeket fedezik, beleértve a létesítmények és az eszközök költségeit) a könnyűgépjárművek esetében 67 milliárd EUR, a nehézgépjárművek esetében pedig 26 milliárd EUR körül várhatók 2025 és 2050 között.

Ezen előnyök mellett az előnyben részesített alternatíva esetében a nehézgépjárművek vonatkozásában 4,67 milliárd EUR-ra, míg a könnyűgépjárművek vonatkozásában 0,58 EUR-ra becsülik a megtakarított szabályozási költségeket (amely magában foglalja a típusjóváahagyó hatóságok által végzett és megfigyelt vizsgálatok során elért költségmegtakarításokat, valamint a típusjóváahagyási díjak, továbbá a típusjóváahagyási eljárások részét képező jelentéstételi és egyéb tájékoztatási kötelezettséggel kapcsolatos igazgatási költségek tekintetében elért megtakarításokat).

Összességében a 3a. alternatíva esetében a fogyasztók általi megfizethetőségre gyakorolt hatás korlátozott lenne. Miközben az alapforgatókönyvhöz viszonyított összes szabályozási költséget várhatóan áthárítják majd a fogyasztókra, ez a kisebb benzinüzemű járművek árának 0,8 %-os emelkedését, valamint a kisebb dízelüzemű járművek árának 2,2 %-os emelkedését eredményezné a személygépkocsik és a kisteherautók vonatkozásában.

Az ENSZ elektromos járművekbe épített akkumulátorok tartósságára vonatkozó 22. sz. új globális műszaki előírásának 2022. április 14-i elfogadását követően sor került az akkumulátorok tartósságára vonatkozó követelmények meghatározására, és az elektromos járművek teljesítőképességére vonatkozó minimumkövetelményeket olyan szinten határozták meg, amely nem teszi szükségessé az akkumulátortechnológiák megváltoztatását. Ezek a követelmények várhatóan nem járnak többletköltségekkel, viszont növelik a fogyasztói tudatosságot és bizalmat.

A jelenlegi geopolitikai és gazdasági körülmények fényében végső felülvizsgálatra került sor annak érdekében, hogy naprakész szempontokat biztosítsanak a gépjárműipar és a fogyasztók számára. A költségek emelkedése, ami 2021-ben kezdődött különösen az energia és a nyersanyagok esetében, drámaian felgyorsult. Ugyanakkor csökkent a gépjárművek kereslete és értékesítése, miközben növekednek a zöld átálláshoz kapcsolódó beruházási igények. Ez nyomást gyakorol a gépjárműipar ellátási láncára, és megfizethetőségi problémákat vet fel a fogyasztók számára a magas inflációval jellemzett általános környezetben. A gépjárműipari ökoszisztéma sikeres zöld átállásának elősegítése érdekében sor került a fent említett 3a. alternatíva módosítására a könnyűgépjárművek tekintetében úgy, hogy csökkentsék a kiigazítási költségeket, ugyanakkor pedig megőrizték a közepesen ambiciózus általános környezeti és digitális célkitűzéseket.

A személygépkocsik és a kisteherautók esetében a kipufogógáz-kibocsátási határértékeket a jelenleg az Euro 6 alapján a személygépkocsik tekintetében előírt legalacsonyabb szinten állapították meg, a kisteherautókra vonatkozóan az Euro 6 előírásban foglaltaknál alacsonyabb határértékeket írtak elő, míg a tartóssági követelményeket és a valós vezetési feltételek melletti vizsgálati határértékeket a 3a. alternatívában foglaltak szerint határozták meg. A párolgási kibocsátásra, az akkumulátor tartósságára és a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátásra vonatkozó követelményeket a 3a. alternatívában foglaltak szerint határozták meg. A kipufogógáz-kibocsátási határértékek tekintetében ez egy köztes alternatíva az 1. és a 2a/3a. alternatíva között. Ezt a döntést annak érdekében hozták meg, hogy egyensúlyt teremtsenek a környezeti teljesítmény javításának szükségessége és az aránytalan beruházások elkerülésének szükségessége között azon járművek esetében, amelyeket 2035 után már nem értékesítenek. Egy bizonyos küszöbérték felett a költségek lényegesen gyorsabban növekszenek, mint a környezeti előnyök. A választott alternatíva javítja a személygépkocsik és kisteherautók megfizethetőségét a fogyasztók számára, és minimálisra csökkenti a belső égésű motorral felszerelt személygépkocsik és kisteherautók kibocsátáscsökkentő rendszereire vonatkozó új hardvermegoldások kifejlesztéséhez szükséges beruházási költségeket.

A kiválasztott intézkedések technológia- és üzemanyag-semleges határértékeket határoznak meg a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozóan, ugyanakkor pedig kissé magasabb határértékeket engedélyeznek az alacsony teljesítményű kisteherautók számára, amennyiben ezt az engedélyt műszaki okok indokolják. A vizsgálati határértékek megegyeznek a 3a. alternatívában foglaltakkal, lehetővé téve ezáltal nyereség szerzését a jelenleg ellenőrizetlen kibocsátások maximálása révén. A párolgási kibocsátásokra, a fékekre, a gumiabroncsokra, az akkumulátorok tartósságára és az érzékelőkkel ellátott kibocsátás-ellenőrző eszközök használatára vonatkozó módszerek és határértékek követik a hatásvizsgálati jelentésben foglalt 3a. alternatívában ismertetett módszereket és határértékeket. Ezek az intézkedések egyre jelentősebb mértékben felelnek a kibocsátáscsökkentési potenciálért, valamint a környezeti és egészségügyi előnyökért, különösen a városi környezetekben, ahol súlyosabb az említett szennyező anyagoknak való kitettség. Hamarosan a fékekből és gumiabroncsokból származó kibocsátásokból fog származni a részecskekibocsátás legnagyobb része.

A tehergépkocsik és az autóbuszok esetében a 3a. alternatíva a választott alternatíva. Ez tükrözi a tehergépkocsik és az autóbuszok jelentősen lassabb átállását a kibocsátásmentes technológiákra. A belső égésű motorral felszerelt tehergépkocsik és autóbuszok várhatóan sokkal tovább maradnak az uniós piacon.

Valamennyi gépjármű esetében megmarad a 3a. alternatíva szerinti összes egyszerűsítési intézkedés, mivel azok tükrözik a rendelet korszerűsítésének, valamint az adminisztratív terhek csökkentésének szükségességét. Ez az alternatíva javulást biztosít az összes kibocsátás tekintetében is, különösen hidegindítás és városi vezetés során, mivel a járműveknek rövid utakon is meg kell felelniük a kibocsátási határértékeknek.

A környezeti előnyöket illetően a választott alternatíva a kibocsátások jelentős csökkenését eredményezi, ami a személygépkocsik és kisteherautók esetében csak kis mértékben marad el a 3a. alternatívában foglaltaktól, mivel a magasabb kibocsátási határértékek együtt járnak a vizsgálati feltételek és megfelelési intézkedések javulásával, amit az 1. alternatívában nem irányoztak elő. A becslések szerint 2035-re a 2018-as szinthez képest több mint 85 %-kal csökken a személygépkocsik/kisteherautók NO_x-kibocsátása, és több mint 80 %-kal csökken a tehergépkocsik/autóbuszok NO_x-kibocsátása. A gépjárművekből származó összes NO_x-kibocsátás a becslések szerint 2035-re a felére csökken az alapforgatókönyvhöz képest.

A szabályozási költségek megtakarítása várhatóan a 3a. alternatívában foglaltakkal megegyezően alakul. Az iparág termékfejlesztési költségei jelentősen csökkennek, mivel az új alternatíva szerint nincs szükség a járművek újratervezésére, hanem elérhető a megfelelés a kibocsátáscsökkentés és az újrakalibrálás terén jelenleg alkalmazott technológiákkal is. A szabályozási költségek várhatóan jelentősen csökkennek, és az 1. és a 3a. alternatíva szerinti költségek között lesznek. Összességében a kiválasztott intézkedések várhatóan a 3a. alternatíva szerintihez hasonló vagy annál nagyobb nettó haszonnal járnak, ami jelentős kibocsátásmegtakarítást eredményez, korlátozott kiigazítási költségek mellett.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

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

Kkv-k (hivatkozás a hatásvizsgálatra): A hatásvizsgálat megállapította, hogy az európai gépjárműipar főként járművek összeszerelésével és alkotóelemek gyártásával foglalkozó nagy gyártókból áll. Néhány kkv gyárt olyan járműveket vagy rendszereket, amelyek esetében a kibocsátás tekintetében EU-típusjóváhagyásra van szükség. 35 olyan kkv-t azonosítottak, amelyek különleges járműveket állítanak elő, nagyobb gyártók által gyártott erőátviteli rendszerek alapján. A Bizottság egyszerűsített szabályokat javasol a kis sorozatú gyártók vonatkozásában a korlátozott termeléshez kapcsolódó sajátosságok figyelembevételére érdekében.

Költségmegtakarítás: A hatásvizsgálat azt is elemezte, hogy miként lehetne egyszerűsíteni a jogszabályokat és csökkenteni a szükségtelen megfelelési és igazgatási költségeket. A javaslat növeli a járműgyártók szabályozási költségeit a kibocsátáscsökkentő technológiák és az érzékelők hardverköltégei miatt, valamint a K+F és a kapcsolódó kalibrációs költségek miatt, ugyanakkor azonban megtakarítást eredményez a megfelelési költségek tekintetében a típusjóváhagyó hatóságok által végzett és megfigyelt vizsgálatok során és a típusjóváhagyási díjak terén, továbbá az igazgatási költségek tekintetében is. Csökkenne az adminisztratív teher többek között az egyszerűsítési intézkedések bevezetése és a kibocsátások folyamatos ellenőrzésére vonatkozó új követelmények bevezetése révén. Ez utóbbiak várhatóan tovább egyszerűsítik a típusjóváhagyások megadására és az ellenőrzési eljárásokra vonatkozó jelentéstételi és egyéb tájékoztatási kötelezettségeket a típusjóváhagyások számának csökkentése eredményeképp. A 3a. alternatíva esetében az igazgatási költségek terén elért megtakarítás típusjóváhagyásonként 224 ezer EUR-ra becsülhető (járművenként 22 EUR) a dízelüzemű személygépkocsik és kisteherautók esetében, illetve 204 ezer EUR-ra (járművenként 26 EUR) a benzinüzemű személygépkocsik és kisteherautók esetében. A tehergépkocsik/autóbuszok esetében a 3a. alternatíva szerinti megtakarítás az igazgatási költségek terén típusjóváhagyásonként eléri a 66 ezer EUR-t (járművenként 22 EUR) a dízelüzemű járművek tekintetében, illetve a 67 ezer EUR-t (járművenként 47 EUR) a benzinüzemű járművek tekintetében. A végül kiválasztott lehetőségek esetében a személygépkocsikkal/kisteherautókkal kapcsolatos összes költség várhatóan alacsonyabb lesz.

Versenyképesség: Az iparágat terhelő szabályozási költségek és a szén-dioxid-kibocsátási előírásokhoz kapcsolódó halmozott beruházások ellenére a javaslat várhatóan pozitív hatással lesz a versenyképességre. Ez az új érzékelők kifejlesztéséből, valamint a kommunikációs protokollokból, a kiberbiztonságból és a manipulálás elleni eszközökből származó új piaci lehetőségeknek tudható be. A fejlett digitális és tiszta technológiák használata előnyt jelent majd a kulcsfontosságú nemzetközi piacokhoz, különösen az Egyesült Államok és Kína piacaihoz való hozzáférés szempontjából.

Digitalizáció: A digitális évtizedre vonatkozó kezdeményezésben³⁷ foglalt nagyratörő célkitűzéssel összhangban minden ágazatban véghez kell vinni a digitális átállást, ami nagymértékben hozzájárul majd a zöld átálláshoz, többek között a közúti közlekedés terén is, a toxikus anyagoktól mentes környezetre irányuló szennyezőanyag-mentességi célkitűzés elérése érdekében. A javaslat tovább javítja a kettős átállással való koherenciát, mivel a kibocsátások folyamatos ellenőrzésének és a járművek összekapcsoltságának bevezetésével támogatja a kibocsátások csökkentését a járművek élettartama során. A nemzeti típusjóváahagyó hatóságoknak is lehetőleg digitálisan kell biztosítaniuk a szolgáltatásokat (beleértve a géppel olvasható információkat). Ez hozzájárul a hatékony digitális társadalom és gazdaság megvalósításához (alapértelmezésben digitális).

A kezdeményezés összhangban áll a jelentős károkozás elkerülését célzó elvvel, mivel hozzájárul az európai zöld megállapodás zöld átállására vonatkozó célkitűzéseéhez (különösen a fenntartható mobilitás és a szennyezőanyag-mentességi célkitűzés tekintetében). Biztosítja, hogy a közlekedés kevésbé szennyezővé váljon, különösen a városokban, és alapvető jelentőséggel bír a tiszta mobilitásra való átállás során. A hatásvizsgálat megállapította, hogy az alternatívák várhatóan nem okoznak jelentős kárt a környezetvédelmi fenntartható fejlődési célok³⁸ egyike tekintetében sem.

- **Alapjogok**

E javaslat nem érinti az alapjogok és az egyenlőség védelmét. Nincsenek eltérő hatásai a nemek tekintetében.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nem igényel további pénzügyi forrásokat.

5. EGYÉB ELEMEK

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

Ez a javaslat rendelkezéseket tartalmaz az Euro 7 kibocsátási előírások hatékonyságának ellenőrzésére és értékelésére az operatív célkitűzések szempontjából, valamint a megfigyelt eredmények és a jogszabályok közötti ok-okozati összefüggés megállapítására. E célból a javaslat számos ellenőrzési mutatót tartalmaz az Euro 7 kibocsátási előírások felülvizsgálatához. Ezek az ellenőrzési mutatók a következők:

- az Euro 7 szerinti kibocsátási típusjóváahagyások száma járműtípusonként;
- a végrehajtási szakasz költségei és az igazgatási költségek kibocsátási típusjóváahagyásonként;
- a kibocsátás hatékonyabb korlátozásának igazolása az összes szabályozott szennyező anyag vonatkozásában, bármely használati körülmények között;
- végrehajtási költségek, beleértve a jogsértések és a szankciók költségeit meg nem felelés esetén, valamint az ellenőrzési költségeket;

³⁷ COM(2021) 118 final.

³⁸ Különös tekintettel a következőkre: 3. cél: Egészség és jóllét, 6. cél: Tiszta víz és alapvető köztisztaság, 13. cél: Fellépés az éghajlatváltozás ellen, 14. cél: Óceánok és tengerek védelme, valamint 15. cél: Szárazföldi ökoszisztémák védelme.

- a kibocsátások alakulása a járművek teljes élettartama alatt, amit megfelelő vizsgálati kampányokkal és a kibocsátások folyamatos ellenőrzésével igazolnak.

Az Euro 7 kibocsátási előírások felülvizsgálata során továbbá sor kerül a közúti közlekedésre vonatkozó egyéb uniós levegőminőségi szakpolitikákban szereplő általánosabb mutatók értékelésére:

- éves szennyezőanyag-koncentrációs szintek Európa városi területein és a közúti közlekedés éves hozzájárulása a szennyezőanyag-kibocsátáshoz a nemzeti kibocsátási határértékekről szóló irányelv (NEC-irányelv)³⁹ értelmében a tagállamok által az EEA-hoz benyújtott jelentésekben és az EEA európai levegőminőségről szóló éves jelentésében foglaltak szerint;
- a nyilvántartásba vett járművek éves száma és az erőátviteli technológiák részaránya az uniós közutakon, a tagállamok által az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontjához benyújtott jelentések szerint;
- a levegőszennyezés egészségre gyakorolt hatásainak éves alakulása (azaz az egyes szennyező anyagoknak való kitettséghez kapcsolódó, idő előtti halálesetek), az EEA európai levegőminőségről szóló éves jelentésében foglaltak szerint;
- a közúti közlekedés éves hozzájárulása éves szinten bizonyos szennyező anyagok kibocsátásához, a NEC-irányelv értelmében a tagállamok által az EEA-hoz benyújtott jelentésekben foglaltak szerint;
- az (EU) 2015/1535 irányelv⁴⁰ szerinti értesítési eljárás keretében a tagállamoktól kapott értesítések éves száma a személygépkocsik, kisteherautók, tehergépkocsik és autóbuszok uniós belüli kereskedelmének a nemzeti, regionális vagy helyi hatóságok által előírt műszaki szabályokból eredő akadályai (azaz bármilyen tilalom) tekintetében.
- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az I. fejezet általános rendelkezéseket állapít meg, beleértve a rendelet tárgyát (1. cikk) és hatályát (2. cikk), valamint a rendeletben használt legfontosabb fogalmak meghatározását (3. cikk).

A II. fejezet rendelkezéseket tartalmaz a gyártóknak a gépjárművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek szennyezőanyag-kibocsátása és az akkumulátorok tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó kötelezettségeiről. Konkrétabban magában foglalja a gyártók kötelezettségeit az ilyen járművek gyártását és tervezését illetően, beleértve a kiberbiztonsági intézkedéseket (4. cikk), valamint a gyártók lehetőségeit arra, hogy jobb teljesítményt jelentsenek be alacsonyabb kibocsátási határértékek és/vagy jobb akkumulátortartósság mellett, továbbá a szennyezőanyag-kibocsátás nélküli üzemmódot lehetővé tevő virtuális elkerítési technológiák alkalmazásával (5. cikk). A gyártóknak meg kell felelniük meghatározott tartóssági követelményeknek és az elektromosjármű-hajtóakkumulátorok teljesítőképességére vonatkozó minimumkövetelménynek is a jármű élettartama során, be kell tartaniuk a kibocsátási határértékeket és teljesíteniük kell az egyéb kapcsolódó műszaki előírásokat (6. cikk). Az e követelményeknek való megfelelés igazolása

³⁹ (EU) 2016/2284 irányelv.

⁴⁰ [\(EU\) 2015/1535 irányelv](#) a műszaki szabályokkal és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályokkal kapcsolatos információs szolgáltatási eljárás megállapításáról; lásd még: [az \(EU\) 2015/1535 irányelv szerinti értesítési eljárás](#).

érdekében meghatározott vizsgálatokat kell végezni, továbbá szükség van bizonyos nyilatkozatok megtételére és igazgatási eljárások lefolytatására (7. cikk). A 8. és a 9. cikk különleges szabályokat állapít meg a kis sorozatú gyártókra (8. cikk) és a többlépcsős előállítású járművekre (9. cikk) vonatkozóan a vizsgálatok és a felelősségi körök tekintetében.

A III. fejezet rendelkezik a típusjóváhagyással és a piacfelügyelettel kapcsolatos tagállami kötelezettségekről, különös tekintettel a nemzeti jóváhagyó hatóságok szerepére és a hatálybalépés időpontjára (10. cikk), valamint külön rendelkezéseket tartalmaz az alkotóelemekre és az önálló műszaki egységekre (11. cikk), továbbá a reagenst használó és kibocsátáscsökkentő rendszerekre (12. cikk) vonatkozóan.

A IV. fejezet rendelkezéseket tartalmaz a Bizottság és a harmadik felek szerepére vonatkozóan a használat közbeni megfelelési és piacfelügyeleti ellenőrzések tekintetében (13. cikk).

Az V. fejezet meghatározza azokat a konkrét vizsgálatokat és módszereket, amelyeket a gyártóknak és a hatóságoknak minden egyes érintett járműkategóriára alkalmazniuk kell az e rendelet szerinti követelmények és kötelezettségek teljesítésének igazolása érdekében (14. cikk). Külön rendelkezéseket tartalmaz továbbá a műszaki fejlődéshez való hozzáigazításra vonatkozóan (15. cikk).

A VI. fejezet általános rendelkezéseket állapít meg a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottságra ruházott hatáskör (16. cikk), a bizottsági eljárás (17. cikk) és a tagállamokra vonatkozó jelentéstételi követelmények (18. cikk) tekintetében.

A VII. fejezet záró rendelkezéseket tartalmaz a 715/2007/EK rendelet és az 595/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (19. cikk), valamint a rendelet hatálybalépéséről és alkalmazásáról (20. cikk).

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváahagyásáról (Euro 7), továbbá a 715/2007/EK rendelet és az 595/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,
tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 114. cikkére,
tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,
a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,
tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁴¹,
tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁴²,
rendes jogalkotási eljárás keretében,
mivel:

- (1) A belső piac olyan térség, ahol biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. E célból az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴³ átfogó típusjóváahagyási és piacfelügyeleti rendszert vezetett be a gépjárművekre és pótkocsijaikra, valamint az ilyen járművek rendszereire, alkotóelemeire és önálló műszaki egységeire vonatkozóan.
- (2) A belső piac megfelelő működésének, valamint a valamennyi tagállamban egységes, magas szintű környezet- és egészségvédelem biztosítása érdekében a gépjárművek, motorok és tartalék alkatrészek kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyására (a továbbiakban: kibocsátási típusjóváahagyás) vonatkozó műszaki előírásoknak továbbra is összehangoltnak kell lenniük.
- (3) Ez a rendelet az (EU) 2018/858 rendelet II. mellékletében megállapított EU-típusjóváahagyási eljárás céljából elfogadott önálló, rendeleti jellegű jogi aktus. A járművek kibocsátására és az akkumulátorok tartósságára vonatkozó rendelkezéseket és követelményeket állapít meg, míg a műszaki elemeket a 182/2011/EU rendelet

⁴¹ HL C ., ., . o.

⁴² HL C ., ., . o.

⁴³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváahagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

értelmében a vizsgálóbizottsági eljárás szerint és egy bizottság segítségével (komitológiai eljárás) elfogadott végrehajtási jogi aktusok határozzák meg.

- (4) A gépjárműveknek, motoroknak és tartalék alkatrészeknek a kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyására (a továbbiakban: kibocsátási típusjóváhagyás) vonatkozó műszaki előírásokat jelenleg két, a könnyű- és nehézgépjárművek kibocsátási típusjóváhagyására alkalmazandó rendelet, nevezetesen a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: Euro 6)⁴⁴ és az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: Euro VI)⁴⁵ határozza meg. A két rendelet alkalmazásának oka az volt, hogy a nehézgépjárművek kibocsátását motorvizsgálat alapján, míg a könnyűgépjárműveket az egész jármű vizsgálata alapján ellenőrizték. Azóta sor került olyan módszerek kidolgozására, amelyek lehetővé teszik mind a könnyű-, mind a nehézgépjárművek közúton történő vizsgálatát. Ezért a típusjóváhagyást már nem szükséges motorvizsgálatra alapozni.
- (5) A 715/2007/EK rendeletben és az 595/2009/EK rendeletben meghatározott követelmények egyetlen rendeletbe foglalásával biztosítani kell a kibocsátási típusjóváhagyási rendszer belső koherenciáját a könnyű- és a nehézgépjárművek tekintetében egyaránt, lehetővé téve ugyanakkor az ilyen járművek eltérő kibocsátási határértékeit.
- (6) Ezenfelül a jelenlegi kibocsátási határértékeket a könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan 2007-ben, a nehézgépjárművekre vonatkozóan pedig 2009-ben fogadták el. A kibocsátási határértékek elfogadására mindkét esetben az akkor rendelkezésre álló technológia alapján került sor. Azóta a technológia fejlődött, és a jelenleg rendelkezésre álló technológiák ötvözésével elért kibocsátási szint jóval alacsonyabb, mint a több mint 15 évvel ezelőtt elért szint. Ennek a technológiai fejlődésnek tükröződnie kell a kibocsátási határértékekben a létező legkorszerűbb technológia és a kibocsátás csökkentéssel kapcsolatos ismeretek alapján, az összes releváns szennyező anyag tekintetében.
- (7) Emellett egyszerűsítésre van szükség, csökkenteni kell a gyártók és a hatóságok igazgatási és végrehajtási költségeit, továbbá biztosítani kell az Euro kibocsátási előírások hatékony és eredményes végrehajtását. Az egyszerűsítés az Euro 6 és az Euro VI szerinti határértékek és vizsgálatok különböző alkalmazási időpontjainak megszüntetésével, a többszörös és összetett kibocsátási vizsgálatok megszüntetésével – amennyiben nincs szükség ilyen vizsgálatokra –, adott esetben a meglévő ENSZ-előírások szerinti szabványokra való hivatkozással, valamint a kibocsátási típusjóváhagyás különböző szakaszaira vonatkozó észszerűsített és következetes eljárások és vizsgálatok biztosításával érhető el.
- (8) Annak biztosítása érdekében, hogy a könnyű- és a nehézgépjárművek esetében is csökkenjen a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás, a járműveket valós

⁴⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.).

⁴⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 595/2009/EK rendelete (2009. június 18.) a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 188., 2009.7.18., 1. o.).

használati körülmények között, minimális korlátozások, határértékek és egyéb vezetési előírások mellett kell vizsgálni, és nem csak laboratóriumban.

- (9) A járművek kibocsátásának a közúton történő mérésére szolgáló hordozható kibocsátásmérő berendezések pontossága jelentősen javult azok bevezetése óta. Ezért helyénvaló a kibocsátási határértékeket ilyen, közúton történő mérésekre alapozni, így a közúton végzett vizsgálatokhoz már nem szükséges megfelelési tényezők alkalmazása.
- (10) A 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet előírja, hogy a járműveknek meghatározott időtartamon keresztül meg kell felelniük a kibocsátási határértékeknek, amely időtartam már nem felel meg a járművek átlagos élettartamának. Ezért helyénvaló olyan tartóssági követelményeket megállapítani, amelyek tükrözik az uniós járművek átlagos várható élettartamát.
- (11) Ma már világszerte elérhetők és használatban vannak olyan technológiák, amelyek korlátozzák az illékony szerves vegyületek párolgási kibocsátását a járművek használata, állása és benzinüzemanyaggal való töltése során. Ezért helyénvaló az ilyen illékony szerves vegyületekre vonatkozó kibocsátási határértékeket alacsonyabb szinten megállapítani, és kibocsátási határértékeket bevezetni a töltési szakaszra vonatkozóan.
- (12) A nem kipufogógáz-eredetű kibocsátás a járművek gumiabroncsaiból és fékeiből származó részecskék kibocsátását jelenti. Becslések szerint a gumiabroncsokból származó kibocsátások jelentik a környezetbe kerülő mikroműanyagok legnagyobb forrását. Amint azt a hatásvizsgálat is mutatja, 2050-re a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátás várhatóan a közúti közlekedés során kibocsátott összes részecske 90 %-át teszi ki, mivel a kipufogógáz-eredetű részecskék kibocsátása csökkenni fog a járművek villamosítása miatt. Ezeket a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátásokat tehát mérni és korlátozni kell. A Bizottságnak 2024 végéig jelentést kell készítenie a gumiabroncskopásról, amelyben áttekinti a mérési módszereket és a legkorszerűbb megoldásokat annak érdekében, hogy javaslatot tegyen gumiabroncskopási határértékekre.
- (13) Az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴⁶ szabályozza a sebességváltás-jelzőket (GSI), amelyek fő célja a jármű üzemanyag-fogyasztásának minimálisra csökkentése, amennyiben a járművezető követi a jelzéseit. E rendeletnek azonban foglalkoznia kell a valós használat során – így a GSI követése esetén is – teljesítendő szennyezőanyag-kibocsátási követelményekkel.
- (14) Az elektromosjármű-hajtóakkumulátorral rendelkező járművek, köztük a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek és az akkumulátoros elektromos járművek hozzájárulnak a közúti közlekedési ágazat dekarbonizációjához. Az ilyen járművek iránti fogyasztói bizalom elnyerése és növelése érdekében e járműveknek jól

⁴⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o.).

teljesítőnek és tartósnak kell lenniük. Ezért fontos előírni, hogy az elektromosjármű-hajtóakkumulátorok sok éven át történő használat után is rendelkezzenek eredeti kapacitásuk jelentős részével. Ez különösen fontos a használt elektromos járművek vásárlói számára annak biztosítása érdekében, hogy a jármű továbbra is a várakozásoknak megfelelően működjön. Ezért minden elektromosjármű-hajtóakkumulátorral működő jármű esetében elő kell írni az akkumulátor állapotának ellenőrzését. Ezen túlmenően a teljesítőképességre vonatkozó minimumkövetelményeket kell bevezetni a személygépkocsi akkumulátorának tartóssága tekintetében, figyelembe véve az ENSZ 22. számú globális műszaki előírását⁴⁷.

- (15) Jól ismert probléma a járművek manipulálása a kibocsátáscsökkentő rendszerek bizonyos részeinek eltávolítása vagy kikapcsolása érdekében. Ez a gyakorlat ellenőrizetlen kibocsátáshoz vezet, ezért meg kell akadályozni. A kilométer-számláló manipulálása hamis futásteljesítményt eredményez és akadályozza a jármű megfelelő, üzem közbeni ellenőrzését. Ezért rendkívül fontos e rendszerek lehető legmagasabb szintű biztonsági védelmének garantálása biztonsági tanúsítványokkal és a manipulálás elleni megfelelő védelemmel kiegészítve annak biztosítása érdekében, hogy sem a kibocsátáscsökkentő rendszerek, sem a jármű kilométer-számlálója ne legyen manipulálható.
- (16) Ma már járművekbe beépített érzékelőket használnak a kibocsátással kapcsolatos rendellenességek észlelésére és az ezekkel kapcsolatban szükséges javítások elindítására a fedélzeti diagnosztikai rendszeren keresztül. A jelenleg használatban lévő fedélzeti diagnosztikai rendszer azonban nem észleli pontosan vagy kellő időben a működési hibákat, és nem is végezteti el megfelelően és kellő időben a szükséges javításokat. Ennek következtében előfordulhat, hogy a járművek kibocsátása jóval magasabb a megengedettnél. A fedélzeti diagnosztikai rendszerhez mindaddig használt érzékelők felhasználhatók a járművek kibocsátási viselkedésének a fedélzeti ellenőrző rendszeren keresztül történő folyamatos ellenőrzésére és szabályozására is. A fedélzeti ellenőrző rendszer arra is figyelmezteti a használót, hogy szükség esetén végezze el a motor vagy a kibocsátáscsökkentő rendszerek javítását. Ezért helyénvaló előírni egy ilyen rendszer telepítését, és szabályozni annak műszaki előírásait.
- (17) A gyártók dönthetnek úgy, hogy olyan járműveket gyártsanak, amelyek az e rendeletben előírtnál alacsonyabb kibocsátási határértékeknek felelnek meg vagy jobban teljesítenek az akkumulátor tartóssága terén, vagy amelyek speciális funkciókkal rendelkeznek, mint például a virtuális elkerítés és az adaptív szabályozás. A fogyasztók és a nemzeti hatóságok számára lehetővé kell tenni az ilyen járművek megfelelő dokumentációval történő azonosítását. Ezért környezetvédelmi járműútlevelet kell rendelkezésre bocsátani.
- (18) Abban az esetben, ha a Bizottság javaslatot tesz a kizárólag szén-dioxid-mentes üzemanyaggal működő, a szén-dioxidot kibocsátó gépjárműállományra vonatkozó előírások hatályán kívül eső új könnyű haszongépjárművek 2035 utáni nyilvántartásba vételére, továbbá az uniós joggal és az Unió klímasemlegességi célkitűzésével összhangban e rendeletet módosítani kell annak érdekében, hogy az magában foglalja az ilyen járművek típusjóváahagyásának lehetőségét.

⁴⁷ Az Egyesült Nemzetek Szervezetének az elektromos járművekbe épített akkumulátorok tartósságára vonatkozó globális műszaki előírása (22. sz. ENSZ-GTR).

- (19) A kis sorozatú gyártók által értékesített járművekből származó kibocsátások az uniós kibocsátások elenyésző részét teszik ki. Ezért az ilyen gyártókra vonatkozó egyes követelmények tekintetében bizonyos fokú rugalmasság engedélyezhető. A kis sorozatú gyártók számára ezért lehetővé kell tenni, hogy a típusjóváahagyás során bizonyos vizsgálatokat megfelelőségi nyilatkozatokkal helyettesítsenek, míg az ultrakis sorozatú gyártók számára lehetővé kell tenni, hogy véletlenszerű, valós vezetési feltételek melletti munkautemen alapuló laboratóriumi vizsgálatokat alkalmazzanak.
- (20) Az (EU) 2019/631⁴⁸ és az (EU) 2019/1242⁴⁹ európai parlamenti és tanácsi rendelet meghatározza az uniós gépjárműállomány átlagos szén-dioxid-kibocsátását új személygépkocsik vonatkozásában. Az egyes járművek CO₂-kibocsátásának, üzemanyag- és energiafogyasztásának, elektromos hatótávolságának és teljesítményének pontos meghatározására szolgáló eljárásokat és módszereket kell bevezetni a kibocsátási típusjóváahagyási eljárásba.
- (21) E rendelet egységes feltételek mellett történő végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni a következők tekintetében: a gyártóknak a típusjóváahagyás részeként fennálló kötelezettségei, valamint a megfelelőségi nyilatkozatra, a gyártás megfelelőségének ellenőrzésére, a használat közbeni megfelelőség ellenőrzésére és a környezetvédelmi járműútlevelekre alkalmazandó eljárások, vizsgálatok és módszerek; a járművek opciói és megjelölései; a járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek tartósságával, valamint a fedélzeti ellenőrző rendszerek nyilvántartásba vételi és kommunikációs képességeivel kapcsolatos követelmények, vizsgálatok, módszerek és korrekciós intézkedések, beleértve azokat is, amelyek időszakos műszaki vizsgálatok és műszaki ellenőrzések céljára szolgálnak; a többlépcsős előállítású járművek gyártóira vonatkozó követelmények és az általuk szolgáltatandó információk, valamint az ilyen többlépcsős előállítású járművek CO₂-értékének meghatározására szolgáló eljárások; a kibocsátási típusjóváahagyásra, az ellenőrzésekre és vizsgálatokra, valamint a piacfelügyeleti ellenőrzésekre vonatkozó műszaki elemek, igazgatási és dokumentációs követelmények, továbbá jelentéstételi kötelezettségek, a járművek használat közbeni megfelelőségének és a gyártás megfelelőségének ellenőrzése; módszerek és vizsgálatok i. a kipufogógáz-eredetű kibocsátás laboratóriumban és közúton történő mérésére, beleértve a véletlenszerű és a legkedvezőtlenebb valós vezetési feltételek melletti kibocsátás vizsgálati ciklusait, hordozható kibocsátásmérő rendszerek használatát a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások és az alapjáratú kibocsátások ellenőrzésére, ii. a gépjármű CO₂-kibocsátásának, üzemanyag- és energiafogyasztásának, elektromos hatótávolságának és motorteljesítményének meghatározására, iii. a sebességváltás-jelzőre (GSI) vonatkozó előírások meghatározására; iv. az O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik CO₂-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, elektromos hatótávolságra és motorteljesítményre gyakorolt hatásának meghatározására, iv. a forgattyúsházból származó kibocsátások, a párolgási

⁴⁸ 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.).

⁴⁹ 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.).

kibocsátások, valamint a fékek kibocsátásának mérésére, v. az akkumulátor tartóssága tekintetében meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek való megfelelés értékelésére, vi. a motorok és járművek használat közbeni megfelelőségének értékelésére; megfelelési küszöbértékek és teljesítőképességi követelmények, valamint vii. az érzékelők (fedélzeti diagnosztikai és fedélzeti ellenőrző rendszer) teljesítőképességét biztosító vizsgálatok és módszerek; viii. a biztonsági intézkedések biztosítására és értékelésére szolgáló módszerek; a járművezetőt figyelmeztető rendszerek és használatkorlátozó rendszerek specifikációja és jellemzői, valamint a helyes működésük értékelésére szolgáló módszerek; ix. az eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer és a kibocsátáscsökkentő pótrendszer helyes működésének, hatékonyságának, regenerálásának és tartósságának értékelésére szolgáló módszerek; x. a biztonsági intézkedések biztosítására és értékelésére szolgáló módszerek, beleértve a sebezhetőség elemzését és a manipulálás elleni védelmet; xi. az egyes EURO 7 szerinti megjelölések alatt jóváhagyott típusok helyes működésének értékelésére szolgáló módszerek; xii. a kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó kritériumok a kis és ultrakis sorozatú gyártók esetében; xiii. a többlépcsős előállítású járművekre vonatkozó ellenőrzések és vizsgálati eljárások; xiv. a vizsgálóberendezés teljesítőképességére vonatkozó követelmények; xv. a referencia-üzemanyagokra vonatkozó műszaki előírások; valamint xvi. a hatástalanító berendezések és a hatástalanító stratégiák hiányának értékelésére szolgáló módszerek; xvii. a gumiabroncskopás mérésére szolgáló módszerek, továbbá xviii. a környezetvédelmi járműútlevél formátuma, adatai és a környezetvédelmi járműútlevélben szereplő adatok továbbításának módja. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁵⁰ megfelelően kell gyakorolni.

- (22) E rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítása vagy kiegészítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következők tekintetében: az Euro 7 szerinti járművek, fékek vagy gumiabroncsok vizsgálata során gyűjtött adatokon alapuló vizsgálati feltételek; vizsgálati követelmények, különös figyelmet fordítva a műszaki fejlődésre és az Euro 7 szerinti járművek vizsgálata során gyűjtött adatokra; innovatív technológiákon alapuló járműopciók és -megjelölések bevezetése a gyártók számára, ugyanakkor pedig a fékrészecske-kibocsátási határértékeknek és gumiabroncstípusok kopási határértékeinek, valamint az akkumulátorok teljesítőképességére vonatkozó minimumkövetelményeknek és a tartóssági szorzóknak a meghatározása az Euro 7 szerinti járművek vizsgálata során gyűjtött adatokon alapján, továbbá az M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járművek kis sorozatú gyártóira vonatkozó fogalom meghatározások és különleges szabályok meghatározása. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy ezekre a konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban⁵¹ foglalt elvekkel összhangban kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kap minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt

⁵⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

⁵¹ [HL L 123., 2016.5.12., 1. o.](#)

vehetnek a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó bizottsági szakértői csoportok ülésein.

- (23) Az egyértelműség, az észszerűség és az egyszerűsítés érdekében, mivel a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek kibocsátási típusjóváhagyására vonatkozó szabályok aktualizálásra kerülnek, és azok mindegyikét ez a rendelet tartalmazza, a meglévő 595/2009/EK és 715/2007/EK rendeletet hatályon kívül kell helyezni és e rendelettel kell felváltani.
- (24) Amennyiben az e rendeletben foglalt intézkedések személyes adatok kezelésével járnak, az említett intézkedéseket az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁵² és a 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁵³, valamint az ezekre vonatkozó nemzeti végrehajtási intézkedésekkel összhangban kell végrehajtani.
- (25) Fontos, hogy a tagállamok, a nemzeti típusjóváhagyó hatóságok és a gazdasági szereplők elegendő időt kapjanak az e rendelet által bevezetett új szabályok alkalmazására való felkészülésre. A rendelet alkalmazásának kezdőnapját ezért el kell halasztani. Míg a könnyű haszongépjárművek esetében az alkalmazás kezdőnapját úgy kell meghatározni, hogy arra sor kerüljön amint az technikailag lehetséges, a nehézgépjárművek és a pótkocsik esetében az alkalmazás kezdőnapja további két évvel elhalasztható, mivel a nehézgépjárművek esetében hosszabb lesz a kibocsátásmentes járművekre való átállás.
- (26) Mivel e rendelet célját – azaz az M és N kategóriába tartozó járművek, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek típusjóváhagyására vonatkozó igazgatási és műszaki követelményekre, továbbá az ilyen járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek piacfelügyeletére vonatkozó harmonizált szabályok meghatározását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, a cél azonban nagyságrendje és hatásai okán az Unió szintjén jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket fogadhat el az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. fejezet – Tárgy, hatály és fogalommeghatározások

1. cikk

Tárgy

- (1) Ez a rendelet közös műszaki előírásokat és közigazgatási rendelkezéseket állapít meg a gépjárművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek kibocsátási típusjóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozóan, azok CO₂- és szennyezőanyag-

⁵² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

⁵³ Az Európai Parlament és a Tanács 45/2001/EK rendelete (2000. december 18.) a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 8., 2001.1.12., 1. o.).

kibocsátását, üzemanyag- és energiafogyasztását illetően, valamint az akkumulátoraik tartóssága tekintetében.

- (2) Ez a rendelet szabályokat állapít meg a kezdeti kibocsátási típusjóváhagyásra, a gyártás megfelelőségére, a használat közbeni megfelelőségre, a piacfelügyeletre, a kibocsátáscsökkentő rendszerek és az elektromosjármű-hajtóakkumulátorok tartósságára, a fedélzeti ellenőrző rendszerekre, a manipulálás korlátozására irányuló biztonsági rendelkezésekre és a kiberbiztonsági intézkedésekre, valamint a CO₂-kibocsátás, az elektromos hatótávolság, az üzemanyag- és energiafogyasztás és az energiahatékonyság pontos meghatározására vonatkozóan.

2. cikk

Hatály

E rendelet hatálya kiterjed az M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ és N₃, kategóriába tartozó gépjárművekre és ezeknek az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke szerinti O₃ és O₄ kategóriába tartozó pótkocsijaira, ideértve az egy vagy több lépcsőben tervezett és gyártott járműveket is, továbbá az ilyen járművekhez szánt rendszerekre, alkotóelemekre és önálló műszaki egységekre is.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az (EU) 2018/858 rendelet fogalommeghatározásai irányadók.

E rendelet alkalmazásában:

1. „kibocsátási típusjóváhagyás”: a CO₂- és a szennyezőanyag-kibocsátás, az üzemanyag- és az energiafogyasztás, valamint az akkumulátor tartóssága tekintetében e rendelet közigazgatási rendelkezéseinek és műszaki követelményeinek megfelelő EU-típusjóváhagyás;
2. „kezdeti kibocsátási típusjóváhagyás”: a kibocsátási típusjóváhagyási eljárás első szakasza, mielőtt a hatóságok megadják a kibocsátási típusbizonyítványt, és elkezdődik a járművek gyártása;
3. „a gyártás megfelelősége”: a gyártó telephelyén kiválasztott új járműveken, önálló műszaki egységeken vagy alkotóelemeken végzett tevékenységek, amelyek során bizonyosságot szereznek arról, hogy a forgalomba hozott termékek megfelelnek az e rendeletben meghatározott követelményeknek;
4. „használat közbeni megfelelőség”: az e rendeletben meghatározott tartóssági követelmények ellenőrzése céljából a forgalomban lévő járműveken végzett tevékenységek;
5. „motor”: a jármű meghajtását biztosító erőforrás;
6. „kibocsátás”: a gépjármű kipufogógáz- és nem kipufogógáz-eredetű kibocsátása;
7. „kipufogógáz-eredetű kibocsátás”: a gépjármű vagy a motor kipufogócsövén keresztül az alábbiak mindegyikének kibocsátása: CO₂, gáz-halmazállapotú, szilárd és folyékony vegyületek, valamint forgattyúházából származó kibocsátások;
8. „gáz-halmazállapotú szennyező anyagok”: a CO₂-tól eltérő gáz-halmazállapotú vegyi anyagok kibocsátása;
9. „szén-dioxid-kibocsátás” vagy „CO₂-kibocsátás”: a gépjármű vagy a motor kipufogócsövén keresztül történő szén-dioxid-kibocsátás;

10. „nitrogén-oxidok” vagy „NO_x”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott nitrogén-oxidok összege;
11. „lebegő részecskék”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott és egy szűrőközegen összegyűjtött bármilyen anyag;
12. „PM₁₀”: 10 µm-nél kisebb átmérőjű lebegő részecskék;
13. „részecskeszám”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott szilárd részecskék teljes száma;
14. „PN₁₀”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott, legalább 10 µm átmérőjű szilárd részecskék teljes száma;
15. „szén-monoxid” vagy „CO”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott szén-monoxid;
16. „metán” vagy „CH₄”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott metán;
17. „összes szénhidrogén”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott teljes szénhidrogén-mennyiség;
18. „nem metán szénhidrogének” vagy „NHMC”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott, a metántól eltérő teljes szénhidrogén-mennyiség;
19. „nem metán szerves gázok”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott, oxigéntartalmú és nem oxigéntartalmú szénhidrogének összege;
20. „ammónia” vagy „NH₃”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott ammónia;
21. „formaldehid” vagy „HCHO”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott formaldehid;
22. „WHTC”: a világszinten harmonizált átmeneti menetciklus, a 49. sz. ENSZ-előírás 4. mellékletének 7.2.1. szakaszával összhangban;
23. „WHSC”: a világszinten harmonizált állandósult állapotú menetciklus, a 49. sz. ENSZ-előírás 4. mellékletének 7.2.2. szakaszával összhangban;
24. „a jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz”: a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának, üzemanyag-fogyasztásának, elektromosenergia-fogyasztásának és elektromos hatótávolságának meghatározására szolgáló szimulációs eszköz;
„energiafogyasztás”: a járműben lévő összes meghajtó erőforrásból származó elektromosenergia-fogyasztás;
25. „üzemanyag-fogyasztás”: a járműben lévő összes meghajtó erőforrásból származó üzemanyag-fogyasztás;
26. „párolgási kibocsátások”: a kipufogócsövön keresztüli kibocsátás kivételével a gépjármű üzemanyag-ellátó rendszeréből kibocsátott szénhidrogéngőzök;
27. „forgattyúházából származó kibocsátások”: a motor belső vagy külső, az olajteknővel belső vagy külső vezetékekkel összekötött tereiből kibocsátott gáz-halmazállapotú szennyező anyagok;
28. „fékrészecske-kibocsátás”: a jármű fékrendszeréből kibocsátott részecskék;
29. „gumiabroncskopás”: a gumiabroncsból a kopási folyamat következtében elveszített és a környezetbe kibocsátott anyag tömege;
30. „nem kipufogógáz-eredetű kibocsátás”: a párolgási kibocsátás, valamint a gumiabroncskopásból és a fékekből származó kibocsátás;

31. „szennyezőanyag-kibocsátás”: a CO₂-kibocsátástól eltérő kipufogógáz- és nem kipufogógáz-eredetű kibocsátások;
32. „kibocsátáscsökkentő berendezés”: a jármű azon berendezései, amelyek csökkentik vagy korlátozzák a szennyezőanyag-kibocsátást;
33. „kibocsátáscsökkentő rendszerek”: a járműbe beépített kibocsátáscsökkentő berendezések, beleértve az azok használatát szabályozó vezérlőegységeket és szoftvereket;
34. „eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer”: olyan kibocsátáscsökkentő rendszer vagy ilyen rendszerek együttese, amelyre kiterjed az adott járműre megadott típusjövahagyás;
35. „kibocsátáscsökkentő pótszisztéma”: olyan kibocsátáscsökkentő rendszer vagy ilyen rendszerek együttese, amelyet az eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer pótlására szántak, és amelyre önálló műszaki egységként jóváhagyás szerezhető;
36. „adaptív szabályozási funkció”: olyan rendszer, amely a jármű várható használata alapján a motort, a kibocsátáscsökkentő rendszereket vagy a jármű egyéb paramétereit úgy állítja be, hogy javuljon az üzemanyag- vagy az energiafogyasztás és a kibocsátáscsökkentő rendszer hatékonysága;
37. „fedélzeti diagnosztikai rendszer” vagy „OBD”: olyan rendszer, amely képes az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 49. pontjában meghatározott fedélzeti diagnosztikai (OBD) információkat előállítani, és képes ezeket az információkat a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül és vezeték nélkül továbbítani;
38. „fedélzeti ellenőrző rendszer” vagy „OBM”: a jármű fedélzetén lévő olyan rendszer, amely képes vagy a kibocsátási határértékek túllépésének észlelésére, vagy – adott esetben – annak észlelésére, amikor a jármű kibocsátásmentes üzemmódban van, és képes jelezni az ilyen túllépések előfordulását a járműben tárolt információk formájában, valamint ezen információkat a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül és vezeték nélkül továbbítani;
39. „üzemanyag- és/vagy energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz”: minden olyan szoftver vagy hardver, amely érzékeli és felhasználja a jármű-, a motor-, az üzemanyag- vagy az elektromosenergia-paramétereket, valamint a hasznos terhelésre/tömegre vonatkozó paramétereket ahhoz, hogy meghatározza és a járműben tárolja a jármű üzemanyag- és energiafogyasztási adatait, valamint a jármű üzemanyag- vagy energiafogyasztásának és energiahatékonyságának meghatározása szempontjából releváns egyéb paramétereket;
40. „hatástalanító berendezés”: bármely olyan szoftver vagy hardver, amely érzékeli a hőmérsékletet, a jármű sebességét, a motorfordulatszámot, a sebességváltó-fokozatot, a kipufogó-gyűjtőcső vákuumát vagy más paramétereket, és a kapott adatok alapján működésbe hozza, szabályozza, késlelteti vagy kikapcsolja a kibocsátáscsökkentő rendszer bármely részét, azzal a céllal, hogy a jármű használata során csökkentse a kibocsátáscsökkentő rendszer hatékonyságát;
41. „hatástalanító stratégia”: olyan stratégia, amely csökkenti a kibocsátáscsökkentő berendezések hatékonyságát a jármű működése során vagy a típusjövahagyási vizsgálati eljárásokon kívül tapasztalt környezeti viszonyok vagy motorüzemeltetési feltételek mellett, vagy meghamisítja az érzékelőkre, az üzemanyag- vagy az energiafogyasztásra, az elektromos hatótávolságra vagy az akkumulátor tartósságára vonatkozó adatokat;

42. „valós vezetési feltételek melletti kibocsátás” vagy „RDE”: a járműnek a III. melléklet 1. és 2. táblázatában meghatározott szokásos vezetési feltételek és kiterjesztett feltételek melletti kibocsátása;
43. „kilométer-számláló”: a jármű által a gyártás óta megtett teljes távolság kijelzésére szolgáló készülék;
44. „manipulálás”: a motor, a jármű, a kibocsátáscsökkentő berendezés vagy rendszer, a hajtásrendszer, az elektromosjármű-hajtóakkumulátor, a kilométer-számláló, az üzemanyag- és/vagy az energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz vagy a fedélzeti diagnosztikai rendszer/fedélzeti ellenőrző rendszer gazdasági szereplők vagy független szereplők általi kikapcsolása vagy módosítása, ideértve az említett rendszerek bármely szoftverét vagy más logikai szabályozó elemét, valamint azok adatait;
45. „saját gyártóüzem”: a gyártó számára készülő új járművek – beleértve adott esetben a kivitelre szánt járműveket is – gyártásához vagy összeszereléséhez a gyártó által használt gyártó- vagy összeszerelő üzem;
46. „saját tervezési központ”: olyan, a gyártó ellenőrzése alatt álló és használatában lévő létesítmény, amelyben a jármű egészének tervezése és fejlesztése történik;
47. „kis sorozatú gyártó”: olyan gyártó, amely naptári évenként kevesebb, mint 10 000 új M₁ kategóriájú vagy kevesebb, mint 22 000 új N₁ kategóriájú, az Unióban nyilvántartásba vett gépjárművet gyárt, és amely:
- nem tagja kapcsolt gyártók csoportjának; vagy
 - kapcsolt gyártók olyan csoportjának tagja, amely naptári évenként összesen kevesebb, mint 10 000 új M₁ kategóriájú vagy kevesebb, mint 22 000 új N₁ kategóriájú, az Unióban nyilvántartásba vett gépjárműért felelős; vagy
 - kapcsolt gyártók csoportjának tagja, de saját gyártóüzemet és saját tervezési központot üzemeltet;
48. „ultrakis sorozatú gyártó”: olyan kis sorozatú gyártó, amely az előző naptári évben kevesebb, mint 1 000 új M₁ kategóriájú vagy kevesebb, mint 1 000 új N₁ kategóriájú, az Unióban nyilvántartásba vett gépjárművet állított elő;
49. „tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű”: olyan jármű, amelyben az összes meghajtóenergia-átalakító belső égésű motor, ideértve a hidrogénüzemű motorokat is;
50. „tisztán elektromos jármű”: olyan erőátviteli rendszerrel felszerelt jármű, amely meghajtóenergia-átalakítóként kizárólag elektromos gépeket tartalmaz, továbbá meghajtóenergia-tároló rendszerként kizárólag újratölthető elektromosenergia-tároló rendszereket tartalmaz;
51. „üzemanyagcella”: olyan energiaátalakító, amely a (bemeneti) kémiai energiát (kimeneti) elektromos energiává alakítja át, vagy fordítva;
52. „üzemanyagcellás jármű”: olyan erőátviteli rendszerrel felszerelt jármű, amely meghajtóenergia-átalakítóként kizárólag üzemanyagcellá(ka)t és elektromos gép(ek)et tartalmaz;
53. „üzemanyagcellás hibrid jármű”: olyan erőátviteli rendszerrel felszerelt üzemanyagcellás jármű, amely meghajtóenergia-átalakítóként legalább egy

- üzemanyag-tároló rendszert és legalább egy újratölthető elektromosenergia-tároló rendszert tartalmaz;
54. „hibrid jármű”: olyan erőátviteli rendszerrel felszerelt jármű, amely legalább két különböző kategóriájú meghajtóenergia-átalakítót és legalább két különböző kategóriájú meghajtóenergia-tároló rendszert tartalmaz;
 55. „hibrid elektromos jármű”: olyan hibrid jármű, amelynek az egyik meghajtóenergia-átalakítója egy elektromos gép;
 56. „külső feltöltésű hibrid elektromos jármű”: olyan hibrid elektromos jármű, amely külső forrásról feltölthető;
 57. „nem külső feltöltésű hibrid elektromos jármű”: olyan jármű, amely legalább két különböző energiaátalakítóval és két különböző energiatároló rendszerrel rendelkezik, amelyek a jármű meghajtására szolgálnak és nem tölthetők fel külső forrásról;
 58. „virtuális elkerítési technológiák”: olyan technológiák, amelyek meghatározott földrajzi területen belül nem engedik a hibrid jármű belső égésű motorral történő működtetését (vagyis bekapcsolják a kibocsátásmentes üzemmódot);
 59. „kibocsátásmentes üzemmód”: választható üzemmód, amelyben a hibrid járművet a belső égésű motor használata nélkül működtetik;
 60. „hasznos teljesítmény”: próbapadon a forgattyústengely vagy annak megfelelője végén adott motorsebességnél vagy fordulatszámnál a segédberendezésekkel mért és a légköri referenciaviszonyok mellett meghatározott teljesítmény;
 61. „kerékteljesítmény”: a jármű kerekein mért és annak meghajtására használt teljesítmény;
 62. „fajlagos teljesítmény”: a névleges motorteljesítménynek a menetkésztömeghez viszonyított aránya;
 63. „névleges teljesítmény”: a motor vagy meghajtó berendezés kW-ban kifejezett legnagyobb hasznos teljesítménye;
 64. „menetkésztömeg”: a jármű tömege a legalább a tárolókapacitása (tárolókapacitásuk) 90 %-áig feltöltött üzemanyagtartály(ok), valamint a járművezető, az üzemanyag, a folyadékok és a gyártó előírásai szerinti alapfelszerelés tömegével együtt, adott esetben a felépítmény, a vezetőfülke, a kapcsolószerkezet, a pótkerekek és a szerszámok tömegét is beleértve;
 65. „elektromosjármű-hajtóakkumulátor”: olyan akkumulátorrendszer, amely energiát tárol elsősorban a jármű meghajtása céljából;
 66. „elektromos hatótávolság”: töltéslemerítő üzemállapotban az elektromosjármű-hajtóakkumulátor lemerüléséig megtett távolság;
 67. „kibocsátásmentes hatótávolság”: az a maximális távolság, amelyet a kibocsátásmentes jármű képes megtenni az elektromosjármű-hajtóakkumulátor lemerüléséig vagy az üzemanyagtartály kiürüléséig; tisztán elektromos járművek esetében ez megfelel az elektromos hatótávolságnak;
 68. „tartósság”: egy rendszer vagy berendezés, alkotóelem vagy a jármű bármely részének azon képessége, hogy adott idő során fenntartsa az elvárt teljesítményét;
 69. „akkumulátor tartóssága”: az elektromosjármű-hajtóakkumulátornak az állapota alapján mért tartóssága;

70. „állapot”: a jármű vagy az elektromosjármű-hajtóakkumulátor élettartama adott pontján a jármű vagy az elektromosjármű-hajtóakkumulátor adott teljesítménymutatójának mért vagy becsült állapota a tanúsítás idején vagy új állapotában meghatározott teljesítmény százalékában kifejezve;
71. „környezetvédelmi járműútlevél”: papíralapú és digitális adatrekord, amely információkat tartalmaz a járműnek a nyilvántartásba vétel időpontjában fennálló környezeti teljesítményéről, beleértve a szennyezőanyag-kibocsátási határértékek szintjét, a CO₂-kibocsátást, az üzemanyag-fogyasztást, az energiafogyasztást, az elektromos hatótávolságot és a motorteljesítményt, valamint az akkumulátor tartósságát és más kapcsolódó értékeket;
72. „a járművezetőt a kibocsátási határértékek túllépésére figyelmeztető rendszer”: olyan rendszer, amelyet azért terveztek, gyártottak és építettek be a járműbe, hogy tájékoztassa a felhasználót a kibocsátási határértékek túllépéséről, és biztosítsa, hogy sor kerüljön javítások végrehajtására;
73. „a járművezetőt a reagens alacsony szintjére figyelmeztető rendszer”: olyan rendszer, amelyet azért terveztek, gyártottak és építettek be a járműbe, hogy figyelmeztesse a felhasználót a reagens alacsony szintjére, és biztosítsa, hogy sor kerüljön a reagens felhasználására;
74. „alapjáratú kibocsátás”: az a kipufogógáz-eredetű kibocsátás, amely akkor keletkezik, amikor a belső égésű motor működik, de nem áll terhelés alatt a jármű meghajtása céljából;
75. „megfelelőségi nyilatkozat”: a gyártó nyilatkozata arról, hogy egy adott járműtípus vagy járműcsoport, alkotóelem vagy önálló műszaki egység megfelel e rendelet követelményeinek;
76. „pótkocsi energiahatékonysága”: a pótkocsi teljesítménye az általa a vontató gépjármű CO₂-kibocsátására, üzemanyag- és energiafogyasztására, kibocsátásmentes hatótávolságára, elektromos hatótávolságára és motorteljesítményére gyakorolt hatás tekintetében;
77. „téli gumiabroncs”: olyan gumiabroncs, amelynél a futófelület mintázatát, a futófelület anyagának összetételét vagy a futófelület szerkezetét elsődlegesen arra tervezték, hogy havas viszonyok között a jármű mozgásának elindítására vagy fenntartására való képessége tekintetében jobb teljesítményt nyújtson, mint a normál gumiabroncs;
78. „speciális használatú gumiabroncs”: mind közúton, mind terepen használható gumiabroncs, vagy más speciális célú gumiabroncs. Ezeket elsősorban a jármű terepen történő elindítására és mozgásban tartására tervezték.

II. fejezet – A gyártók kötelezettségei

4. cikk

A gyártók kötelezettségei a járművek gyártását illetően

- (1) A gyártók biztosítják, hogy az általuk gyártott, majd az Unióban értékesített, nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett új járművek e rendelet szerint típusjóváhagyáson essenek át. A gyártók biztosítják, hogy az általuk gyártott, majd az Unióban értékesített vagy üzembe helyezett, típusjóváhagyási engedélyhez kötött új alkotóelemek vagy önálló műszaki egységek – köztük motorok, elektromosjármű-

hajtóakkumulátorok, fékrendszerek és kibocsátáscsökkentő pótrendszerek – e rendelet szerint típusjóváhagyáson esznek át.

- (2) A gyártók a járműveket úgy tervezik, gyártják és szerelik össze, hogy azok megfeleljenek e rendeletnek, beleértve az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek való megfelelést, valamint a megfelelőségi nyilatkozatban és a típusjóváhagyási dokumentációban megadott értékek betartását a jármű élettartama során a IV. melléklet 1. táblázatában meghatározottak szerint. Ezeket a járműveket „Euro 7” járművekként kell megjelölni.

A kipufogógáz-kibocsátási határértékeknek való megfelelés ellenőrzése során, amennyiben a vizsgálatot kiterjesztett vezetési feltételek mellett végzik, a kibocsátásokat el kell osztani a III. mellékletben meghatározott kiterjesztett vezetési osztóval.

- (3) A kibocsátáscsökkentő rendszerek regenerációja során történő kibocsátásokat a regenerációk gyakorisága és időtartama alapján számított súlyozott átlagként kell figyelembe venni.
- (4) A gyártók az e rendeletnek – többek között az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek – megfelelő alkotóelemeket vagy önálló műszaki egységeket – úgymint motorokat, elektromosjármű-hajtóakkumulátorokat, fékrendszereket és kibocsátáscsökkentő pótrendszereket – terveznek és gyártanak.
- (5) A gyártók nem tervezhetnek, gyárthatnak vagy szerelhetnek össze hatástalanító berendezéssel vagy hatástalanító stratégiákkal rendelkező járműveket.
- (6) A gyártóknak az alábbiakkal rendelkező, M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ és N₃ kategóriájú járműveket kell tervezniük, gyártaniuk vagy összeszerelniük:
- a) fedélzeti diagnosztikai rendszerek, amelyek képesek észlelni a kibocsátási határértékek túllépését eredményező, hibásan működő rendszereket a javítások megkönnyítése érdekében;
 - b) fedélzeti ellenőrző rendszerek, amelyek képesek észlelni az üzemzavarok, a fokozott állagromlás vagy más, a kibocsátás növekedését okozó helyzetek miatt fellépő, kibocsátási határértékeket meghaladó kibocsátásokat;
 - c) üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz, amely ellenőrzi a járművek valós üzemanyag- és energiafogyasztását, valamint más releváns paramétereket – például a hasznos terhelésre/tömegre vonatkozó paramétereket –, amelyekre szükség van a valós üzemanyag- és energiahatékonyság meghatározásához;
 - d) az elektromosjármű-hajtóakkumulátor és a kibocsátáscsökkentő rendszerek állapotfigyelői;
 - e) a járművezetőt a kibocsátási határértékek túllépésére figyelmeztető rendszerek;
 - f) a járművezetőt a reagens alacsony szintjére figyelmeztető rendszerek;
 - g) eszközök, amelyek az e rendeletnek való megfelelést szolgáló, a jármű által generált adatokat és az üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz adatait vezeték nélkül továbbítják időszakos műszaki vizsgálatok és közúti műszaki ellenőrzések céljára, valamint amelyek kommunikálnak az intelligens és kétirányú töltési funkciók támogatására alkalmas töltőinfrastruktúrával és helyhez kötött energiarendszerekkel.

- (7) A gyártók az M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ és N₃ kategóriájú járműveket úgy tervezik, gyártják és szerelik össze, hogy minimálisra csökkenjenek az életciklusuk különböző szakaszaiban felmerülő sebezhetőségek, amelyek az alábbiak manipulálásához vezethetnek:
- a) üzemanyag- és reagensbefecskendező rendszer;
 - b) motor és motorvezérlő egységek;
 - c) elektromosjármű-hajtóakkumulátorok;
 - d) kilométer-számláló; és
 - e) kibocsátáscsökkentő rendszerek.
- (8) A gyártó megakadályozza a (7) bekezdésben említett sebezhetőségek kihasználásának lehetőségét. Ilyen sebezhetőség megállapítása esetén a gyártó szoftverfrissítés útján vagy bármely más megfelelő eszközzel megszünteti a sebezhetőséget.
- (9) A gyártók a 155. számú ENSZ-előírás⁵⁴ szerinti kiberbiztonsági intézkedések meghozatalával biztosítják a kibocsátásokkal és az akkumulátor tartósságával kapcsolatos adatok biztonságos továbbítását.
- (10) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján részletes szabályokat fogad el az (1)–(9) bekezdésben meghatározott követelményeknek való megfelelés ellenőrzésére szolgáló eljárásokra, vizsgálatokra és módszerekre vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

5. cikk

A gyártók lehetőségei a járművek gyártására és megjelölésére vonatkozóan

- (1) A gyártók az általuk gyártott járműveket „Euro 7+ járműként” jelölhetik meg, amennyiben nyilatkozatot tesznek arról, hogy a járművek megfelelnek a következőknek:
- a) belső égésű motorral felszerelt járművek és nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében a gáz-halmazállapotú szennyező anyagok tekintetében az I. mellékletben meghatározottaknál legalább 20 %-kal alacsonyabb kibocsátási határértékeknek, valamint a részecskeszám-kibocsátás tekintetében egy nagyságrenddel alacsonyabb kibocsátási határértékeknek;
 - b) külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében a gáz-halmazállapotú szennyező anyagok tekintetében az I. mellékletben meghatározottaknál legalább 20 %-kal alacsonyabb kibocsátási határértékeknek, a részecskeszám-kibocsátás tekintetében egy nagyságrenddel alacsonyabb kibocsátási határértékeknek, az akkumulátor tartóssága tekintetében pedig a II. mellékletben előírtaknál legalább 10 százalékponttal magasabb értéknek;
 - c) tisztán elektromos járművek esetében az akkumulátor tartóssága tekintetében a II. mellékletben előírtaknál legalább 10 százalékponttal magasabb értéknek.

⁵⁴ 155. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a járműveknek a kiberbiztonság és a kiberbiztonsági irányítási rendszer tekintetében történő jóváhagyásáról (HL L 82., 2021.3.9., 30. o.).

- (2) Ezeknek a járműveknek az (1) bekezdés szerinti követelményeknek való megfelelését a nyilatkozatban megadott értékek alapján kell ellenőrizni.
- (3) A gyártók a járműveket „Euro 7A járműként” jelölhetik meg, amennyiben azok adaptív szabályozási funkciókkal rendelkeznek. Az adaptív szabályozási funkciók használatát a típusjóváahagyás során be kell mutatni a típusjóváahagyó hatóságoknak, és a jármű élettartama során ellenőrizni kell a IV. melléklet 1. táblázatában foglaltak szerint.
- (4) A gyártók a járműveket „Euro 7G járműként” jelölhetik meg, amennyiben azok virtuális elkerítési technológiával ellátott belső égésű motorral rendelkeznek. A gyártók járművezetőt figyelmeztető rendszert építenek be ezekbe a járművekbe, amely tájékoztatja a használót, amikor az elektromosjármű-hajtóakkumulátorok közel állnak a lemerüléshez, és leállítja a járművet, ha azt kibocsátásmentes üzemmódban az első figyelmeztetéstől számított 5 km-en belül nem töltik fel. Az ilyen virtuális elkerítési technológiák alkalmazása ellenőrizhető a jármű élettartama során.
- (5) A gyártók gyárthatnak olyan járműveket, amelyek az (1), (2) vagy (3) bekezdésben említett jellemzők közül kettőt vagy többet egyesítenek, és ezeket jelek és betűk kombinációjának használatával „Euro 7+A”, „Euro 7+G”, „Euro 7+AG” vagy „Euro 7AG” járművekként jelölhetik meg.
- (6) A gyártó kérésére az N₁ járműtípusból származó, 3,5–4,0 tonna legnagyobb tömegű N₂ kategóriájú járművek esetében a típusjóváahagyó hatóság kiadhat N₁ járműtípusra vonatkozó kibocsátási típusjóváahagyást. Az ilyen járműveket „Euro 7ext járműként” kell megjelölni.
- (7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján részletes szabályokat fogad el az (1)–(6) bekezdésben meghatározott követelményeknek való megfelelés ellenőrzésére szolgáló eljárásokra, vizsgálatokra és módszerekre vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

6. cikk

A járművekre, rendszerekre, alkotóelemekre és önálló műszaki egységekre vonatkozó tartóssági követelmények

- (1) A gyártók biztosítják, hogy az általuk gyártott, az Unióban értékesített, nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek megfeleljenek az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek a III. mellékletben meghatározott szokásos és kiterjesztett vezetési feltételek mellett, a járműnek a IV. melléklet 1. táblázata szerinti élettartama során, valamint megfeleljenek a II. mellékletben az akkumulátor tartósságára vonatkozóan meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek.
- (2) A gyártók biztosítják, hogy ezek a járművek megfeleljenek az e rendelet rendelkezései szerint bejelentett CO₂-kibocsátási, üzemanyag- és energiafogyasztási és energiahatékonysági értékeknek a járműnek a IV. melléklet 1. táblázata szerinti élettartama során.
- (3) A gyártók biztosítják, hogy az ezekbe a járművekbe beépített üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközök, fedélzeti diagnosztikai és fedélzeti ellenőrző eszközök, valamint manipulálás elleni intézkedések megfeleljenek e rendelet rendelkezéseinek mindaddig, amíg a jármű használatban van.

- (4) Az 1–3. pontban említett követelmények bármely típusú üzemanyaggal vagy energiaforrással működő járműre alkalmazandók. Ugyanezek a követelmények vonatkoznak az ilyen járművekhez szánt valamennyi önálló műszaki egységre és alkotóelemre is.
- (5) Annak érdekében, hogy az első bekezdésben említett követelményeknek való megfelelést a jármű további élettartama során ellenőrizni lehessen, az I. mellékletben meghatározott gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátási határértékeket ki kell igazítani a IV. melléklet 2. táblázatában foglalt tartóssági szorzók alkalmazásával.
- (6) Az ezekben a járművekben a gyártó által beépített fedélzeti ellenőrző rendszereknek képesnek kell lenniük a következők mindegyikére:
- a) a kibocsátási határértékek túllépései nagyságrendjének és időtartamának rögzítése;
 - b) a jármű kibocsátási viselkedésére vonatkozó adatok továbbítása – beleértve a szennyezőanyag-érzékelő és a kipufogógáz-áram adatait – a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül és vezeték nélkül, többek között műszaki vizsgálatok és közúti műszaki ellenőrzések céljából⁵⁵, ⁵⁶;
 - c) a jármű javításának kiváltása, ha a járművezetőt figyelmeztető rendszer a kibocsátási határértékek jelentős túllépését jelzi.
- (7) Az ezekben a járművekben a gyártó által beépített üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközöknek képesnek kell lenniük az általuk rögzített járműadatokat a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül és vezeték nélkül továbbítani.
- (8) A súlyos veszélyt jelentő vagy az e rendeletben meghatározott követelményeknek meg nem felelő járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek esetében a gyártók haladéktalanul meghozzák az e rendeletnek való megfelelés biztosításához szükséges korrekciós intézkedéseket, beleértve adott esetben az ilyen járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek javítását vagy módosítását is. A gyártó vagy bármely más gazdasági szereplő adott esetben kivonja a forgalomból vagy visszahívja a terméket. A gyártó haladéktalanul, részletesen tájékoztatja a típusjövahagyást megadó jövahagyó hatóságot a meg nem felelésről.
- (9) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján részletes szabályokat fogad el az (1)–(8) bekezdésben meghatározott kötelezettségekkel kapcsolatos követelményekre, vizsgálatokra, módszerekre és korrekciós intézkedésekre vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

⁵⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/47/EU irányelve (2014. április 3.) az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 134. o.).

⁵⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 129. o.).

7. cikk

A gyártók kötelezettségei a kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozóan

- (1) A kibocsátási típusjóváhagyás során a kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó szabályoknak való megfelelés igazolása érdekében a gyártó elvégzi az V. melléklet 1., 3., 5., 7. és 9. táblázatában meghatározott vizsgálatokat. A gyártás e rendelet követelményeinek való megfelelése ellenőrzésének céljából a járműveket, alkatrészeket és önálló műszaki egységeket a gyártó telephelyén a típusjóváhagyó hatóság vagy a gyártó választja ki. a használat közbeni megfelelést a IV. melléklet 1. táblázatában előírt időszakokra kiterjedően kell ellenőrizni.
- (2) A gyártó a típusjóváhagyó hatóság rendelkezésére bocsátja az aláírt megfeleléségi nyilatkozatot az RDE-re, CO₂-re, a környezeti hőmérséklet szerinti korrekcióra, a fedélzeti diagnosztikai eszközökre, a fedélzeti ellenőrző eszközökre, a kibocsátásra, az akkumulátor tartósságára, a folyamatos vagy időszakos regenerációra, a manipulálás elleni védelemre és a forgattyúházra vonatkozó, az V. mellékletben meghatározott követelmények tekintetében. A gyártó benyújtja a típusjóváhagyó hatóságnak az aláírt megfeleléségi nyilatkozatot az adaptív szabályozási és virtuális elkerítési funkciók használatára vonatkozóan, amennyiben a gyártó alkalmazza ezeket a funkciókat.
- (3) A nemzeti hatóságok megvizsgálhatják a járműtípust, hogy ellenőrizzék annak megfelelését a gyártás megfelelése és a használat közbeni megfelelés, valamint a piacfelügyelet tekintetében, az V. mellékletben meghatározottak szerint.
- (4) A gyártók minden egyes járműre vonatkozóan kiállítják a környezetvédelmi járműútlevelet, és azt a járművel együtt átadják a vásárlónak; a környezetvédelmi járműútlevélben rögzített adatokat olyan forrásokból nyerik ki, mint a megfeleléségi nyilatkozat és a típusjóváhagyási dokumentáció. A gyártó gondoskodik arról, hogy a környezetvédelmi járműútlevélben foglalt adatok a jármű elektronikus rendszereiben megjeleníthetők legyenek, és lehetőség legyen azok továbbítására a fedélzetről a fedélzeten kívülre.
- (5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az (1)–(4) bekezdés szerinti vizsgálatokat, megfeleléség-ellenőrzéseket és eljárásokat a kibocsátási típusjóváhagyással, a gyártás megfeleléségével, a használat közbeni megfeleléssel, a megfeleléségi nyilatkozattal és a környezetvédelmi járműútlevéllel kapcsolatban. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

8. cikk

A kis sorozatú gyártókra vonatkozó különleges szabályok

- (1) A szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében a kis sorozatú gyártók az V. melléklet 1., 3., 5., 7. és 9. táblázatában meghatározott vizsgálatokat megfeleléségi nyilatkozatokkal helyettesíthetik. A kis sorozatú gyártók által gyártott és forgalomba hozott járművek megfelelése vizsgálható a használat közbeni megfelelés és a piacfelügyelet szempontjából, az V. melléklet 2., 4., 6., 8. és 10. táblázatával összhangban. Nem szükséges az V. mellékletben meghatározott gyártásmegefeleléségi vizsgálatok elvégzése. A 4. cikk (4) bekezdésének b) pontja nem alkalmazandó a kis sorozatú gyártókra.
- (2) Az ultrakis sorozatú gyártóknak meg kell felelniük az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek a használat közbeni megfelelés és a piacfelügyelet

céljából végzett, valós vezetési feltételek melletti munkaütemen alapuló laboratóriumi vizsgálatok során.

9. cikk

A többlépcsős előállítású járművekre vonatkozó különleges szabályok

- (1) A többlépcsős típusjóvá hagyások esetében a második vagy a további lépcsők gyártói felelnek a kibocsátási típusjóvá hagyásért, amennyiben módosítják a jármű bármely olyan részét, amely az előző lépcső gyártói által szolgáltatott adatok szerint hatással lehet a kibocsátásra vagy az akkumulátor tartósságára.
- (2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az igazgatási követelményeket és az előző lépcső gyártói által az (1) bekezdéssel összhangban benyújtandó adatokat, továbbá az ilyen járművek CO₂-kibocsátásának meghatározására szolgáló eljárásokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

III. fejezet – A tagállamok kibocsátási típusjóvá hagyással és piacfelügyelettel kapcsolatos kötelezettségei

10. cikk

Kibocsátási típusjóvá hagyás, a gyártás megfelelése, használat közbeni megfelelés és piacfelügyelet

- (1) A nemzeti jóvá hagyó hatóságok intézkedéseket vezetnek be a járműtípusok, alkotóelemek és önálló műszaki egységek kibocsátási típusjóvá hagyásának megadására, valamint olyan tesztek, ellenőrzések és vizsgálatok elvégzésére, amelyek célja annak ellenőrzése, hogy a gyártók megfelelnek-e a gyártás megfelelésére és a használat közbeni megfelelésre vonatkozó követelményeknek az V. melléklet szerint.
- (2) A nemzeti piacfelügyeleti hatóságok piacfelügyeleti ellenőrzéseket végeznek az (EU) 2018/858 rendelet 8. cikkével és az V. melléklet 2., 4., 6., 8. és 10. táblázatával összhangban.
- (3) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be e rendelet hatálybalépésének dátumát]-tól/-től kezdődő hatállyal a gyártó kérelme esetén a nemzeti jóvá hagyó hatóságok nem utasíthatják el új típusú jármű vagy motor kibocsátásra vonatkozó EU-típusjóvá hagyásának vagy nemzeti típusjóvá hagyásának a megadását, és nem tilthatják meg az e rendeletnek megfelelő új jármű nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.
- (4) 2025. július 1-jétől kezdődő hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, M₁, N₁ kategóriájú járművek esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekintik érvényesnek a megfelelési igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, illetve az akkumulátor tartósságára hivatkozva megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.
- (5) 2027. július 1-jétől kezdődő hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járművek és új, O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekintik érvényesnek a megfelelési igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, energiahatékonyságra, illetve az akkumulátor tartósságára

hivatkozva megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

- (6) 2030. július 1-jétől kezdődő hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, M₁, N₁ kategóriájú, kis sorozatú gyártók által gyártott járművek esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, energiahatékonyságra, illetve az akkumulátor tartósságára hivatkozva megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.
- (7) 2031. július 1-jétől kezdődő hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú, kis sorozatú gyártók által gyártott járművek esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, energiahatékonyságra, illetve az akkumulátor tartósságára hivatkozva megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.
- (8) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az (1) bekezdésnek való megfelelés ellenőrzésére szolgáló tesztek, ellenőrzések és vizsgálatok elvégzéséhez szükséges igazgatási és technikai elemeket, valamint a (2) bekezdés szerinti piacfelügyeleti ellenőrzésekhez szükséges technikai elemeket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

11. cikk

A tagállamok egyedi kötelezettségei a rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek kibocsátási típusjóváahagyása tekintetében

- (1) 2025. július 1-jétől kezdődő hatállyal tilos az e rendelet alapján jóváahagyott M₁, N₁ kategóriájú járműbe való beszerelésre szánt rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység értékesítése vagy beépítése, ha a rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység nem rendelkezik az e rendelet szerinti típusjóváahagyással.
- (2) 2027. július 1-jétől kezdődő hatállyal tilos az e rendelet alapján jóváahagyott M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járműbe való beszerelésre szánt rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység értékesítése vagy beépítése, ha a rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység nem rendelkezik az e rendelet szerinti típusjóváahagyással.
- (3) A nemzeti jóváahagyó hatóságok továbbra is kiterjeszthetik a kibocsátáscsökkentő pótszisztemeknek az e rendelet alkalmazása előtt megadott EU-típusjóváahagyását a kibocsátási típusjóváahagyás első megadásakor érvényes feltételek szerint. A nemzeti hatóságok megtiltják az ilyen kibocsátáscsökkentő pótszisztemek értékesítését vagy járműbe szerelését, kivéve, ha azok rendelkeznek típusjóváahagyással.

12. cikk

A reagenst és kibocsátáscsökkentő rendszereket használó rendszerek helyes működése

- (1) A gazdasági szereplők és a független szereplők nem manipulálhatják a járművet és annak rendszereit.

- (2) A nemzeti hatóságoknak a használat közbeni megfelelőségi vagy piacfelügyeleti ellenőrzések során ellenőrizniük kell, hogy a járműgyártók megfelelően építették-e be a járművezetőt a kibocsátási határértékek túllépésére figyelmeztető rendszereket és a járművezetőt a reagens alacsony szintjére figyelmeztető rendszereket, valamint hogy a járművek manipulálhatók-e.

IV. fejezet

A Bizottság és harmadik felek szerepe a használat közbeni megfelelőség és a piacfelügyelet terén

13. cikk

A vizsgálati követelmények alkalmazása a Bizottság és harmadik felek vonatkozásában

- (1) A Bizottság, illetve harmadik felek az (EU) 2018/858 rendelet 9. cikkével és 13. cikkének (10) bekezdésével összhangban elvégezhetik az V. melléklet 2., 4., 6., 8. és 10. táblázatában meghatározott, használat közbeni megfelelőségi és piacfelügyeleti ellenőrzéseket a járművek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek e rendeletnek való megfelelésének ellenőrzése érdekében.
- (2) A gyártók az ilyen ellenőrzések elvégzéséhez szükséges adatokat a Bizottság és harmadik felek rendelkezésére bocsátják az (EU) 2018/858 rendelet 9. cikkének (5) bekezdésével és 13. cikkének (10) bekezdésével összhangban.

V. fejezet

Vizsgálatok és nyilatkozatok

14. cikk

Eljárások és vizsgálatok

- (1) A kibocsátási típusjóváhagyásra irányuló eljárások magukban foglalják a vizsgálatokat és ellenőrzéseket, valamint az igazgatási eljárások és dokumentációs követelmények alkalmazását az V. mellékletben foglaltak szerint. Az V. mellékletben meghatározott követelmények tekintetében adott esetben a gyártó megfelelőségi nyilatkozatot nyújt be a típusjóváhagyó hatósághoz.
- (2) A 4. cikk követelményeinek való megfelelést igazoló vizsgálatokat a gyártók és a nemzeti hatóságok az V. mellékletben meghatározottak szerint alkalmazzák. A 4. cikk követelményeinek való megfelelést igazoló vizsgálatokat a Bizottság és harmadik felek is alkalmazhatják az V. mellékletben meghatározottak szerint.
- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a kibocsátási típusjóváhagyás valamennyi szakaszára vonatkozóan, beleértve a gyártás megfelelőségét, a használat közbeni megfelelőséget és a piacfelügyeletet, kitérve a kibocsátási típusjóváhagyásra irányuló eljárásokra és vizsgálatokra, a vizsgálati módszerekre, az igazgatási rendelkezésekre, a kibocsátási típusjóváhagyások módosítására és kiterjesztésére, az adatokhoz való hozzáférésre, a dokumentációs követelményekre és sablonokra az alábbiak mindegyike tekintetében:
- M₁, N₁ kategóriájú járműtípusok;
 - M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járműtípusok;

- c) M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járműtípusokban használt motorok;
 - d) fedélzeti ellenőrző/fedélzeti diagnosztikai rendszerek;
 - e) manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek;
 - f) kibocsátáscsökkentő pótrendszerek típusai és alkatrészei;
 - g) fékrendszerek típusai és tartalék alkatrészei;
 - h) gumiabroncs típusok a gumiabroncs kopás tekintetében;
 - i) egyéb alkotóelemek típusai és tartalék alkatrészei;
 - j) CO₂, üzemanyag- és energiafogyasztás, elektromos hatótávolság és motorteljesítmény meghatározása M₁, N₁ kategóriájú járművek esetén, az üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközökre vonatkozó rendelkezések;
 - k) CO₂, üzemanyag- és energiafogyasztás, kibocsátásmentes hatótávolság, elektromos hatótávolság és motorteljesítmény meghatározása M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járművek esetén, O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik energiahatékonysága, az üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközökre vonatkozó rendelkezések.
- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el a kibocsátási típusjóváhagyás valamennyi szakaszára vonatkozóan, beleértve a használat közbeni megfelelést, a gyártás megfelelését és a piacfelügyeletet, a következők meghatározása érdekében:
- a) a kipufogógáz-eredetű kibocsátás laboratóriumban és közúton történő mérésére szolgáló módszerek, beleértve a véletlenszerű és a legkedvezőtlenebb valós vezetési feltételek melletti kibocsátás vizsgálati ciklusait, hordozható kibocsátásmérő rendszerek használatát a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások és az alapjáratú kibocsátások ellenőrzésére;
 - b) a gépjármű CO₂-kibocsátásának, üzemanyag- és energiafogyasztásának, kibocsátásmentes hatótávolságának, elektromos hatótávolságának és motorteljesítményének meghatározására szolgáló módszerek;
 - c) a sebességváltás-jelzőre vonatkozó módszerek, követelmények és műszaki előírások;
 - d) az O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik energiahatékonyságának meghatározására szolgáló módszerek;
 - e) a forgattyúsházból származó kibocsátások mérésére szolgáló módszerek;
 - f) a párolgási kibocsátások mérésére szolgáló módszerek;
 - g) a fékrészecske-kibocsátás mérésére szolgáló módszerek, beleértve a nehézgépjárművekre, a valós vezetési feltételek melletti fékrészecske-kibocsátásra és a visszatápláló fékezésre irányuló módszereket;
 - h) a gumiabroncs kopás mérésére szolgáló módszerek a gumiabroncsok kopási sebességének ellenőrzése érdekében;
 - i) az akkumulátor tartóssága tekintetében meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek való megfelelés értékelésére szolgáló módszerek;

- j) üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz, fedélzeti ellenőrző és fedélzeti diagnosztikai rendszerek, beleértve a megfelelési küszöbértékeket, a teljesítőképességi követelményeket, az érzékelők teljesítőképességét biztosító vizsgálatokat és módszereket, valamint az ilyen eszközök és rendszerek által rögzített adatok vezeték nélküli továbbítását;
- k) a járművezetőt figyelmeztető rendszerek és a használatkorlátozó rendszerek jellemzői és teljesítőképessége, valamint a helyes működésük értékelésére szolgáló módszer;
- l) az eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer és a kibocsátáscsökkentő pórendszer helyes működésének, hatékonyságának, regenerálásának és tartósságának értékelésére szolgáló módszerek;
- m) a 4. cikk (5) bekezdésében említett biztonsági intézkedések biztosítására és értékelésére szolgáló módszerek, beleértve a sebezhetőségi elemzés és a manipulálás elleni védelem módszertanát is;
- n) a kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó kritériumok, valamint a kis és ultrakis sorozatú gyártókra vonatkozó, a 8. cikkben meghatározott különleges szabályok végrehajtása;
- o) az 5. cikk szerinti megjelölések alatt jóváhagyott járműtípusok helyes működésének értékelésére szolgáló módszerek;
- p) a 9. cikk (1) bekezdésében foglalt rendelkezéseknek való megfelelés ellenőrzése, valamint a többlépcsős előállítású járművekre vonatkozó vizsgálati eljárások;
- q) a vizsgálóberendezés teljesítőképességére vonatkozó követelmények;
- r) a vizsgálathoz használt referencia-üzemanyagokra vonatkozó előírások;
- s) a hatástalanító berendezések és a hatástalanító stratégiák hiányának megállapítására szolgáló módszerek;
- t) a gumiabroncskopás mérésére szolgáló módszerek;
- u) a környezetvédelmi járműútlevél formátuma és adatai, valamint vezeték nélküli továbbításának módjai;
- v) a kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó igazgatási követelmények és dokumentáció;
- w) adott esetben jelentéstételi kötelezettségek.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

15. cikk

A műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítás

- (1) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a műszaki fejlődés figyelembevételére érdekében, az alábbiak módosítására vonatkozóan:
 - a) III. melléklet, az M₂, M₃, N₂, N₃ járművek tekintetében, az Euro 7 szerinti járművek vizsgálata során gyűjtött adatok alapján;

- b) III. melléklet, a vizsgálati feltételek tekintetében, az Euro 7 szerinti fékek vagy gumibroncsok vizsgálata során gyűjtött adatok alapján;
 - c) V. melléklet, a vizsgálati követelmények és nyilatkozatok alkalmazása tekintetében, a műszaki fejlődés alapján;
 - d) 5. cikk, innovatív technológiákon alapuló funkciók és megjelölések bevezetésével a gyártók számára.
- (2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet kiegészítésére a műszaki fejlődés figyelembevételére érdekében, a következők révén:
- a) a fékrészecske-kibocsátási határértékek meghatározása az I. mellékletben, hivatkozva az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világforumán (WP29) végzett munkára;
 - b) a gumibroncsstípusok kopási határértékeinek meghatározása az I. mellékletben, hivatkozva az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világforumán (WP29) végzett munkára;
 - c) az akkumulátorok teljesítőképességére vonatkozó minimumkövetelmények meghatározása a II. mellékletben, hivatkozva az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világforumán (WP29) végzett munkára;
 - d) tartóssági szorzók meghatározása a IV. mellékletben az Euro 7 szerinti M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járművek vizsgálata során gyűjtött adatok, valamint a nehézgépjárművek tartósságáról szóló, az Európai Parlament és a Tanács részére benyújtott jelentés alapján;
 - e) a kis sorozatú gyártókra vonatkozó fogalommeghatározások és különleges szabályok meghatározása az M₂, M₃, N₂, N₃ járműkategóriák tekintetében, e rendelet 3. és 8. cikke alapján.

VI. fejezet – Általános rendelkezések

16. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit e cikk tartalmazza.
- (2) A Bizottság 15. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól, ...-tól/-től kezdődő hatállyal. *[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = e rendelet hatálybalépésének időpontja]*. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 15. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti a benne meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 15. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

17. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottság munkáját a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikke alkalmazandó.

18. cikk

Jelentéstétel

- (1) A tagállamok 2030. szeptember 1-jéig tájékoztatják a Bizottságot e rendelet alkalmazásáról.
- (2) Az (1) bekezdés szerint megadott információk alapján a Bizottság 2031. szeptember 1-jéig értékelő jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról.

VI. fejezet – Záró rendelkezések

19. cikk

A 715/2007/EK rendelet és az 595/2009 rendelet hatályon kívül helyezése

A 715/2007/EK rendelet 2025. július 1-jével hatályát veszti.

Az 595/2009/EK rendelet 2027. július 1-jével hatályát veszti.

A 715/2007/EK rendeletre és az 595/2009/EK rendeletre való hivatkozásokat az e rendeletre vonatkozó hivatkozásoknak kell tekinteni, és az e rendelet VI. mellékletben található megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

20. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

Ez a rendelet 2025. július 1-jétől alkalmazandó az M₁, N₁ kategóriájú járművek, valamint az ilyen járművek alkotóelemei és önálló műszaki egységei tekintetében, és 2027. július 1-jétől

alkalmazandó az M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járművek, valamint az ilyen járművek alkotóelemei és önálló műszaki egységei, továbbá az O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik tekintetében.

Ez a rendelet 2030. július 1-jétől alkalmazandó a kis sorozatú gyártók által előállított M₁, N₁ kategóriájú járművek tekintetében.

A (2) bekezdéstől eltérve a 11. cikk (3) bekezdését e rendelet hatálybalépésétől kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdeméyzés címe

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

1.3. A javaslat/kezdeméyzés a következőre irányul:

1.4. Célkitűzés(ek)

1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

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

1.4.4. Teljesítménymutatók

1.5. A javaslat/kezdeméyzés indoklása

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

1.5.2. Az uniós részvételből adódó többletérték

1.5.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága

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

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

1.6. A javaslat/kezdeméyzés időtartama és pénzügyi hatása

1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

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

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

2.2.3. A kontroll költséghatékonyságának becslése és indokolása, valamint a hibakockázat várható szintjeinek értékelése

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

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

3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása

3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdeméyzés címe

javaslat: Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyásáról (Euro 7), továbbá a 715/2007/EK rendelet és az 595/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

Szakpolitikai terület: Az áruk belső piaca

Éghajlat-politika: Természeti erőforrások és környezet

1.3. A javaslat/kezdeméyzés a következőre irányul:

új intézkedés

kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedés⁵⁷

jelenlegi intézkedés meghosszabbítása

egy vagy több intézkedés összevonása vagy átcsoportosítása egy másik/új intézkedésre

1.4. Célkitűzés(ek)

1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

A javaslat célja, hogy hozzájáruljon egy általános célkitűzéshez, amely kettős: 1. az egységes piac megfelelő működésének biztosítása a járművek kibocsátására vonatkozó megfelelőbb, költséghatékonyabb és időtállóbb szabályok meghatározása révén; valamint 2. a környezet és az egészség magas szintű védelmének biztosítása az EU-ban a közúti közlekedésből származó szennyezőanyag-kibocsátás további csökkentésével a szennyezőanyag-mentesség elérése érdekében, a szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervben előírtak szerint, amilyen gyorsan csak lehet.

1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

1. konkrét célkitűzés: a jelenlegi Euro kibocsátási előírások egyszerűsítése az igazgatási költségek csökkentése és a sikeres végrehajtás elősegítése érdekében;

2. konkrét célkitűzés: naprakész határértékek meghatározása valamennyi releváns légszennyező anyagra vonatkozóan;

3. konkrét célkitűzés: a valós kibocsátások hatékonyabb korlátozása.

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

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

A javaslat előterjesztésére a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és

⁵⁷

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

piacfelügyeletéről szóló (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi keretrendelet értelmében kerül sor, és célja a műszaki előírások harmonizálása a kibocsátások tekintetében. Ennek döntő jelentősége van az egységes piac megfelelő működése szempontjából.

A javaslat biztosítja a könnyű tehergépjárművek és a nehézgépjárművek szennyezőanyag-kibocsátási teljesítményének javítását, és a levegőminőség tekintetében előnyöket biztosít a fogyasztók számára, hozzájárulva ezáltal az egészségügyi és környezeti károk csökkentéséhez. Emellett erősíti az uniós gépjárműipari értéklánc technológiai pozícióját és versenyképességét. A további járulékos előnyök közé tartozik a járművek jó környezeti teljesítményébe vetett fogyasztói bizalom erősödése. Az időtálló tiszta technológiák fejlődésével és növekvő mértékű alkalmazásával kedvező hatás várható a munkaerő továbbképzésére és átképzésére nézve is.

1.4.4. *Teljesítménymutatók*

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

Az alábbi mutatók megállapítására került sor:

1. az Euro 7 szerinti kibocsátási típusjövahagyások száma járműtípusonként;
2. a végrehajtási szakasz költségei és az igazgatási költségek kibocsátási típusjövahagyásonként;
3. a kibocsátás hatékonyabb korlátozásának igazolása az összes szabályozott szennyező anyag vonatkozásában, bármely használati körülmények között;
4. végrehajtási költségek, beleértve a jogsértések és a szankciók költségeit meg nem felelés esetén, valamint az ellenőrzési költségeket;
5. a kibocsátások alakulása a járművek teljes élettartama alatt, amit megfelelő vizsgálati kampányokkal és a kibocsátások folyamatos ellenőrzésével igazolnak;
6. a nyilvántartásba vett járművek éves száma és az erőátviteli technológiák részaránya az uniós közutakon, a tagállamok által az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontjához benyújtott jelentések szerint;
7. a levegőszennyezés egészségre gyakorolt hatásainak éves alakulása (azaz az egyes szennyező anyagoknak való kitettséghez kapcsolódó, idő előtti halálesetek), az európai levegőminőségről szóló éves jelentésben foglaltak szerint;
8. a közúti közlekedés éves hozzájárulása éves szinten bizonyos szennyező anyagok kibocsátásához, a NEC-irányelv értelmében a tagállamok által az EEA-hoz benyújtott jelentésekben foglaltak szerint;
9. az (EU) 2015/153 irányelv szerinti értesítési eljárás keretében a tagállamoktól kapott értesítések éves száma a személygépkocsik, kisteherautók, tehergépkocsik és autóbuszok unión belüli kereskedelmének a nemzeti, regionális vagy helyi hatóságok által előírt műszaki szabályokból eredő akadályai (azaz bármilyen tilalom) tekintetében.

1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása

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

2025. július 1-jétől e rendelet szerint típusjövahagyásnak kell alávetni minden új járművet, motort, illetve tartalék alkatrészt, ami az M1 és N1 kategóriába tartozik, és amelyet az uniós piacon kívánnak forgalomba hozni, az M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek kivételével, amelyek tekintetében a végrehajtási határidő 2027. július 1. Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.

Az európai szintű fellépés okai (előzetes)

Az egységes piac megfelelő működésének biztosítása érdekében foglalkozni kell a szennyezőanyag-kibocsátási teljesítménnyel és a levegőminőséggel.

Valójában a levegő minősége és szennyezőanyag-kibocsátási teljesítmény határokon átnyúló problémát jelent, amelyet nem lehet csupán tagállami vagy helyi fellépéssel megoldani. A kibocsátáscsökkentést és a kibocsátási teljesítmény javítását európai szinten kell koordinálni, és az uniós fellépés a szubszidiaritás elve alapján indokolt. Bár a nemzeti, regionális és helyi szintű kezdeményezések is eredményezhetnek szinergiákat, önmagukban ezek nem elegendők. A szennyezőanyag-kibocsátási előírások megerősítése révén megvalósuló összehangolt uniós fellépés hiánya a piac szétaprózódásának kockázatával járna a nemzeti rendszerek sokfélesége, az eltérő ambíciószintek és tervezési paraméterek miatt.

A várható uniós hozzáadott érték (utólagos)

Az egyes tagállamok önállóan túl kicsit piacot jelentenének ahhoz, hogy azonos szintű eredményeket érjenek el, ezért az egész Unióra kiterjedő megközelítésre van szükség az ipari szintű változások előmozdításához és a méretgazdaságosság megteremtéséhez.

1.5.2. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága

A javaslat a meglévő jogszabályokra épül, amelyek az elmúlt évtizedekben biztosították az Unióban a járművek és motorok szennyezőanyag-kibocsátásának folyamatos csökkentését és kibocsátási teljesítményük javítását.

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

Ez a javaslat összeegyeztethető az Európai Unió Helyreállítási Eszközzel és a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi kerettel, ami elősegíti az Európa által célul tűzött zöld és digitális kettős átállás megvalósítását. Ezen keretek együttese kezelni fogja a gazdasági válságot és felgyorsítja a tiszta és fenntartható gazdaságra való átállást, összekapcsolva a szigorúbb környezetvédelmi és levegőminőségi előírásokat, valamint a gazdasági növekedést.

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

A humánerőforrás-igényeket a fellépéshez rendelt főigazgatóságok (azaz a Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóság az Éghajlatpolitikai Főigazgatóság támogatásával) személyzete és/vagy a főigazgatóságokon belül átcsoportosított személyzet fedezi. A források adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az érintett főigazgatóságokhoz rendelt további juttatásokkal.

1.6. A javaslat/kezdeményezés időtartama és pénzügyi hatása

határozott időtartam

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

határozatlan időtartam

- beindítási időszak: 2025-től,
- azt követően: rendes ütem.

1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)⁵⁸

A Bizottság általi közvetlen irányítás

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

- végrehajtó ügynökségen keresztül

Megosztott irányítás a tagállamokkal

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

- harmadik országok vagy az általuk kijelölt szervek;
- nemzetközi szervezetek és ügynökségeik (nevezze meg);
- az EBB és az Európai Beruházási Alap;
- a költségvetési rendelet 70. és 71. cikkében említett szervek;
- közjogi szervek;
- magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtanak számukra;
- valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott szervek, amelyek számára megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtanak;
- az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban meghatározott személyek.
- *Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.*

Megjegyzések

A Bizottság az érintett intézkedések végrehajtását közvetlen centralizált irányítással kívánja biztosítani saját szolgálatain keresztül, különösen a Közös Kutatóközponton keresztül a végrehajtási rendeletek kidolgozásához és a piacfelügyelet elvégzéséhez szükséges műszaki és tudományos támogatás tekintetében, amint azt az (EU) 2018/858 rendelet már előírja. A

⁵⁸ Az egyes irányítási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a BudgWeb oldalon:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

piacfelügyeleti részt már szabályozzák az (EU) 2018/858 rendeletben előírt és megindokolt megfelelő igazgatási rendelkezések, míg a végrehajtási rendeletekkel kapcsolatos munka tekintetében külön igazgatási rendelkezés várható.

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Gyakoriság és feltételek

A javasolt kibocsátáscsökkentési előírások hatékonyságának ellenőrzése érdekében széles körű adatgyűjtésre van szükség különböző lehetséges forrásokból, többek között a tagállamoktól, a gépjárműgyártóktól és a nemzeti jóváhagyó hatóságoktól.

Az Euro 7 végrehajtásával kapcsolatos kérdések rendszeres megvitatására a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság és az (EU) 2018/858 rendelet alapján létrehozott fórum szolgál majd.

A tagállamok beszámolnak a Bizottságnak az általuk az (EU) 2018/858 rendelet szerint kiszabott szankciókról.

A tagállamok 2030-ig tájékoztatják a Bizottságot az e rendeletben megállapított típusjóváhagyási eljárások alkalmazásáról. E tájékoztatás alapján a Bizottság beszámol az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az új rendelet végrehajtásáról.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

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

A javaslat végrehajtására az Egységes piac program és az éghajlat-politikai program keretében kerül sor.

Az irányítási módszer, a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a kontrollstratégia ezekhez a programokhoz tartoznak.

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

E javaslat végrehajtására az Egységes piac program és az éghajlat-politikai program keretében kerül sor. A kontroll/kockázatok és a mérséklési intézkedések a meglévő belső ellenőrzési keretrendszer hatálya alá tartoznak.

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

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

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

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

A költségvetési rendeletnek a csalások és szabálytalanságok megelőzése érdekében történő alkalmazásán túlmenően az ebben a javaslatban előírt szigorúbb kibocsátási előírásokat a kibocsátások fokozott ellenőrzése egészíti ki a jármű teljes élettartama során.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

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

- Jelenlegi költségvetési sorok

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

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám 1. fejezet	Diff./Nem diff. ⁵⁹	EFTA-országoktól ⁶⁰	tagjelölt országoktól ⁶¹	harmadik országoktól	a költségvetési rendelet 21. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében
1.	[03 02 01 01] Egységes piac program – Az áruk és szolgáltatások belső piacának működtetése és fejlesztése	Diff.	IGEN	NEM	NEM	NEM
3.	[09 02 03] Természeti erőforrások és környezet	Diff.	IGEN	NEM	NEM	NEM

⁵⁹ Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

⁶⁰ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

⁶¹ Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.

3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása

3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

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

millió EUR (három tizedesjegyre kerekítve)

A többéves pénzügyi keret fejezete	Szám	1.
------------------------------------	------	----

Főigazgatóság: Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóság			2022. év	2023. év	2024. év	2025. év	2022–2025 ÖSSZESEN	A következő pénzügyi évek
○ Operatív előirányzatok								
Költségvetési sor: 03.020101 ⁶²	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Kifizetési előirányzatok	(2a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)						
	Kifizetési előirányzatok	(2b)						
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ⁶³								
Költségvetési sor		(3)						

⁶² A hivatalos költségvetési nomenklatúra szerint.

⁶³ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

A Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (1a) + (1b) + (3)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Kifizetési előirányzatok	= (2a) + (2b) +3	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN		(6)						
A többéves pénzügyi keret 1. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= 4 + 6	1,230	1,030			2,260	0,300
	Kifizetési előirányzatok	= 5 + 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ Operatív előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)						
	Kifizetési előirányzatok	(5)						
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)		(6)						
A többéves pénzügyi keret	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= 4 +	1,230	1,030			2,260	0,200

1–6. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN (Referenciaösszeg)	lási előirányzatok	6						
	Kifizetési előirányzatok	= 5 + 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

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

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

millió EUR (három tizedesjegyre)

		2022. év	2023. év	2024. év	2025. év	ÖSSZESEN
Főigazgatóság: Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóság						
○ Humán erőforrás		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Egyéb igazgatási kiadások		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóság ÖSSZESEN	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
--	---	-------	-------	-------	-------	--------------

millió EUR (három tizedesjegyre)

		2022. év	2023. év	2024. év	2025. év	ÖSSZESEN
A többéves pénzügyi keret 1–7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Kifizetési előirányzatok	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre kerekítve)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a kimeneteket ↓			2022. év	2023. év	2024. év	2025. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető										ÖSSZESEN			
	KIMENETEK																			
	Típus ⁶⁴	Átlagos költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Összesített szám	Összköltség
1. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS...																				
– Kimenet																				
1. konkrét célkitűzés részösszege																				
ÖSSZESEN																				

⁶⁴ A kimenetek a nyújtandó termékek és szolgáltatások (pl. finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:
- millió EUR (három tizedesjegyig)

	2022. év	2023. év	2024. év	2025. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető	ÖSSZE SEN
--	-------------	-------------	-------------	-------------	--	--------------

–

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE								
Humán erőforrás	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Egyéb igazgatási kiadások	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉNEK részösszege	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok⁶⁵								
Humán erőforrás								
Egyéb igazgatási jellegű kiadások								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok részösszege								

ÖSSZESEN	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467
-----------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	--------------

⁶⁵ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

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

3.2.3.1. A Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóság és az Éghajlatpolitikai Főigazgatóság becsült humánerőforrás-szükségletei

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

	2022. év	2023. év	2024. év	2025. év	A következő pénzügyi évek		
○ A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)							
20 01 02 01 (a központban és a bizottsági képviseleteken)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (a küldöttségeknél)							
01 01 01 01 (közvetlen kutatás)							
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)							
Egyéb költségvetési sorok (kérjük megnevezni)							
○ Külső munkatársak teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezve⁶⁶							
20 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből)							
ÖSSZESEN	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

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

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	A rendeletről folytatott tárgyalások, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok kidolgozása, a kibocsátásokra vonatkozó piacfelügyelet megszervezése és ellenőrzése, felülvizsgálat és frissítés a műszaki fejlődésnek megfelelően
Külső munkatársak	Elemzések végzése, valamint támogatás és technikai hozzájárulás nyújtása a kibocsátásokra vonatkozó piacfelügyelet megszervezéséhez és ellenőrzéséhez, valamint a műszaki fejlődésnek megfelelő felülvizsgálathoz és frissítéshez

⁶⁶ AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

A javaslat/kezdeményezés:

- teljes mértékben finanszírozható a többéves pénzügyi keret érintett fejezetén belüli átcsoportosítás révén.

2022-re már előirányozták a megfelelő finanszírozást, és az bekerül a 2023-ra előirányzott összegbe is. Szükség van a személyzet belső átcsoportosítására az Euro 6/VI rendeletek megfelelő feladataitól.

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

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

- a többéves pénzügyi keret módosítását teszi szükségessé.

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

3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

A javaslat/kezdeményezés:

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

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

	2022. év	2023. év	2024. év	2025. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet								
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN								

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

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

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési sor:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdemenyezés hatása ⁶⁷					A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető		
		2022. év	2023. év	2024. év	2025. év				
... jogcímcsoport									

⁶⁷ A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összeget kell megadni, amely a 20 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegnek felel meg.

MELLÉKLET **a PÉNZÜGYI KIMUTATÁSHOZ**

A javaslat/kezdeményezés címe:

Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a gépjárművek kibocsátásai (Euro 7) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, valamint a 715/2007/EK rendelet és az 595/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

3. A HUMÁNERŐFORRÁS-SZÜKSÉGLETEK SZÁMA ÉS KÖLTSÉGE
4. AZ EGYÉB IGAZGATÁSI KIADÁSOK KÖLTSÉGE
5. IGAZGATÁSI KÖLTSÉGEK ÖSSZESEN
6. A KÖLTSÉGEK KISZÁMÍTÁSÁRA HASZNÁLT MÓDSZEREK
 - 6.1. Humán erőforrás
 - 6.2. Egyéb igazgatási kiadások

7. A Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóság és az Éghajlatpolitikai Főigazgatóság számára szükségesnek tekintett humán erőforrások költségei

- A javaslat/kezdeményezés nem igényel humán erőforrást.
 A javaslat/kezdeményezés az alábbi humán erőforrás-igénnyel jár:

millió EUR (három tizedesjegyre kerekítve)

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		ÖSSZESEN	
		FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok
○ A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)																	
20 01 02 01 – A központban és a képviseleteken	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	10,048
	AST																
20 01 02 03 – Az uniós küldöttségeknél	AD																
	AST																
○ Külső munkatársak⁶⁸																	
20 02 01 és 20 02 02 – Külső személyzet – Központ és képviseletek	AC	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	END																
	INT																
20 02 03 – Külső személyzet – Uniós küldöttségek	AC																
	AL																

⁶⁸ AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

	END																	
	INT																	
	JPD																	
Egyéb, humán erőforrással kapcsolatos költségvetési sor (kérjük megnevezni)																		
Humán erőforrás részösszege – 7. FEJEZET		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218	

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

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		ÖSSZESEN	
		FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok	FTE	Előirányzatok
○ A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)																	
01 01 01 01 közvetlen kutatás ⁶⁹	AD																
01 01 01 11 Közvetlen kutatás																	
Egyéb (kérjük megnevezni)	AST																
○ Külső munkatársak⁷⁰																	

⁶⁹ Kérjük, válassza ki a vonatkozó költségvetési sort, vagy szükség esetén adjon meg másikat; amennyiben több költségvetési sort érint, a személyzetet az egyes érintett költségvetési sorok szerint kell differenciálni.

⁷⁰ AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

Operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársak (korábban: BA-tételek).	– a központban	AC																	
		END																	
		INT																	
	– uniós küldöttségeknél	AC																	
		AL																	
		END																	
		INT																	
		JPD																	
	01 01 01 02 Közvetett kutatás 01 01 01 12 Közvetlen kutatás Egyéb (kérjük megnevezni) ⁷¹	AC																	
		END																	
INT																			
Egyéb, humán erőforrással kapcsolatos költségvetési sorok (kérjük megnevezni)																			
Humán erőforrás részösszege – a 7. FEJEZETBE bele nem tartozó előirányzatok																			
Humán erőforrás összesen (az MFF összes fejezete)		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218		

⁷¹ Kérjük, válassza ki a vonatkozó költségvetési sort, vagy szükség esetén adjon meg másikat; amennyiben több költségvetési sort érint, a személyzetet az egyes érintett költségvetési sorok szerint kell differenciálni.

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

8. A Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóság és az Éghajlatpolitikai Főigazgatóság egyéb igazgatási kiadásainak költsége

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

millió EUR (három tizedesjegyre)

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Összesen
A központban vagy az EU területén belül:								
20 02 06 01 – Kiküldetési és reprezentációs költségek	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 – Konferenciákkal és ülésekkel kapcsolatos költségek								
20 02 06 03 – Bizottságok ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 – Tanulmányok és konzultációk								
20 04 – Informatikai kiadások (vállalati) ⁷³								
A humán erőforráshoz nem kapcsolódó egyéb költségvetési sorok (szükség esetén nevezze meg)								
Uniós küldöttségeknél								
20 02 07 01 – Kiküldetési, konferencia- és reprezentációs								

⁷² Nevezze meg a bizottság típusát, és azt a csoportot, amelyhez tartozik.

⁷³ Az Informatikai Főigazgatóság – Informatikai Beruházások Csapatának véleménye szükséges (lásd az informatika finanszírozásáról szóló iránymutatást, 2020. szeptember 10., C(2020) 6126 final, 7. o.).

költségek								
20 02 07 02 – A személyzet továbbképzése								
20 03 05 – Infrastruktúra és logisztika								
A humán erőforráshoz nem kapcsolódó egyéb költségvetési sorok (szükség esetén nevezze meg)								
Egyéb előirányzatok részösszege – a többéves pénzügyi keret	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
7. FEJEZETE								

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Összesen
Technikai és igazgatási segítségnyújtás (a külső munkatársakat <u>nem</u> számítva) az operatív előirányzatokból (korábban: BA-tételek):								
– a központban								
– uniós küldöttségeknél								
A kutatással kapcsolatos egyéb igazgatási kiadások								
Operatív programokkal kapcsolatos szakpolitikai informatikai kiadások ⁷⁴								

⁷⁴ Az Informatikai Főigazgatóság – Informatikai Beruházások Csapatának véleménye szükséges (lásd az informatika finanszírozásáról szóló iránymutatást, 2020. szeptember 10., C(2020) 6126 final, 7. o.).

Operatív programokkal kapcsolatos vállalati informatikai kiadások ⁷⁵								
A humán erőforráshoz nem kapcsolódó egyéb költségvetési sorok (szükség esetén nevezze meg)								
Egyéb előirányzatok részösszege – A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok								
Egyéb igazgatási kiadások összesen (az MFF összes fejezete)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

⁷⁵ Ez a tétel tartalmazza a helyi igazgatási rendszereket és a vállalati IT-rendszerek társfinanszírozásához nyújtott hozzájárulásokat (lásd az informatika finanszírozásáról szóló iránymutatást, 2020. szeptember 10., C(2020) 6126 final).

9. A Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóság és az Éghajlatpolitikai Főigazgatóság összes igazgatási költsége
(az MFF összes fejezete)

millió EUR (három tizedesjegyig)

Összegzés	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Összesen
7. fejezet – Humán erőforrás	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
7. fejezet – Egyéb igazgatási kiadások	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
A 7. fejezet részösszege	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
A 7. fejezetbe bele nem tartozó előirányzatok – Humán erőforrás								
A 7. fejezetbe bele nem tartozó előirányzatok – Egyéb igazgatási kiadások								
Egyéb fejezetek részösszege								
ÖSSZESEN 7. FEJEZET és a 7. FEJEZETBE bele nem tartozó előirányzatok	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10 648

A szükséges igazgatási előirányzatokat a fellépés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított előirányzatokkal biztosítják. Az előirányzatok adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további juttatásokkal.

10. A költségek kiszámítására használt módszerek

10.1. Humán erőforrás

Ez a rész ismerteti a szükségesnek tartott humán erőforrások becslésére használt számítási módszert (a munkateherre vonatkozó feltevések, beleértve a konkrét álláshelyeket [Sysper 2 munkakörök], a személyzeti kategóriákat és az azoknak megfelelő átlagos költségeket).

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE
Megjegyzés: A központban foglalkoztatott egyes személyzeti kategóriák átlagköltségei a Költségvetési Főigazgatóság honlapján érhetők el: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
<input type="radio"/> Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak 10,5 teljes munkaidős egyenérték 2022-ben a felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok előkészítéséhez, a kibocsátásokra vonatkozó piacfelügyelet megszervezéséhez és ellenőrzéséhez, a felülvizsgálathoz, a jelentéstételhez és a frissítéshez 12 teljes munkaidős egyenérték 2023-ban a felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok előkészítéséhez, a kibocsátásokra vonatkozó piacfelügyelet megszervezéséhez és felügyeletéhez, a felülvizsgálathoz, a jelentéstételhez és a frissítéshez 11 teljes munkaidős egyenérték 2024–2025-ben a felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok nyomon követéséhez, a kibocsátásokra vonatkozó piacfelügyelet megszervezéséhez és felügyeletéhez, a felülvizsgálathoz, a jelentéstételhez és a frissítéshez 6,5 teljes munkaidős egyenérték 2026–2028-ban a felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok nyomon követéséhez, a kibocsátásokra vonatkozó piacfelügyelet megszervezéséhez és felügyeletéhez, a felülvizsgálathoz, a jelentéstételhez és a frissítéshez
<input type="radio"/> Külső munkatársak 1 teljes munkaidős egyenérték 2022–2023-ban a felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok előkészítéséhez, a kibocsátásokra vonatkozó piacfelügyelet megszervezéséhez és felügyeletéhez, a felülvizsgálathoz, a jelentéstételhez és a frissítéshez nyújtott támogatáshoz

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok

Csak a kutatási költségvetésből finanszírozott álláshelyek

Külső munkatársak

10.2. Egyéb igazgatási kiadások

*Adja meg az egyes költségvetési sorok esetében alkalmazott számítási módszer részleteit,
és különösen az azokat alátámasztó feltételezéseket (pl. ülések száma évente, átlagköltségek stb.).*

A többéves pénzügyi keret **7. FEJEZETE**

Mintegy 12 kiküldetés a tagállamokban 2022–2028-ban

Évente mintegy 3 ülésnap 2022–2024 során (a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” és a fórum ülései)

A többéves pénzügyi keret **7. FEJEZETÉBE** bele nem tartozó előirányzatok