



Brüsszel, 2025. december 19.
(OR. en)

17050/25

Intézményközi referenciaszám:
2025/0422 (COD)

SIMPL 218
ANTICI 220
MI 1084
TRANS 664
ENV 1432
ENT 296
SOC 860
CODEC 2186

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2025. december 17.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2025) 993 final
Tárgy:	Javaslat AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az 561/2006/EK, az (EU) 2018/858, az (EU) 2019/2144 és az (EU) 2024/1257 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművekre vonatkozó műszaki követelmények és vizsgálati eljárások egyszerűsítése tekintetében történő módosításáról, valamint a 70/157/EGK tanácsi irányelv és az 540/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2025) 993 final.

Melléklet: COM(2025) 993 final



Strasbourg, 2025.12.16.
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az 561/2006/EK, az (EU) 2018/858, az (EU) 2019/2144 és az (EU) 2024/1257 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművekre vonatkozó műszaki követelmények és vizsgálati eljárások egyszerűsítése tekintetében történő módosításáról, valamint a 70/157/EGK tanácsi irányelv és az 540/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

{SWD(2025) 1056 final}

INDOKOLÁS

(1) A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A gépjárműipari értéklánc az uniós gazdaság egyik pillére, amely 589,3 milliárd EUR-t és az európai GDP teljes hozzáadott értékének 3,7 %-át teszi ki, és 10,6 millió európainak nyújt közvetlen foglalkoztatást¹.

Az egyre kiszámíthatatlanabb kereskedelmi környezetben a robusztus és versenyképes gépjárműipar fenntartása elengedhetetlen az Unió stratégiai autonómiájának és globális gazdasági helyzetének megőrzéséhez.

Az Enrico Letta és Mario Draghi által közelmúltban készített magas szintű jelentésekben² szereplő elemzés a kiemelt prioritások közé sorolja a szabályozásból eredő terhek csökkentését és az uniós jogszabályok egyszerűsítését. Jóllehet a meglévő szabályozási keret kiszámíthatóságot biztosít és hozzájárul közös közpolitikai céljaink eléréséhez, nem róhat indokolatlan terheket és költségeket az iparágra. Az uniós gépjárműipar képviselői a közelmúltban kiemelték, hogy az európai járműgyártóknak mostantól 2030-ig számos jogszabálynak kell megfelelniük³, ami bizonyos esetekben akár 25 %-os kutatási és fejlesztési költségeket is eredményezhet⁴.

Az Európai Bizottság 2024–2029-es megbízatására vonatkozó politikai iránymutatásaiban⁵ Ursula von der Leyen elnök felvázolta a fenntartható jólétre és versenyképességre Európa-szerte történő megerősítésére összpontosító jövőképet, hangsúlyozva, hogy fel kell gyorsítani és meg kell könnyíteni az üzleti tevékenységet. Ezt tovább részletezte a Versenyképességi iránytű⁶ 2025. januári elfogadása, amelyet 2025 februárjában a tisztaiipar-megállapodás⁷, valamint a végrehajtásról és az egyszerűsítésről szóló „Egyszerűbb és gyorsabb Európa” közlemény⁸ követett. Az új versenyképességi ütemterv egyik alappilléreként a csökkentett adminisztratív terhekkel járó észszerűsített szabályozási keretet említették.

¹ Az Eurostat FIGARO adatain alapuló adatok: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data?etrans=hu#figaro>.

² Draghi-jelentés az Unió versenyképességéről https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=hu.

³ Az Európai Gépjárműgyártók Szövetségének (ACEA) egyszerűsített szabályozási keretre irányuló javaslata <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ ACEA: Policy paper EU regulatory framework for the decarbonisation of road transport (Az Európai Gépjárműgyártók Szövetségének (ACEA) szakpolitikai dokumentuma a közúti közlekedés dekarbonizációjára vonatkozó uniós szabályozási keretről), <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ A Bizottság prioritásai, 2024–2029 https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_hu.

⁶ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Versenyképességi iránytű az EU számára, COM(2025) 30 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>.

⁷ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Tisztaiipar-megállapodás: A versenyképességet és a dekarbonizációt szolgáló közös ütemterv, COM(2025) 85 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>.

⁸ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Egyszerűbb és gyorsabb Európa: Közlemény a végrehajtásról és az egyszerűsítésről, COM/2025/47 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex:52025DC0047>.

Ezzel az egyszerűsítési menetrenddel összhangban az európai gépjárműiparra vonatkozó, 2025 márciusában elfogadott ipari cselekvési terv⁹ kijelentette, hogy a Bizottság az érdekelt felekkel konzultálva szabályozási egyszerűsítési csomagot dolgoz ki a gépjárműipar számára a különböző szabályozási követelmények közötti koherencia és következetesség javítása révén. Ezen túlmenően a cselekvési terv azt is bejelentette, hogy a Bizottság szándéka az, hogy az új jogalkotási javaslatok előterjesztésekor elegendő átfutási időt biztosítson az ágazat szereplői számára ahhoz, hogy a termékfejlesztési folyamat során figyelembe tudják venni a gépjárművekre vonatkozó új szabályozási követelményeket. Ez az egyszerűsítési menetrend különösen fontos a járműfejlesztések és -architektúrák – többek között a szoftverek és az MI-modellek – fokozódó összetettsége és az egyre nagyobb mértékű autonómia fényében.

A fent említett kötelezettségvállalások nyomán a gépjárműipari omnibusz csomag az alábbi egyedi célkitűzések elérése érdekében egyszerűsíteni és észszerűsíteni fogja az alábbi jogi aktusok egyes rendelkezéseit és eljárásait:

- Az elektromos könnyű haszongépjárművek elterjedését gátló szabályozási akadályok felszámolása

Az elektromos könnyű haszongépjárművek az akkumulátoruk tömege miatt nehezebbek. Jóllehet ezeknek a járműveknek az esetében a hasznos terhelés és használati esetek megegyeznek a 3,5 tonna alatti megengedett legnagyobb össztömegű és belső égésű motorral felszerelt könnyű haszongépjárművek hasznos terhelésével és használati eseteivel, mégis ugyanazoknak a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályoknak, valamint azoknak a szabályoknak a hatálya alá tartoznak, amelyek a 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű haszongépjárművek esetében előírják a menetíró készülék beépítését és használatát, továbbá vonatkozik rájuk a sebességkorlátozó készülékkel való felszerelést előíró követelmény. A menetíró készülék¹⁰ és a sebességkorlátozó készülék beszerelésével és használatával járó költségek következtében e követelmények miatt a szóban forgó, 3,5 tonnát meghaladó össztömegű elektromos könnyűgépjárművek kevésbé vonzóak a fogyasztók számára, melyek között sok a kkv és a mikrovállalkozás. Ez a többletterhek akadályozza az elektromos kisteherautók elterjedését a belső égésű motorral felszerelt hasonló kisteherautókhoz képest, ami azt is eredményezheti, hogy a járműgyártók nehezebben érik el a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célértékeket.

Ezt a problémát elismerték és figyelembe vették a vezetői engedélyekről szóló uniós irányelv¹¹ közelmúltbeli felülvizsgálata során is, melynek értelmében két évvel a B kategóriájú vezetői engedély első alkalommal történő kiállítását követően az engedély érvényes lesz a 3,5 tonnát meghaladó, de a 4,25 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű járművekre.

⁹ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Az európai gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési terv, COM (2025) 95 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

¹⁰ A menetíró készülék olyan eszköz, amely rögzíti a közúti áru- vagy személyszállítást végző járművezetők vezetési idejét, szüneteit és pihenőidejét, valamint egyéb munkával töltött idejét és rendelkezésre állását.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2025/2205 irányelve (2025. október 22.) a vezetői engedélyekről, az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet és az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2025/2205, 2025.11.5., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

561/2006/EK rendelet¹²: Ez a rendelet a közúti árufuvarozást végző járművek vezetői, valamint a közúti személyszállítást végző járművezetők vezetési idejére vonatkozó vezetési időkkal, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályokat állapít meg a közúti fuvarozók közötti tisztességes verseny biztosítása, a munkakörülmények javítása, valamint a közúti biztonság előmozdítása érdekében. A vezetési idő és a pihenőidő ellenőrzésére használt fő eszköz a menetíró készülék. A menetíró készülék beépítését, kialakítását és használatát a 165/2014/EU rendelet¹³ szabályozza.

2019/2144/EK rendelet¹⁴: ez a rendelet – más néven az általános biztonsági rendelet – meghatározza a járműtípus-jóváhagyásra vonatkozó uniós járműbiztonsági követelményeket, beleértve azokat is, amelyek a veszélyeztetett úthasználók, például a gyalogosok és a kerékpárosok sajátos aggályaival foglalkoznak. Magában foglalja azt a követelményt is, hogy az N2 kategóriájú járműveket¹⁵ sebességkorlátozó készülékkel kell felszerelni.

- Az Euro 7 kibocsátási vizsgálatokkal kapcsolatban felmerülő kiigazítási költségek csökkentése

Az (EU) 2024/1257 rendelet (Euro 7 rendelet)¹⁶ 14. cikkének (7) bekezdése előírja, hogy a szennyezőanyag-kibocsátás mérésére szolgáló módszereknek az (EU) 2017/1151 rendeletben¹⁷ (vagyis az Euro 6 rendeletben) meghatározott módszereket kell tükrözniük. Míg

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/hun>).

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/hun>).

¹⁴ 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., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/hun>).

¹⁵ Az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának ii. alpontjában szereplő fogalom meghatározás szerint: olyan gépjárművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja a 3,5 tonnát, de nem haladja meg a 12 tonnát.

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1257 rendelete (2024. április 24.) 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), az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, továbbá a 715/2007/EK és az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, az 582/2011/EU bizottsági rendelet, az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet, az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet és az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1257, 2024.5.8., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/hun>).

¹⁷ A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK

azonban az Euro 6 rendeletben meghatározott – jelentősen magasabb – kibocsátási határértékeket alacsony hőmérsékleten végzett laboratóriumi vizsgálatokra nézve állapították meg, az Euro 7 rendelet nem tartalmaz külön kibocsátási határértékeket erre a konkrét vizsgálati eljárásra vonatkozóan. Az alacsony hőmérsékleten végzett említett laboratóriumi vizsgálat vonatkozásában az általános kibocsátási határértékeknek való megfelelés előírása ellentétes a 14. cikk (7) bekezdésében megnyilvánuló jogalkotói szándékkal, és úgy növelné meg a járműgyártókra és a nemzeti típusjóváhagyó hatóságokra nehezedő, a szabályozásból eredő terheket, hogy semmilyen előnnyel nem járna a környezeti teljesítmény szempontjából.

Ezenkívül az Euro 7 rendelet V. melléklete járműtípusonkénti bontásban írja elő a nehézgépjárművek motorjainak típusjóváhagyását. Ez a követelmény adminisztratív és szabályozásból eredő szükségtelen terheket okoz majd azzal, hogy több vizsgálatot ír elő, anélkül, hogy további környezeti előnyökkel járna. Ez nincs összhangban a társjogalkotók azon szándékával, hogy az Euro 6 rendeletben meghatározott vizsgálati módszerek megtartása mellett szigorítsák a nehézgépjárművekre vonatkozó kibocsátási határértékeket.

Végezetül az Euro 7 rendelet nem határozza meg konkrétan az Euro 7 szerinti járművekben található fedélzeti ellenőrző rendszerekből (OBM) és fedélzeti üzemanyag- és/vagy energiafogyasztás-ellenőrzési (OBFCM) eszközökből beérkező adatok feldolgozásának módszereit, ami összehangolatlan, nem hatékony megközelítésekhez vezethet, amelyek megnövelnék a járműgyártók és a hatóságok költségeit.

(EU) 2024/1257 rendelet: ez a rendelet – más néven Euro 7 rendelet – a gépjárműveknek, motoroknak, valamint a kapcsolódó rendszereknek és alkotóelemeknek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozik. Emellett intézkedéseket vezet be a kibocsátásoknak, az akkumulátorok teljesítményének és a kibocsátási teljesítménynek a jármű teljes élettartama során történő fedélzeti ellenőrzésére vonatkozóan.

- A koherencia javítása és a piac szétaprózódásának elkerülése (zaj; a járművek interoperabilitása a töltőinfrastruktúrával és a hálózattal)

Az 540/2014/EU rendelet¹⁸ kötelező határértékeket állapít meg a zajra nézve a különböző jármű-kategóriákra vonatkozóan, az elektromos járművek esetében pedig akusztikus jármű-figyelmeztető rendszer (AVAS) kifejlesztéséről rendelkezik. Ugyanakkor a gépjárművek típusjóváhagyásáról szóló uniós rendelet alternatívaként ismeri el a zajra és az akusztikus jármű-figyelmeztető rendszerekre vonatkozó ENSZ-előírásoknak való megfelelést. Mivel az 540/2014/EU rendelet nem foglal magában olyan mechanizmust, amely a követelményeknek az ENSZ-előírások fejleményeivel összhangban történő aktualizálását szolgálná, párhuzamos szabályrendszer alakult ki a gépjárművek típusjóváhagyásának megszerzése kapcsán, ami potenciális joghézagokat és következetlenségeket eredményezhetett a gépjárműipar, illetve a nemzeti típusjóváhagyási és piacfelügyeleti hatóságok számára.

bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 175., 2017.7.7., 1. o. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/hun>).

¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 540/2014/EU rendelete (2014. április 16.) a gépjárművek zajszintjéről és a csere-hangtompítórendszerekről, és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 70/157/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 158., 2014.5.27., 131. o., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj/hun>).

540/2014/EU rendelet: Az 540/2014/EU rendelet célja a gépjárművek által okozott főbb zajforrások csökkentése. A rendelet zajhatárértékeket állapít meg a különböző jármű-kategóriákra vonatkozóan, továbbá szabályokat ír elő a címkézésre és a fogyasztók tájékoztatására, valamint az elektromos járművek akusztikus jármű-figyelmeztető rendszereinek (AVAS) kifejlesztésére vonatkozóan.

Tekintettel arra, hogy az akkumulátoros elektromos járművek technológiája gyors ütemben fejlődik, és az elektromos járművek piaci penetrációja fokozódik, egyre kritikusabbá válik a járművek, a töltőinfrastruktúra és a villamosenergia-hálózat közötti interoperabilitás. Az interoperabilitás uniós szintű harmonizált megközelítése elengedhetetlen ahhoz, hogy elkerülhető legyen a járműtípus-jóváhagyási kereten kívül jelenleg kidolgozás alatt álló egyes műszaki követelmények szétaprózódása, különösen a felülvizsgált üzemi és kereskedelmi szabályzatok (DDC 2.0 – (EU) 2016/1388 rendelet¹⁹ és RfG 2.0 – (EU) 2016/631 rendelet²⁰) végrehajtása tekintetében. Ezért az akkumulátoros elektromos járművek harmonizált képességeinek biztosítása és az interoperabilis jármű-hálózat (V2G) szolgáltatások lehetővé tétele érdekében e járműveknek meg kell felelniük bizonyos műszaki követelményeknek. Ezért az (EU) 2018/858 rendeletben²¹ felhatalmazást kell adni a Bizottság számára.

(EU) 2018/858 rendelet: az általános keret, amely meghatározza a műszaki követelményekre és eljárásokra vonatkozó uniós szintű szabályokat, biztosítandó, hogy az új típusú gépjárművek és pótkocsijaik megfeleljenek az Unió által jóváhagyott biztonsági és környezetvédelmi követelményeknek. A rendelet célja az egészjárműtípus-jóváhagyás minőségének javítása és függetlenségének növelése.

– A kis méretű, megfizethető elektromos járművek elterjedésének felgyorsítása

Az európai piacon jelenleg hiány van a kis méretű, megfizethető elektromos járművekből. Az A és a B szegmensben a 2019. évi értékhez képest összesen 1,6 millióval esett vissza az értékesítési volumen, és 2024-ben az új akkumulátoros elektromos járművek értékesítésének 70 %-át a nagyautók (E és F szegmens) és a városi terepjárók (SUV) tették ki²². Mindehhez társul az az általános tendencia, hogy Unió-szerte emelkednek a járművek árai, ami számos középosztálybeli háztartás számára fokozatosan ellehetetleníti azt, hogy saját tulajdonú járműhöz jussanak. Ezért 2025 szeptemberében a Bizottság elnöke bejelentette a kis méretű,

¹⁹ A Bizottság (EU) 2016/1388 rendelete (2016. augusztus 17.) a felhasználók csatlakozására vonatkozó üzemi és kereskedelmi szabályzat létrehozásáról (HL L 223, 2016.8.18., 10. o. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/hun>).

²⁰ A Bizottság (EU) 2016/631 rendelete (2016. április 14.) a termelőegységek hálózati csatlakozási követelményeire vonatkozó üzemi és kereskedelmi szabályzat létrehozásáról (HL L 112., 2016.4.27., 1. o., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

²² A „járműszegmensek” az európai piacon általánosan használt nem hivatalos méretosztályokat jelentik. A szegmens: miniautók (pl. nagyon kis méretű városi autók). B szegmens: kisautók/szuperminik. C szegmens: alsó-középkategória/kompakt autók. D szegmens: felső-középkategória/közepes méretű autók. E szegmens: prémiumautók/nagyautók. F szegmens: luxusautók. Ezek a kategóriák inkább leíró jellegű konvenciók, semmint jogszabályban meghatározott osztályok.

megfizethető autókra vonatkozó kezdeményezést, amelynek célja a kis elektromos járművek piacának ösztönzése. Ehhez célzott szabályozási intézkedésekre lesz szükség. A Bizottság törekedni fog arra, hogy az új követelményeket 10 éven keresztül még ne érvényesítsék, és célzott ösztönzőket javasol majd a kis elektromos járművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások terén. A kezdeményezés adott esetben az állami támogatási szabályokkal összeegyeztethető pénzügyi ösztönzőket (például támogatási rendszereket) és nem pénzügyi ösztönzőket (például fenntartott parkolóhelyeket) is magában foglalhat. E célból a gépjárművekre vonatkozó jogszabályokat ki kell egészíteni a kis elektromos gépkocsi fogalom meghatározásával, amelyet aztán az uniós jogszabályok és a tagállamok a célzott intézkedésekhez használhatnak. Ez egyszerűsítést jelentene a vállalkozások számára, üzleti szempontból határozottabban megalapozná megfizethető kis elektromos gépkocsik nyereségességének európai növelését, és csökkentené a fogyasztói árakat.

Ez a javaslat csak az első lépés az európai gépjárműiparra vonatkozó egyszerűsítési menetrend megvalósítása felé. Csak korlátozott számú, célzott, de ugyanakkor hatékony egyszerűsítési intézkedést foglal magában. Az egyszerűsítéssel összefüggésben az érdekelt felek a gépjárműiparra vonatkozó szabályozási keret egyszerűsítésével kapcsolatos egyéb kérdéseket is felvetettek, amelyekkel ez az omnibusz csomag nem foglalkozik, viszont amelyeket a gépjárművekre vonatkozó jogszabályok továbbfejlesztése és végrehajtása során figyelembe fognak venni. Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk részeként az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA) mintegy 130, a gépjárműipart érintő, küszöbön álló jogszabályra hivatkozott²³.

Az ACEA e listája azonban közel 70 ENSZ-előírás frissítését tartalmazza, melyeknek nem mindegyike kötelező a jelenlegi uniós jogszabályok szerint. Ezek közül az Európai Bizottság mintegy 40 olyan módosítást azonosított a meglévő ENSZ-előírások vagy új ENSZ-előírások tekintetében, amelyeket el fog halasztani vagy nem fog elfogadni az Unióban.

Az egyszerűsítési menetrend továbbá a következő általános elveken alapul majd:

A szabályozási követelmények csoportokba sorolása

A Bizottság csoportokba sorolhatja az új gépjármű-specifikus szabályozási követelményeket, amikor a másodlagos jogban kötelezően előírja az alkalmazás kezdőnapját, kivéve, ha a jogalkotó a jogi aktusban ettől eltérő időpontot határozott meg. Egyedi „gépjárműipari megfelelési határidőt” határozhat meg, ami megkönnyíti a vállalkozások számára a szabályozásnak való megfelelést.

Ezen túlmenően a Bizottság a jogilag lehetséges legnagyobb mértékben biztosítani fogja, hogy a nem gépjárműipar-specifikus jogszabályok esetében olyan mechanizmust hozzanak

²³ A REACH-rendelet; az anyagok és keverékek osztályozásáról, címkézéséről és csomagolásáról szóló rendelet; a környezetben tartósan megmaradó szerves szennyező anyagokról szóló rendelet; az elemekről, illetve akkumulátorokról szóló rendelet; a megújulóenergia-irányelv; az adatrendelet; a szabályozott fluortartalmú, üvegházhatást okozó gázokról szóló rendelet; a veszélyes anyagok korlátozásáról szóló irányelv; a kritikus fontosságú nyersanyagokról szóló rendelet; az európai fenntartható termékekről szóló rendelet; a rádióberendezésekről szóló irányelv; a kisméretű energiák irányelv; az elektromágneses összeférhetőségről szóló irányelv; a pirotechnikai termékekről szóló irányelv; az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet; a mesterséges intelligenciáról szóló jogszabály; a piacfelügyeletről szóló rendelet; a nyomástartó berendezésekről szóló irányelv; a nyomástartó edényekről szóló irányelv; a szállítható nyomástartó berendezésekről szóló irányelv; az intelligens közlekedési rendszerekről szóló irányelv; a hálózati csatlakozókra vonatkozó üzemi és kereskedelmi szabályzat; a kiberrezilienciáról szóló jogszabály; a gépekről szóló rendelet; a műszaki alkalmasságról szóló irányelv.

létre, amely biztosítja, hogy a gépjárműiparra vonatkozó követelmények a „gépjárműipari megfelelési határidő” napján lépjenek hatályba.

Az iparágban jellemző átfutási idő figyelembevétele

Az uniós gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési tervben a Bizottság kötelezettséget vállalt arra, hogy a jogalkotási javaslatok előterjesztésekor elegendő átfutási időt biztosít, amely lehetővé teszi az iparág számára, hogy a szóban forgó új szabályozási követelményeket a termékfejlesztési folyamatban érvényesítse. Ez általános elv, amelyet a Bizottság készen áll tiszteletben tartani, azonban egy omnibusz rendeletben ez nem lehet jogszabályi előírás.

Az új szabályozási követelmények hatálya

A gépjármű-specifikus jogszabályok minden esetben eltérő alkalmazási időpontot írnak elő az új járműtípusokra és az összes új járműre (vagyis a meglévő járműtípusokra) vonatkozóan, figyelembe véve az átalakítás szükségességét. Bizonyos esetekben – például az e-segélyhívó rendszerekről szóló rendeletben – csak az új járműtípusokra vonatkozóan állapítottak meg követelményeket. A döntést, miszerint a meglévő járműtípusok esetében a szabályozás mellőzendő, eseti alapon kell meghozni, figyelembe véve a meglévő járműtípusok átalakításának költségeit (amelyek az alacsonyabb árrésű kis személygépkocsik esetében nagyobb hatást jelenthetnek), valamint az új szabályozási követelmények előnyeit.

A típusjóváahagyási keret egyszerűsítése

Tekintettel az ágazaton belüli innováció növekvő ütemére, különösen az automatizált vezetés és a szoftverfrissítések terén megfigyelhető tendenciákra, helyénvaló értékelni, hogy mennyiben van lehetőség a gépjárművekre vonatkozó uniós típusjóváahagyási keret egyszerűsítésére. A szabályozás összetettsége korlátozhatja az uniós gyártókat a más joghatóságokban működő gyártókkal folytatott globális versenyben.

2026-ban a Bizottság elvégzi a gépjárművek típusjóváahagyására vonatkozó keretrendszerrel szembeni felmérését, az (EU) 2018/858 rendelet értékelését. Ez segíteni fog annak felmérésében, hogy milyen lehetőségek vannak a gépjárműiparban a vizsgálatok és jelentéstétel kapcsán felmerülő költségek csökkentésére. A Bizottság szolgálatai által végzett előzetes elemzés megállapította, hogy a típusjóváahagyás során potenciálisan csökkenthető a laboratóriumi vizsgálatok száma azáltal, hogy nagyobb mértékben alkalmaznak virtuális vizsgálatokat és hogy kockázatértékelési gyakorlatokkal értékelik azt, hogy az előzetes vizsgálatokat hogyan lehet a legjobban kombinálni a használat közbeni ellenőrzéssel (mely megközelítést az Euro 7 rendelet már alkalmazza, hiszen a kevésbé szigorú előzetes vizsgálatokat a kibocsátási teljesítmény fedélzeti ellenőrzésével egészíti ki).

• **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A javaslat az európai gépjárműipar versenyképességére vonatkozó intézkedéscsomag részét képezi. Célja, hogy a gépjárművek jól működő egységes piacának biztosítása érdekében csökkentse az iparágak adminisztratív és alkalmazkodási költségeit, ugyanakkor fenntartsa a szabályozási keretben meghatározott magas szintű biztonsági és környezeti teljesítményt.

• **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Ez a kezdeményezés hozzájárul a gépjárműiparra vonatkozó szabályozási keret egyszerűsítéséhez, amint azt **az európai gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési tervben** bejelentették. A javaslat egy gépjárműipari csomag részét képezi, a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási teljesítmény

felülvizsgálatával, a vállalati járműflották dekarbonizációjával és a „Battery Booster” megközelítéssel együtt, és célja az uniós gépjárműipar versenyképességének fokozása a kibocsátásmentes mobilitásra való átállás során.

A cselekvési tervvel összhangban ez a kezdeményezés javítja a különböző szabályozási követelmények közötti koherenciát és következetességet. Végrehajtja az egyszerűsítési menetrend és a gépjárműiparra vonatkozó egységes piaci stratégia célkitűzéseit. Az egyszerűsítési intézkedések nem érintik a vonatkozó rendeletek alapját képező szakpolitikai célkitűzéseket. Az intézkedések hozzájárulnak a gépjárműipar dekarbonizációjához azáltal, hogy megszüntetik az elektromos könnyű haszongépjárművek elterjedését gátló szabályozási akadályokat, összhangban a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokkal. Az egyszerűsítési intézkedések nem befolyásolják a járművek környezeti teljesítményét, és teljes mértékben összhangban vannak a gépjárművek által okozott levegőszennyezés és környezeti zaj csökkentésére irányuló környezetvédelmi célkitűzésekkel. Az egyszerűsítési intézkedések nem csökkentik a járművek biztonsági teljesítményét, és teljes mértékben összhangban vannak a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó uniós szakpolitikákkal.

Emellett a digitális omnibusz csomag²⁴ a gépjárműiparra vonatkozó digitális jogszabályok technikai módosításait tartalmazza, beleértve többek között a magas kockázatú MI-re vonatkozó rendelkezések alkalmazásának bevezetését, a személyes adatok különleges kategóriájának az MI tanítására, tesztelésére és működtetésére szolgáló reziduális kezelést, valamint az uniós adatjogszabályok rendelkezéseinek egységes szerkezetbe foglalását.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

A javaslat az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. és 114. cikkén alapul, összhangban az ágazati keretek elfogadásának eredeti jogalapjával, amelyet e javaslat módosítani kíván.

• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

A módosítandó rendeletek uniós jogi aktusok. Ennek megfelelően e rendeleteket uniós szinten kell módosítani.

• Arányosság

A kezdeményezés nem lépi túl az egyszerűsítésre és a terhek csökkentésére irányuló célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket anélkül, hogy csökkentené az emberi egészség és a környezet védelmét.

• A jogi aktus típusának megválasztása

Ez a javaslat a rendes jogalkotási eljárás keretében elfogadott rendeleteket módosít, ezért az említett rendeletek módosításait rendes jogalkotási eljárás keretében hozott rendelettel kell elfogadni.

²⁴ Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az (EU) 2016/679, az (EU) 2018/1724, az (EU) 2018/1725 és az (EU) 2023/2854 rendeletnek, valamint a 2002/58/EK, az (EU) 2022/2555 és az (EU) 2022/2557 irányelvnek a digitális jogszabályi keret egyszerűsítése tekintetében történő módosításáról, továbbá az (EU) 2018/1807, az (EU) 2019/1150 és az (EU) 2022/868 rendelet és az (EU) 2019/1024 irányelv hatályon kívül helyezéséről (digitális omnibusz csomag) (COM(2025) 837 final <https://digital-strategy.ec.europa.eu/hu/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

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

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Tárgytalan.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Az európai gépjárműipar jövőjéről szóló, 2025. januárban lezajlott stratégiai párbeszéd és az európai gépjárműipar jövőjéről szóló nyilvános konzultáció²⁵ keretében az ipari vezetők felvetették, hogy szükség lenne a szabályozási keret egyszerűsítésre. Ezt követően a Bizottság különböző kétoldalú eszmecsere során, az érdekelt feleknek a szabályozás egyszerűsítésére vonatkozó javaslatát tartalmazó írásbeli beadványaiból, valamint a gépjárművekkal foglalkozó munkacsoporttal tartott találkozóin²⁶ tájékozódott az ágazat és más érdekelt felek szempontjairól. Az érdekelt felek észrevételei alapján számos javaslat merült fel a gépjárműiparra vonatkozó jogszabályok egyes rendelkezéseinek egyszerűsítésére vagy pontosítására, valamint az e rendelkezésekből eredő szükségtelen adminisztratív terhek megszüntetésére vonatkozóan.

Az Európai Bizottság 2025. október 14-én online felmérés formájában célzott konzultációt indított az érdekelt felekkel azzal a céllal, hogy visszajelzéseket gyűjtsön a meglévő gépjárműipari rendeletek módosításainak előzetes jegyzékéről. Ezt a felmérést több mint 130 gépjárműipari érdekelt félnek küldték ki (melyektől 68 kitöltött felmérés érkezett vissza), köztük járműgyártóknak, gépjárműalkatrész-gyártóknak, ipari szövetségeknek, nem kormányzati szervezeteknek, flottaüzemeltetőknek, nemzeti típusjövahagyó hatóságoknak, piacfelügyeleti hatóságoknak és más érintett nemzeti hatóságoknak. Az érdekelt feleket felkérték, hogy fejték ki véleményüket a módosítások előzetes listájáról, azaz arról, hogy várakozásaik szerint az intézkedések pozitív, semleges vagy negatív gazdasági, társadalmi vagy környezeti hatással járnak-e, és hatással lesznek-e a szabályozásból eredő terhekre. Emellett a Bizottság számos állásfoglalást kapott az érdekelt felektől, amelyek további javaslatokat, adatokat és költségbecsléseket tartalmaztak, melyeket e javaslat előkészítése során a Bizottság figyelembe vett.

Valamennyi érdekképviselői csoport határozottan támogatta a javasolt intézkedéseket.

- **Hatásvizsgálat**

Tekintettel arra, hogy a vállalkozások és a hatóságok adminisztratív terheinek csökkentése érdekében sürgősen javaslatot kell előterjeszteni az azonosított problémák kezelésére, nem nyílt lehetőség teljes körű hatásvizsgálat elvégzésére.

Azonban a minőségi jogalkotás elveit követve ezt a javaslatot bizottsági szolgálati munkadokumentum kíséri, amely tartalmazza a javasolt intézkedések hatásainak elemzését, mely elemzés a meglévő adatokon, az érdekelt felekkel folytatott célzott konzultáció során gyűjtött információkon, valamint az érdekelt felektől kapott írásbeli észrevételeken alapult.

²⁵ Nyilvános konzultáció az európai gépjárműipar jövőjéről https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Az-europai-gepjarmuipar-jovoje_hu.

²⁶ A Bizottság szakértői csoportja a tagállamok képviselőivel, valamint a gépjárműipar és a civil társadalom érdekelt feleinek széles körével együtt.

A rendelkezésre álló információk alapján a módosítások várhatóan jelentős, évi 706 millió EUR összegű költségmegtakarítást eredményeznének az ágazatban – ideértve a kkv-eket és a polgárokat – és a közigazgatásoknál.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

E javaslat az Európai Bizottság azon kötelezettségvállalásának részét képezi, hogy az Unió jólétének és rezilienciájának fokozása érdekében enyhítse az uniós polgárokra, vállalkozásokra és közigazgatásokra nehezedő, szabályozásból eredő terheket. A javaslat célja ezért a gépjárművekre vonatkozó jogszabályok rendelkezéseinek egyszerűsítése, a vállalkozások és a hatóságok szükségtelen terheinek és költségeinek csökkentése, a környezet védelmének és a gépjárművek biztonsági teljesítményének veszélyeztetése nélkül.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az Európai Unió Alapjogi Chartájában²⁷ rögzített alapjogokat, és betartja az abban elismert elveket. A vállalatokra nehezedő adminisztratív terhek csökkentésének társadalmi előnyökkel kell járnia a jólét megteremtése, a foglalkoztatás és az innováció terén. Ugyanakkor a javaslat célja a környezet magas szintű védelmének és a gépjárművek biztonságának biztosítása.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Ez a kezdeményezés nem jár további költségekkel a Bizottság számára.

5. EGYÉB ELEMEK

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

A Bizottság nyomon fogja követni az új rendelkezések végrehajtását és alkalmazását, valamint az azoknak való megfelelést. Ezen túlmenően az e javaslattal módosítandó rendeleteket a minőségi jogalkotás elveivel összhangban rendszeresen értékelni kell hatékonyságuk, célkitűzéseik elérése terén elért eredményességük, relevanciájuk, koherenciájuk és hozzáadott értékük tekintetében. E javaslat nem igényel végrehajtási tervet.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az **561/2006/EK rendelet** javasolt módosításai: az első javasolt módosítás célja, hogy lehetővé tegye a tagállamok számára, hogy a kizárólag belföldi fuvarozásban részt vevő N2 kategóriájú²⁸ – a 3,5 tonnát meghaladó, de legfeljebb 4,25 tonna megengedett legnagyobb össztömegű – elektromos kisteherautókat mentesítsék az intelligens menetíró készülékek beszerelésének kötelezettsége alól, annak érdekében, hogy azok a fosszilis üzemanyaggal hajtott megfelelőjükkel, az N1 kategóriájú dízelüzemű kisteherautókkal²⁹ azonos státuszba kerüljenek.

A javasolt intézkedés várható fő hatása azoknak a költségeknek a csökkenése, melyek a vállalatoknál – különösen az említett kisteherautók elsődleges felhasználóinak/vevőinek

²⁷ HL C 326., 2012.10.26., 391. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

²⁸ Az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának ii. alpontja szerint az N2 kategóriájú járművek a következők: olyan gépjárművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja a 3,5 tonnát, de nem haladja meg a 12 tonnát.

²⁹ Az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. alpontja szerint az N1 kategóriájú járművek a következők: olyan gépjárművek, amelyek legnagyobb tömege nem haladja meg a 3,5 tonnát.

számító tartozó kkv-knál – jelentkeznek, melyek számára a továbbiakban nem lesz kötelező a szóban forgó elektromos kisteherautó-típus esetében az intelligens menetíró készülék beszerelése. Emellett a menetíró készülék eltávolítása csökkenteni fogja a vállalatok/járművezetők adminisztratív terheit/költségeit is, mivel számukra már nem lesz kötelező a menetíró készülék adatainak letöltése (ez havonta 2–4 órát jelent). Ezen túlmenően az N1 kategóriájú dízelüzemű kisteherautók és az N2 kategóriájú elektromos kisteherautók közötti egyenlő versenyfeltételek megteremtése – az utóbbiak alacsonyabb árának eredményeként – ösztönözni fogja a szóban forgó elektromos kisteherautók elterjedését.

A 7,5 tonnát meghaladó tömegű lakóautók vagy lakóautó-kombinációk is a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályok, valamint a menetíró készülék beépítésére és használatára vonatkozó követelmények hatálya alá tartoznak.

Az Európai Unió Bírósága (EUB) előtt zajló C-666/21. sz. ügyben³⁰ egy polgár azzal érvelt, hogy az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet nem vonatkozik a nem kereskedelmi felhasználókra, és hogy az említett járművek nem tekinthetők kereskedelmi célú szállításra szolgáló járműveknek. A Bíróság azonban úgy határozott, hogy a szóban forgó szabályok a 7,5 tonnát meghaladó tömegű járműveket használó nem kereskedelmi felhasználókra is alkalmazhatók. Konkrétabban a Bíróság úgy ítélt, hogy „[a] »közúti áruszállítás« fogalmába tartozik az olyan járművel történő közúti közlekedés, amelynek a módosított 561/2006 rendelet 4. cikkének m) pontja értelmében vett megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 7,5 tonnát, beleértve azt az esetet is, amikor a járműben nem csupán ideiglenes magánlakóteret alakítottak ki, hanem nem kereskedelmi célú áruszállításra szolgáló rakteret is, anélkül hogy a jármű teherkapacitása és a nemzeti közúti közlekedési nyilvántartásba bejegyzett kategóriája bármilyen hatással lenne erre”.

A magáncélra használt és a 7,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű lakóautók sajátos esetének jogi kerete tisztázása érdekében, valamint az ilyen járművek gyártói és vásárlói számára a jogi egyértelműség biztosítása érdekében a második javasolt módosítás az 561/2006/EK rendelet 13. cikkének egy új s) ponttal való kiegészítését tartalmazza, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy mentesítsék a lakóautókat a vezetési időre, a pihenőidőre és a menetíró készülékre vonatkozó szabályok alól. Ezen túlmenően a szóban forgó járművek menetíró készülékkel való felszerelésére vonatkozó kötelezettség alóli tervezett mentesség eredményeként csökkennek a költségek és megerősödik azoknak a gépjárművezetőknek a bizalma, akik turisztikai célokra használnak lakóautókat.

Az **(EU) 2019/2144 rendelet** javasolt módosításai: a javasolt módosítás célja, hogy mentesítse a 3,5 tonnát meghaladó, de a 4,25 tonnát el nem érő megengedett legnagyobb össztömegű, N2 kategóriájú elektromos kisteherautókat a sebességkorlátozó készülék beszerelésére vonatkozó kötelezettség alól, hogy azok a fosszilis üzemanyaggal hajtott megfelelőjükkel, az N1 kategóriájú dízelüzemű kisteherautókkal azonos státuszba kerüljenek.

A javasolt intézkedés várható fő hatása a vállalatok, különösen a szóban forgó kisteherautók elsődleges felhasználóinak/vevőinek számító kkv-k költségeinek csökkenése. A költségmegtakarítás nem csupán abból ered majd, hogy a sebességkorlátozó készülék beszerelésének költségei nem merülnek fel, hanem abból is, hogy a működés rugalmasabb lesz, mivel ezek a járművek az autópályán valamivel nagyobb sebességgel közlekedhetnek

³⁰ A Bíróság 2023. március 2-i ítélete, Áklagarmyndigheten, C-666/21, EU:C:2023:149.

majd. Ezen túlmenően az N1 kategóriájú dízelüzemű kisteherautók és az N2 kategóriájú elektromos kisteherautók közötti egyenlő versenyfeltételek megteremtése – az utóbbiak alacsonyabb árának eredményeként – ösztönözni fogja a szóban forgó elektromos kisteherautók elterjedését. Végezetül fontos kiemelni, hogy ez a mentesség várhatóan nem gyakorol majd kedvezőtlen hatást az említett járművek környezetvédelmi vagy biztonsági teljesítményére. Az **(EU) 2024/1257 rendelet** javasolt módosításai: Az V. melléklet 1. és 2. táblázatában említett, „a kibocsátások laboratóriumi vizsgálata alacsony hőmérsékleten” pontra vonatkozó hőmérsékleti feltételeket az ugyanezen táblázatokban szereplő „gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PN a közúti vizsgálatok (RDE) során” pont tartalmazza. A kibocsátásokra vonatkozó előírásoknak való megfelelés alacsony hőmérsékleten (-7 °C -on) történő igazolására sor kerül amiatt, hogy meg kell felelni a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokra (RDE) vonatkozó követelményeknek (-7 °C és 38 °C között), ezért indokoltnak tekinthető az alacsony hőmérsékleten végzett (6. típusú) laboratóriumi vizsgálat megszüntetése.

A javasolt intézkedés várható hatásainak fő eleme, hogy továbbra is teljesüljön a társjogalkotók azon szándéka, hogy az (EU) 2024/1257 rendelet 14. cikkének (7) bekezdésével összhangban ragaszkodjanak az Euro 6 szerinti szabályokhoz, megfelelési kihívások előidézése nélkül csökkentsék a szabályozásból eredő terheket, és jogbiztonságot nyújtsanak.

Egy másik javasolt intézkedés az Euro 7 szerinti motor (önálló műszaki egység) típusjövahagyása esetében a „járműkategóriákra” való hivatkozás a „járműtípusok” helyett, azaz: „Kötelező igazoló vizsgálat minden olyan üzemanyag esetében, amelyre járműtípusonként jármű-kategóriánként a típusjövahagyást megadták, valamint megfelelési nyilatkozat valamennyi üzemanyag, hasznos terhelés és vonatkozó jármű-kategória tekintetében, melyek az (EU) 2024/1257 rendelet V. mellékletének 3., 4., 7. és 8. táblázatában szerepelnek”.

A javasolt intézkedés várhatóan a szabályozásból eredő terhek jelentős csökkenését eredményezi majd mind az adminisztratív, mind a vizsgálatokkal járó terhek tekintetében, a környezetvédelmi normáknak való megfelelés veszélyeztetése nélkül. Ezzel elkerülhetővé válik az azonos technológiát alkalmazó különböző járműtípusok motorjainak megismételt vizsgálata, valamint csökkennek a többször elvégzett típusjövahagyásokkal és vizsgálati eljárásokkal kapcsolatban felmerülő költségek. A javasolt intézkedés támogatja a piac stabilitását, és potenciálisan alacsonyabb gépjárműárakhoz vezethet, ami a gazdasági szereplők és a fogyasztók javát szolgálja.

Egy másik javasolt intézkedés egyértelműsíti: a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy intézkedéseket dolgozzon ki annak biztosítására, hogy a fedélzeti ellenőrzési (OBM) és a fedélzeti üzemanyag- és/vagy energiafogyasztás-ellenőrzési (OBFCM) adatok fogadása, összeállítása, feldolgozása és tárolása hatékonyan, harmonizált módon történjen az Euro 7 szerinti járműtípusok valós teljesítményének ellenőrzése érdekében.

A harmonizált uniós szintű OBM/OBFCM-adatinfrastruktúra jelentős költségmegtakarítást eredményezhetne ahhoz képest, mint ha minden tagállam maga fejlesztené és tartaná fenn saját rendszereit. A megtakarítások a méretgazdaságosságból, a párhuzamosságok visszaszorításából és a harmonizált megfelelési folyamatokból erednek. Lehetővé válik az, hogy járműgyártók – ahelyett, hogy több nemzeti rendszerrel kellene kapcsolatban állniuk – szabványosított adataikat egy alkalommal továbbítsák csak, ami csökkenti majd a szoftverintegráció és tanúsítás költségeit.

Mivel az **540/2014/EU rendelet**⁽⁵⁶⁾ elavulttá vált, javasolt, hogy 2027. július 1-jétől hatályát veszítse. Ezenkívül az 540/2014/EU rendelet 14. cikkével összhangban a 70/157/EGK tanácsi

irányelv³¹ 2027. július 1-jétől hatályát veszti. Az esetleges jogbizonytalanság elkerülése érdekében ez a javaslat megerősíti, hogy a hatályon kívül helyezés a hatálybalépéssel azonos időpontban történik.

A hatályon kívül helyezett rendeletre való hivatkozás felváltása érdekében a Bizottság az **(EU) 2018/858 rendelet** II. mellékletének módosítását javasolja az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) zajjal kapcsolatos előírásaira való hivatkozással, melyek a következők: az M és N kategóriájú járművek zajkibocsátásáról szóló 51. számú előírás³²; a kipufogó-hangtompító csererendszerekről szóló 59. sz. előírás³³ és a csendes közúti járművekről vagy az akusztikus jármű-figyelmeztető rendszerekről szóló 138. sz. előírás³⁴.

Az ENSZ-előírásokra való hivatkozásra irányuló javasolt módosítások egyenlő versenyfeltételeket teremtenének az uniós autógyártók számára személygépkocsijaik globális értékesítése során azáltal, hogy a gyártóknak nem kellene a zajra vonatkozóan két szabályozási csomagnak megfelelni. A javasolt változtatások megszüntetnék az esetleges joghézagokat is, és egyszerűbb/következetesebb keretet hoznának létre mind a gépjárműipar, mind a típusjóváhagyó hatóságok, mind pedig a piacfelügyeleti hatóságok számára. Emellett a társadalom és a környezet számára előnyös lenne a kiterjesztett hatály, amely korlátozza a visszaégésből, a hanggenerátorokból és a hangélmény-fokozó rendszerekből származó zajt. A javaslat átmeneti rendelkezéseket tartalmaz annak biztosítása érdekében, hogy az ágazat zökkenőmentesen áll át a módosított jogi keretre.

Az **(EU) 2018/858 rendelet** javasolt módosítása: az e rendeletet módosító első javasolt intézkedés az (EU) 2018/858 rendelet I. melléklete A. részének 2. pontjába illeszt be egy új 2.4. pontot, amely a kis elektromos járművek alkategóriájának fogalom meghatározását tartalmazza.

A javasolt módosítás lehetővé teszi, hogy az uniós jogszabályok szabályozási intézkedései kifejezetten ezt az alkategóriát célozzák meg a kis elektromos járművek gyártásának és elterjedésének ösztönzése érdekében. Például a gépjárművekre vonatkozó jövőbeli rendeletek alkalmazása kezdőnapjának meghatározásakor a Bizottság figyelembe fogja venni, hogy az említett járműveknek az esetében az új követelmények arányosan nagyobb hatást gyakorolhatnak a fejlesztési költségekre, mint a nehezebb és drágább járművek esetében. Ezenkívül a javasolt módosítás a járművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokkal összefüggésben célzott ösztönző mechanizmust [illessze be a szén-dioxid-kibocsátás felülvizsgálatára irányuló javaslatra való hivatkozást] vezet be extra kibocsátási egységek formájában. Ez lehetővé teszi a járműgyártók számára, hogy a teljes járműállományra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célérték eléréséhez kihasználják a kis elektromos járművek

³¹ A Tanács 70/157/EGK irányelve (1970. február 6.) a gépjárművek megengedett zajszintjére és kipufogórendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 42., 1970.2.23., 16–20. o., <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj/hun>).

³² Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 51. számú előírása – Egységes rendelkezések a legalább négykerekű gépjárművek zajkibocsátásuk tekintetében történő jóváhagyásáról (HL L 138., 2018.6.4., 1. o., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:42018X0798>).

³³ Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 59. számú előírása – Egységes rendelkezések kipufogó-hangtompító csererendszerek jóváhagyásáról (HL L, 2025/844, 2025.4.30., <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 138. számú előírása – Egységes rendelkezések a csendes közúti járművek korlátozott hallhatóságuk tekintetében történő jóváhagyásáról (HL L 9., 2017.1.13., 33. o., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj/hun>).

hozzájárulását, ami erősen ösztönzi majd őket arra, hogy nagyobb mennyiségben gyártsanak és forgalmazzanak kis elektromos járműveket. Ezenkívül az uniós gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési tervben bejelentetteknek megfelelően a Bizottság kiad majd egy bizottsági ajánlást olyan ösztönzőrendszerekre vonatkozó lehetőségekről, amelyek adott esetben az állami támogatási szabályokkal összhangban hatékonyan bizonyultak a kibocsátásmentes járművek elterjedésének előmozdításában. Valószínűsíthető, hogy ez a bizottsági ajánlás valamennyi elektromos járműre kedvező hatással lesz, beleértve a kis elektromos járműveket is, melyek fogalommeghatározását az új alkategória tartalmazza.

A várakozások szerint e módosítás várható előnyei az uniós polgárok számára abban nyilvánulnak majd meg, hogy a kis elektromos gépkocsik vásárlása vagy tulajdonlása nagyobb előnyökkel fog járni – ám ez a szóban forgó szakpolitikák nemzeti szintű végrehajtásának függvénye.

Az (EU) 2018/858 rendelet egy másik javasolt módosítása egy új (4) bekezdéssel egészíti ki az 5. cikket.

Ezzel az intézkedéssel a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a tisztán elektromos járművekre (PEV) és a külső feltöltésű hibrid elektromos járművekre (OVC-HEV) vonatkozó műszaki követelmények meghatározása céljából az említett járműveknek az intelligens és kétirányú töltési funkciók támogatására alkalmas töltőinfrastruktúrával, villamosenergia-hálózattal és helyhez kötött energiarendszerekkel való kommunikációja és hardverinterfésze tekintetében.

Bár az elektromos járművek technológiája gyorsan fejlődik, és a járművek, a töltőinfrastruktúra és a villamosenergia-hálózat közötti kölcsönhatást egyre inkább nem ágazatspecifikus jogszabályok szabályozzák (DDC 2.0 – (EU) 2016/1388 rendelet és RfG 2.0 – (EU) 2016/631 rendelet), a széttagoltság, valamint a szükségtelen adminisztratív terhek és költségek elkerülése érdekében elengedhetlenné válik az e területre vonatkozó, járművekkel kapcsolatos műszaki követelmények harmonizált megközelítése.

A jövőben az interoperabilitás egységes megközelítése elengedhetlen lesz a kialakulóban lévő szolgáltatások, például a jármű-hálózat (V2G) képességek fejlesztésének felgyorsításához. Ezek a szolgáltatások támogatják a hálózat stabilitását, kiegyenlíthetik a csúcsterhelést, csökkenthetik az elektromos járművek tulajdonosainak energiaköltségeit, és lehetővé tehetik a megújuló energia szélesebb körű elterjedését.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az 561/2006/EK, az (EU) 2018/858, az (EU) 2019/2144 és az (EU) 2024/1257 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművekre vonatkozó műszaki követelmények és vizsgálati eljárások egyszerűsítése tekintetében történő módosításáról, valamint a 70/157/EGK tanácsi irányelv és az 540/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. és 114. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére³⁵,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére³⁶,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az európai versenyképességről szóló 2024. évi Draghi-jelentés³⁷ kiemelte, hogy a szabályok száma és összetettsége azzal a veszéllyel jár, hogy korlátozza az uniós vállalkozások mozgásterét, és megakadályozza őket abban, hogy versenyképesek maradjanak. Az 561/2006/EK³⁸, az (EU) 2018/858³⁹, az (EU) 2019/2144⁴⁰ és az (EU)

³⁵ HL C [...], [...], [...]. o. .

³⁶ HL C [...], [...], [...]. o. .

³⁷ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=hu.

³⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ 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, a 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

2024/1257 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴¹ részletes elemzése szintén rámutatott az azokban meghatározott követelményekkel kapcsolatos túlzott adminisztratív terhekre és költségekre. E megállapítások alapján helyénvaló egyszerűsíteni a gyártókra és az illetékes hatóságokra vonatkozó, a gépjárműiparral kapcsolatos jogszabályokban meghatározott egyes kötelezettségeket, valamint csökkenteni a vállalkozásokra és a hatóságokra háruló szükségtelen terheket és költségeket, anélkül, hogy ez aláássa a környezet védelmét és a járművek biztonsági teljesítményét.

- (2) Az uniós gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési terv⁴² a különböző szabályozási követelmények közötti koherencia és következetesség javítását magában foglaló, a szabályozás egyszerűsítésére irányuló csomagot szorgalmazott a gépjárműipar számára.
- (3) Az EUMSZ 114. cikke a megfelelő jogalap a belső piac létrehozásához és működéséhez szükséges intézkedések elfogadására. Az EUMSZ 114. cikkén túlmenően e rendeletnek további konkrét jogalappal kell rendelkeznie az 561/2006/EK rendeletnek az EUMSZ 91. cikkén alapuló módosításaira vonatkozóan.
- (4) Bár e rendelet elfogadására a belső piac létrehozása és működése érdekében kerül sor, a gépjárművekre vonatkozó műszaki követelmények, vizsgálati eljárások és típusjóváhagyási szabályok egyszerűsítése és észszerűsítése a tagjelölt országok uniós piacba való fokozatos integrációjának előmozdítására irányuló tágabb uniós célkitűzés megvalósulását is támogatja. A szabályozási konvergenciának, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ-EGB) előírásaihoz való igazodásnak és az uniós vívmányok koherens végrehajtásának előmozdításával ez a rendelet hozzájárul a kereskedelem technikai akadályainak csökkentéséhez, az integrált európai gépjárműipari értékláncok megerősítéséhez, valamint az európai gépjárműipari ökoszisztéma rezilienciájának és versenyképességének fokozásához, anélkül, hogy érintené az uniós jog vagy az uniós döntéshozatal autonómiáját.
- (5) A járművezetők munkakörülményeinek, a közúti közlekedés biztonságának és a tisztességes versenynek a javítása érdekében az 561/2006/EK és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴³ előírja, hogy a 3,5 tonnát meghaladó tömegű teherjárművekbe menetíró készüléket kell beépíteni. A 165/2014/EU rendelet 3. cikkének (2) bekezdése azonban lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy az

⁴¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1257 rendelete (2024. április 24.) 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), az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, továbbá a 715/2007/EK és az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, az 582/2011/EU bizottsági rendelet, az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet, az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet és az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1257, 2024.5.8., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Az európai gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési terv (COM(2025) 95 final).

⁴³ Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

561/2006/EK rendelet 13. cikkének (1) és (3) bekezdésében említett járműveket mentesítsék e követelmény alól.

- (6) Az akkumulátor tömege miatt az akkumulátoros elektromos könnyű haszongépjárművek tömege meghaladhatja a 3,5 tonnát, ezért az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletben meghatározott követelmények hatálya alá tartoznak, jóllehet hasznos terhelésük és felhasználási esetük megegyezik az említett rendeletek hatályán kívül eső, belső égésű motorral felszerelt könnyű haszongépjárművekével. Az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletben meghatározott követelményeknek való megfelelés jelentős erőfeszítéssel jár a jármű-üzemeltetők és a járművezetők számára, és lassítja az akkumulátoros elektromos könnyű haszongépjárművek számának növekedését.
- (7) A járműgyártókra és -üzemeltetőkre – köztük sok kis- és középvállalkozásra – háruló szükségtelen költségek csökkentése érdekében a 4,25 tonnánál kisebb tömegű, akkumulátoros elektromos könnyű haszongépjárművek esetében meg kell szüntetni a menetíró készülék beépítését előíró követelményt.
- (8) Tekintettel arra, hogy a tagállamok döntenek el, hogy alkalmazzák-e ezt a kivételt, a mentességet csak azokra az elektromos könnyű haszongépjárművekre kell alkalmazni, amelyek kizárólag belföldi fuvarozásban vesznek részt.
- (9) Annak érdekében, hogy csökkenjen az a teher, amelyet a menetíró készülék beépítése és használata jelent a nagy lakóautókat nem kereskedelmi céllal vezető nem hivatásos járművezetők számára, valamint hogy enyhüljön a szóban forgó járművek iránti keresletre gyakorolt esetleges hatás, a nemzeti hatóságok számára lehetővé kell tenni, hogy az említett járműveket és műveleteket mentesítsék a vezetési időre és pihenőidőre vonatkozó szabályok, valamint a menetíró készülék használatát előíró követelmény alól, feltéve, hogy ez nem veszélyezteti az említett rendelet 1. cikkében említett célkitűzések megvalósulását.
- (10) Az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet a gépjárműveknek a zajszint és az akusztikus jármű-figyelmeztető rendszerek tekintetében történő típusjóváahagyását vagy az 540/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴⁴, vagy pedig az ENSZ-előírások, többek között az ENSZ-EGB 138.⁴⁵, 51.⁴⁶ és 59. számú előírása⁴⁷ útján teszi lehetővé. Ez a párhuzamos rendszer a piac szétaprózódásának kockázatával jár. Ezenkívül az 540/2014/EU rendelet elavulttá vált, mivel a fent említett három ENSZ-EGB-előíráshoz képest nem történt meg az aktualizálása. A koherens keret és az ENSZ-előírásokkal való teljes összhang biztosítása érdekében az 540/2014/EU rendeletet hatályon kívül kell helyezni, és az (EU) 2018/858 rendelet II.

⁴⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 540/2014/EU rendelete (2014. április 16.) a gépjárművek zajszintjéről és a csere-hangtompítórendszerekről, és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 70/157/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 158., 2014.5.27., 131. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

⁴⁵ Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 138. számú előírása – Egységes rendelkezések a csendes közúti járművek korlátozott hallhatóságuk tekintetében történő jóváahagyásáról [2017/71] (HL L 9., 2017.1.13., 33. o., ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

⁴⁶ Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 51. számú előírása – Egységes rendelkezések a legalább négykerekes gépjárművek zajkibocsátásuk tekintetében történő jóváahagyásáról [2018/798] (HL L 138., 2018.6.4., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 59. számú előírása – Egységes rendelkezések kipufogó-hangtompító csererendszerek jóváahagyásáról [2025/844] (HL L, 2025/844, 2025.4.30., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

mellékletét módosítani kell, hogy csak az alkalmazandó ENSZ-előírásoknak való megfelelést tegye lehetővé.

- (11) Tekintettel arra, hogy az akkumulátoros elektromos járművek technológiája gyors ütemben fejlődik, és az elektromos járművek száma a piacon növekszik, egyre kritikusabbá válik a járművek, a töltőinfrastruktúra és a villamosenergia-hálózat közötti interoperabilitás. Az interoperabilitás uniós szintű harmonizált megközelítése elengedhetetlen ahhoz, hogy elkerülhető legyen a gépjárművek típusjövahagyásának keretén kívüli, jelenleg kidolgozás alatt álló egyes műszaki követelmények szétaprózódása, különösen a felülvizsgált üzemi és kereskedelmi szabályzatok (a felhasználók csatlakozására vonatkozó, az (EU) 2016/1388 rendelet⁴⁸ által létrehozott üzemi és kereskedelmi szabályzat, valamint a termelőegységek hálózati csatlakozási követelményeire vonatkozó, az (EU) 2016/631⁴⁹ rendelet által létrehozott üzemi és kereskedelmi szabályzat) végrehajtása tekintetében. Ezért az akkumulátoros elektromos járművek harmonizált képességeinek biztosítása és az interoperabilis jármű-hálózat szolgáltatások lehetővé tétele érdekében ezeknek a járműveknek teljesíteniük kell bizonyos műszaki követelményeket. Ezért a járművek, a töltőinfrastruktúra és a villamosenergia-hálózat közötti interoperabilitás biztosítása érdekében az (EU) 2018/858 rendeletben felhatalmazást kell adni a Bizottságnak arra, hogy műszaki követelményeket állapítson meg a tisztán elektromos járműveknek (PEV) és a külső feltöltésű hibrid elektromos járműveknek (OVC-HEV) a töltőinfrastruktúrával, a villamosenergia-hálózattal és a helyhez kötött energiarendszerekkel való kommunikációjára és hardverinterfészére vonatkozóan.
- (12) A fenntarthatóbb közúti közlekedésre való átállást főként a prémium elektromosjárműmodellek értékesítésének növekedése vezérelte. Az átállás folytonosságának biztosítása érdekében azonban megfizethetőbbé kell tenni az elektromos járműveket. A célzott szabályozási intézkedések (hosszabb átmeneti időszak az új követelmények esetében, a szén-dioxid-kibocsátási előírásokra vonatkozó célzott ösztönzők), a pénzügyi előnyök (például támogatási rendszerek) és a nem pénzügyi előnyök (például a fenntartott parkolóhelyek) adott esetben az állami támogatási szabályokkal összhangban hozzájárulhatnak a kis elektromos járművek jobb megfizethetőségéhez. A típusjövahagyási keret azonban jelenleg nem tartalmazza a kis elektromos jármű jogi fogalom meghatározását. Ezért helyénvaló a meglévő M1 jármű-kategórián belül egy alkategóriát bevezetni.
- (13) A kis elektromos járműveknek ezt az új alkategóriáját érintő, a gépjárművekre vonatkozó jövőbeli követelmények alkalmazása kezdőnapjának meghatározásakor figyelembe kell venni, hogy ezeknek a járműveknek az esetében az új követelmények arányosan nagyobb hatást gyakorolhatnak a fejlesztési költségekre, mint a nehezebb és drágább járművek esetében.
- (14) Az uniós gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési tervben bejelentetteknek megfelelően a Bizottságnak kiad majd egy bizottsági ajánlást olyan ösztönzőrendszerekre vonatkozó lehetőségekről, amelyek hatékonyak bizonyultak a kibocsátásmentes járművek elterjedésének előmozdításában, és megfelelnek a

⁴⁸ A Bizottság (EU) 2016/1388 rendelete (2016. augusztus 17.) a felhasználók csatlakozására vonatkozó üzemi és kereskedelmi szabályzat létrehozásáról (HL L 223, 2016.8.18., 10. o., ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

⁴⁹ A Bizottság (EU) 2016/631 rendelete (2016. április 14.) a termelőegységek hálózati csatlakozási követelményeire vonatkozó üzemi és kereskedelmi szabályzat létrehozásáról (HL L 112, 2016.4.27., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

versenyszabályoknak. A kis elektromos gépkocsik új jármű-alkategóriáján alapulhatnak a tagállamok részére a pénzügyi intézkedésekre (pl. vásárlási támogatások, adómentességek, útdíjmentesség) és a nem pénzügyi intézkedésekre (pl. a parkolási jogok méret alapján történő kiosztása, kifejezetten erre a célra szánt töltőinfrastruktúra stb.) vonatkozó jövőbeni ajánlások is.

- (15) Az egyes jármű-kategóriák esetében a sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról szóló 92/6/EGK tanácsi irányelv⁵⁰ 3. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az N2 és N3 kategóriájú járművekben sebességkorlátozó készülékeket kötelező beszerelni és használni. Az említett cikk értelmében a szóban forgó járművek csak akkor használhatók a közutakon, ha sebességkorlátozó készülékkel vannak felszerelve. A felszerelést előíró követelményt az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet beemelte az egészjárműtípus-jóváhagyásról szóló jogszabályokba.
- (16) Az akkumulátor tömege miatt az akkumulátoros elektromos könnyű haszongépjárművek tömege meghaladhatja a 3,5 tonnát, és e járművekre vonatkozik a sebességkorlátozó készülékek beszerelését előíró követelmény, jóllehet hasznos terhelésük és felhasználási esetük megegyezik az (EU) 2019/2144 rendelet hatályán kívül eső, belső égésű motorral felszerelt könnyű haszongépjárművekével. Ez a követelmény szükségtelen költségeket ró a járműgyártókra és a szóban fogó járműveket beszerző vállalkozásokra, ami lelassítja a kibocsátásmentes könnyű haszongépjárművek számának növekedését. Ezért helyénvaló, hogy az N2 kategóriájú kibocsátásmentes járműveket, amelyek műszakilag megengedett legnagyobb össztömege 3,5 tonna és 4,25 tonna közé esik, mentesüljenek a sebességkorlátozó készülékek felszerelését előíró követelmény alól.
- (17) Az M1 és N1 kategóriájú járművek gyártóinak az (EU) 2024/1257 rendelet V. melléklete értelmében el kell végezniük a motorok alacsony hőmérsékleten történő laboratóriumi vizsgálatát. Tekintettel arra, hogy a kibocsátások alacsony hőmérsékleten történő laboratóriumi vizsgálatának hőmérsékleti körülményeit a gáz-halmazállapotú szennyező anyagok és a részecskék kibocsátásának valós vezetési feltételek mellett történő közúti vizsgálata magában foglalja, a kibocsátásokra vonatkozó előírásoknak való megfelelés alacsony hőmérsékleten (-7 °C -on) történő igazolása már megvalósul annak eredményeként, hogy meg kell felelni a valós vezetési feltételek mellett kibocsátásokra (RDE) vonatkozó követelményeknek (-7 °C és 38 °C között). Ezért az (EU) 2024/1257 rendelet V. mellékletében meghatározott egyedi követelményekkel kapcsolatban a gyártóknál felmerülő költségek csökkentése érdekében helyénvaló megszüntetni az alacsony hőmérsékleten végzett laboratóriumi vizsgálatokra vonatkozó követelményt, tekintettel arra, hogy annak megszüntetése nem veszélyezteti környezetvédelmi normáknak való megfelelést, amelyet a valós vezetési feltételek mellett végzett vizsgálat biztosít.
- (18) Az (EU) 2024/1257 rendelet V. melléklete előírja, hogy a nehézgépjárművek motorvizsgálatához igazoló vizsgálatokat kell végezni az egyes járműtípusokon belül, valamennyi alkalmazható üzemanyag tekintetében. Annak érdekében, hogy az e vizsgálatokhoz kapcsolódó adminisztratív költségek a környezetvédelmi normáknak való megfelelés veszélyeztetése nélkül jelentős mértékben csökkenjenek, helyénvaló

⁵⁰ A Tanács 92/6/EGK irányelve (1992. február 10.) a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról (HL L 57, 1992.3.2., 27. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

az említett V. melléklet 1., 2., 3., 4., 7. és 8. táblázatában járműkategória-szintű vizsgálati követelményeket bevezetni.

- (19) Az (EU) 2024/1257 rendelet fedélzeti ellenőrzési (OBM) rendszereket és fedélzeti üzemanyag- és/vagy energiafogyasztás-ellenőrzési (OBFCM) eszközöket vezet be, amelyek célja a valós idejű megfelelőségi ellenőrzéseknek, a harmonizációs erőfeszítéseknek, az életciklus-felügyeletnek, a vizsgálati költségek csökkentésének és az egyszerűsített végrehajtási intézkedéseknek a megkönnyítése. Az OBM- és OBFCM-adatok hatékony fogadása, feldolgozása és tárolása érdekében egyértelművé kell tenni, hogy a Bizottság végrehajtási intézkedések elfogadására vonatkozó felhatalmazása kiterjed a járműtípusok megfelelőségének ellenőrzéséhez szükséges módszerek és követelmények elfogadására is.
- (20) A 70/157/EGK tanácsi irányelvet⁵¹ hatályon kívül helyező rendelkezést tartalmazó 540/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezését követően a jogi egyértelműség biztosítása érdekében e rendeletben rendelkezni kell a 70/157/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről. Annak érdekében, hogy a járműgyártóknak elegendő idejük legyen gyártási folyamataik kiigazítására, helyénvaló átmeneti időszakot biztosítani, amelynek során a járműveknek az 540/2014/EU rendelettel összhangban történő jóváhagyására továbbra is lehetőség van,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 561/2006/EK rendelet módosításai

Az 561/2006/EK rendelet 13. cikkének (1) bekezdése a következőképpen módosul:

1. a cikk a következő fa) ponttal egészül ki:
„fa) áruszállításra használt, elektromos meghajtású járművek, amelyek megengedett legnagyobb összömege pótkocsival vagy félpótkocsival együtt meghaladja a 3,5 tonnát, de nem haladja meg a 4,25 tonnát”;
2. a szöveg a következő s) ponttal egészül ki:
„s) az (EU) 2018/858 rendelet I. melléklete A. részének 5.1. pontjában meghatározott, kizárólag nem kereskedelmi szállításra használt lakóautók”.

2. cikk

Az (EU) 2018/858 rendelet módosításai

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

1. Az 5. cikk a következő (4) bekezdéssel egészül ki:
„(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 82. cikknek megfelelően e rendeletet kiegészítő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy műszaki követelményeket állapítson meg a tisztán elektromos

⁵¹ A Tanács 70/157/EGK irányelve (1970. február 6.) a gépjárművek megengedett zajszintjére és kipufogórendszerre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 42., 1970.2.23., 16. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

járműveknek (PEV) és a külső feltöltésű hibrid elektromos járműveknek (OVC-HEV) az intelligens és kétirányú töltési funkciók támogatására alkalmas töltőinfrastruktúrával, villamosenergia-hálózattal és helyhez kötött energiarendszerekkel való kommunikációjára és hardverinterfészére vonatkozóan.”

2. Az I. és a II. melléklet e rendelet II. mellékletének megfelelően módosul.

3. cikk

Az (EU) 2019/2144 rendelet módosítása

Az (EU) 2019/2144 rendelet 9. cikke a következő (5a) bekezdéssel egészül ki:

„(5a) A 3,5 tonna és 4,25 tonna közötti műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű és elektromos meghajtású N₂ kategóriájú járműveket nem szükséges a 89. számú ENSZ-előírás szerinti sebességkorlátozó készülékkel felszerelni.”

4. cikk

Az (EU) 2024/1257 rendelet módosításai

Az (EU) 2024/1257 rendelet a következőképpen módosul:

1. A 14. cikk (4) bekezdése j) pontjának helyébe a következő szöveg lép:
„j) az OBFCM-eszközök, az OBD- és OBM-rendszerek, valamint az ilyen eszközök és rendszerek érzékelői teljesítményének biztosítására szolgáló módszerek, követelmények és vizsgálatok – ideértve a megfelelőségi küszöbértékeket –, valamint az ilyen eszközök és rendszerek által rögzített adatok fedélzetén kívülre történő továbbítása, többek között a járműtípusok megfelelőségének ellenőrzése céljából”.
2. Az V. melléklet e rendelet I. mellékletének megfelelően módosul.

5. cikk

Hatályon kívül helyezés

- (1) Az 540/2014/EU rendelet hatályát veszti.
- (2) A 70/157/EGK irányelv 2027. július 1-jén hatályát veszti.

6. cikk

Átmeneti rendelkezések

A [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be e rendelet hatálybalépésének dátumát] után gyártott és 2028. július 1-jét megelőzően az 540/2014/EU rendelet szerint jóváhagyott új járművek megfelelőségi tanúsítványai az (EU) 2018/858 rendelet 48. és 49. cikke alkalmazásában továbbra is érvényesek maradnak.

7. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

2. Ez a rendelet [az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik nap]-tól/től alkalmazandó. A 3. cikket azonban [a 92/6/EGK irányelvet módosító javaslatban szereplő átültetési határidő]-tól/-től kell alkalmazni.

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

Kelt Strasbourgban, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

PÉNZÜGYI ÉS DIGITÁLIS KIMUTATÁS

1.	A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI	3
1.1.	A javaslat/kezdemenyezés címe.....	3
1.2.	Az érintett szakpolitikai terület(ek).....	3
1.3.	Célkitűzés(ek)	3
1.3.1.	Általános célkitűzés(ek).....	3
1.3.2.	Egyedi célkitűzés(ek).....	3
1.3.3.	Várható eredmény(ek) és hatás(ok)	3
1.3.4.	Teljesítménymutatók.....	3
1.4.	A javaslat/kezdemenyezés tárgya:	4
1.5.	A javaslat/kezdemenyezés indoklása	4
1.5.1.	Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdemenezés végrehajtásának részletes ütemtervével	4
1.5.2.	Az uniós részvételtől származó hozzáadott érték (adóhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E szakaszban „az uniós részvételtől származó hozzáadott érték” azt az uniós fellépésből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.....	4
1.5.3.	Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága	4
1.5.4.	A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és lehetséges szinergiák egyéb megfelelő eszközökkel	5
1.5.5.	A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is	5
1.6.	A javaslat/kezdemenyezés és az abból származó pénzügyi hatás időtartama.....	6
1.7.	Tervezett költségvetés-végrehajtási módszer(ek)	6
2.	IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK	8
2.1.	A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések.....	8
2.2.	Irányítási és kontrollrendszer(ek).....	8
2.2.1.	A költségvetés-végrehajtási módszer(ek)nek, a finanszírozás-végrehajtási mechanizmus(ok)nak, a kifizetési feltételeknek és a javasolt kontrollstratégiának az indokolása	8
2.2.2.	Az azonosított kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk.....	8
2.2.3.	A kontrollok költséghatékonyságának becslése (a kontroll költségeinek és az érintett forrásoknak az aránya) és indokolása, valamint a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záraskor)	8
2.3.	A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére irányuló intézkedések	9
3.	A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA	10

3.1.	A többéves pénzügyi keret érintett fejezete(i) és a költségvetés érintett kiadási sora(i)	10
3.2.	A javaslatnak az előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása	12
3.2.1.	Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása	12
3.2.1.1.	A megszavazott költségvetésből származó előirányzatok	12
3.2.1.2.	Külső címzett bevételekből származó előirányzatok	17
3.2.2.	Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet	22
3.2.3.	Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása	24
3.2.3.1.	A megszavazott költségvetésből származó előirányzatok	24
3.2.3.2.	Külső címzett bevételekből származó előirányzatok	24
3.2.3.3.	Előirányzatok összesen	24
3.2.4.	Becsült humánerőforrás-szükségletek	25
3.2.4.1.	A megszavazott költségvetésből finanszírozott	25
3.2.4.2.	Külső címzett bevételekből finanszírozott	26
3.2.4.3.	Becsült humánerőforrás-szükségletek összesen	26
3.2.5.	A digitális technológiával kapcsolatos beruházásokra gyakorolt becsült hatás áttekintése	28
3.2.6.	A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség	28
3.2.7.	Harmadik felek finanszírozási hozzájárulása	28
3.3.	Becsült bevételi hatás	29
4.	DIGITÁLIS VETÜLETEK	29
4.1.	Digitális vonatkozású követelmények	30
4.2.	Adatok	30
4.3.	Digitális megoldások	31
4.4.	Interoperabilitási értékelés	31
4.5.	A digitális végrehajtást támogató intézkedések	32

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdemenyezés címe

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

1.3. Célkitűzés(ek)

1.3.1. Általános célkitűzés(ek)

1.3.2. Egyedi célkitűzés(ek)

egyedi célkitűzés

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

Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdemenyezés a kedvezményezettekre/célcsoportokra.

1.3.4. Teljesítménymutatók

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

1.4. A javaslat/kezdemenyezés tárgya:

- új intézkedés
- kísérleti projektet / előkészítő intézkedést követő új intézkedés⁵²
- meglévő intézkedés meghosszabbítása
- egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

1.5. A javaslat/kezdemenyezés indoklása

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

⁵² A költségvetési rendelet 58. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

- 1.5.2. *Az uniós részvételből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E szakaszban „az uniós részvételből származó hozzáadott érték” azt az uniós fellépésből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.*

Az uniós szintű fellépés indokai (előzetes)

A várható uniós hozzáadott érték (utólagos)

- 1.5.3. *Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága*

--

- 1.5.4. *A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és lehetséges sinergiák egyéb megfelelő eszközökkel*

--

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

--

1.6. A javaslat/kezdeményezés és az abból származó pénzügyi hatás időtartama

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: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig
- azt követően: rendes ütemű végrehajtás

1.7. Tervezett költségvetés-végrehajtási módszer(ek)

Közvetlen irányítás a Bizottság által

- 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 Európai Beruházási Bank 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 garanciákkal rendelkeznek
- valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákkal rendelkező szervek
- az Európai Unióról szóló szerződés V. címének értelmében a közös kül- és biztonságpolitika terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban ekként megjelölt szervek vagy személyek
- valamely tagállamban létrehozott, valamely tagállam magánjoga vagy uniós jog alapján működő szervek, amelyek az ágazatspecifikus szabályokkal összhangban megbízást kaphatnak uniós források vagy költségvetési biztosítékok végrehajtására, amennyiben e szervek közjogi szervek vagy közfeladatot ellátó magánjogi intézmények ellenőrzése alá tartoznak, és az ellenőrző szerv által vállalt egyetemleges felelősség formáját öltő vagy azzal egyenértékű pénzügyi garanciával rendelkeznek, amely pénzügyi garancia minden intézkedés esetében az uniós támogatás maximális összegére korlátozódhat.

Megjegyzések

--

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

--

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

2.2.1. A költségvetés-végrehajtási módszer(ek)nek, a finanszírozás-végrehajtási mechanizmus(ok)nak, a kifizetési feltételeknek és a javasolt kontrollstratégiának az indokolása

--

2.2.2. Az azonosított kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk

--

2.2.3. A kontrollok költséghatékonyságának becslése (a kontroll költségeinek és az érintett forrásoknak az aránya) és indokolása, valamint a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)

--

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére irányuló intézkedések

--

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete(i) és a költségvetés érintett kiadási sora(i)

- 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	diff./nem diff. ⁵³	EFTA-országoktól ⁵⁴	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltektől ⁵⁵	más harmadik országoktól	egyéb címzett bevétel
	[XX.YY.YY.YY]	diff./nem diff.	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM
	[XX.YY.YY.YY]	diff./nem diff.	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM
	[XX.YY.YY.YY]	diff./nem diff.	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM

- Létrehozandó új 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	diff./nem diff.	EFTA-országoktól	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltektől	más harmadik országoktól	egyéb címzett bevétel
	[XX.YY.YY.YY]	diff./nem diff.	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM
	[XX.YY.YY.YY]	diff./nem diff.	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM
	[XX.YY.YY.YY]	diff./nem diff.	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM

⁵³ diff. = differenciált előirányzatok / nem diff. = nem differenciált előirányzatok.

⁵⁴ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

⁵⁵ Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.

3.2. A javaslatnak az 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:

3.2.1.1. A megszavazott költségvetésből származó előirányzatok

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret fejezete		Szám					
Főigazgatóság: <.....>			Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
			2024	2025	2026	2027	
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					0,000
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					0,000
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					0,000
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					0,000
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							
Költségvetési sor		(3)					0,000
A[z] <...> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (1a) + (1b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	= (2a) + (2b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Főigazgatóság: <.....>			Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
			2024	2025	2026	2027	

Operatív előirányzatok								
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					0,000	
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					0,000	
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					0,000	
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					0,000	
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok								
Költségvetési sor		(3)					0,000	
A[z] <...> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (1a) + (1b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
	Kifizetési előirányzatok	= (2a) + (2b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
				Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
				2024	2025	2026	2027	
Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
A többéves pénzügyi keret <...> FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (4) + (6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	= (5) + (6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

A többéves pénzügyi keret fejezete	Szám	
---	------	--

Főigazgatóság: <.....>			Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
			2024	2025	2026	2027	
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					0,000
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					0,000
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					0,000
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					0,000
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							
Költségvetési sor		(3)					0,000
A[z] <...> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (1a) + (1b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	= (2a) + (2b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Főigazgatóság: <.....>			Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
			2024	2025	2026	2027	
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					0,000
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					0,000
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					0,000
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					0,000

Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							
Költségvetési sor		(3)					0,000
A[z] <...> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (1a) + (1b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	= (2a) + (2b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
			2024	2025	2026	2027	
Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
A többéves pénzügyi keret <...> FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (4) + (6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	= (5) + (6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
			2024	2025	2026	2027	
• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

• Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
A többéves pénzügyi keret 1–6. fejezetéhez tartozó előirányzatok ÖSSZESEN (referenciaösszeg)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (4) + (6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	= (5) + (6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

A többéves pénzügyi keret fejezete		7	„Igazgatási kiadások”				
Főigazgatóság: <.....>			Év 2024	Év 2025	Év 2026	Év 2027	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
• Humánerőforrás			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Egyéb igazgatási kiadások			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<...> Főigazgatóság ÖSSZESEN		Előirányzatok	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Főigazgatóság: <.....>			Év 2024	Év 2025	Év 2026	Év 2027	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
• Humánerőforrás			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Egyéb igazgatási kiadások			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<...> Főigazgatóság ÖSSZESEN		Előirányzatok	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

millió EUR (három tizedesjegyig)

		Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
		2024	2025	2026	2027	
A többéves pénzügyi keret 1–7. fejezetéhez tartozó előirányzatok	Kötelezettségvállalási előirányzatok	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ÖSSZESEN	Kifizetési előirányzatok	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. Külső címzett bevételekből származó előirányzatok

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret fejezete	Szám	
---	------	--

			Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
			2024	2025	2026	2027	
Főigazgatóság: <.....>							
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					0,000
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					0,000
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					0,000
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					0,000
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							

Költségvetési sor		(3)					0,000
A[z] <...> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (1a) + (1b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	= (2a) + (2b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Főigazgatóság: <.....>			Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
			2024	2025	2026	2027	
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					0,000
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					0,000
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					0,000
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					0,000
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							
Költségvetési sor		(3)					0,000
A[z] <...> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (1a) + (1b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	= (2a) + (2b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
			2024	2025	2026	2027	
Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

A többéves pénzügyi keret <...> FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (4) + (6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	ÖSSZESEN	Kifizetési előirányzatok	= (5) + (6)	0,000	0,000	0,000	0,000
A többéves pénzügyi keret fejezete		Szám					

Főigazgatóság: <.....>			Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
			2024	2025	2026	2027	
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					0,000
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					0,000
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					0,000
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					0,000
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							
Költségvetési sor		(3)					0,000
A[z] <...> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (1a) + (1b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	= (2a) + (2b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Főigazgatóság: <.....>			Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
			2024	2025	2026	2027	
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					0,000
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					0,000
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					0,000

	Kifizetési előirányzatok	(2b)						0,000
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok								
Költségvetési sor		(3)						0,000
A[z] <...> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (1a) + (1b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	= (2a) + (2b) + (3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN	
			2024	2025	2026	2027		
Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
A többéves pénzügyi keret <...> FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (4) + (6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	= (5) + (6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN	
			2024	2025	2026	2027		
• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

A többéves pénzügyi keret 1–6. fejezetéhez tartozó előirányzatok	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (4) + (6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	ÖSSZESEN (referenciaösszeg)	Kifizetési előirányzatok	= (5) + (6)	0,000	0,000	0,000	0,000

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

millió EUR (három tizedesjegyig)

Főigazgatóság: <.....>	Év 2024	Év 2025	Év 2026	Év 2027	A 2021– 2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
• Humánerőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Egyéb igazgatási kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<...> Főigazgatóság ÖSSZESEN	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Előirányzatok

Főigazgatóság: <.....>	Év 2024	Év 2025	Év 2026	Év 2027	A 2021– 2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
• Humánerőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Egyéb igazgatási kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<...> Főigazgatóság ÖSSZESEN	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Előirányzatok

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

millió EUR (három tizedesjegyre)

		Év	Év	Év	Év	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
		2024	2025	2026	2027	
A többéves pénzügyi keret 1–7. fejezetéhez tartozó előirányzatok	Kötelezettségvállalási előirányzatok	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ÖSSZESEN	Kifizetési előirányzatok	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet (decentralizált ügynökségek esetében nem kell kitölteni)

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a kimeneteket ↓			2024. év	2025. év	2026. év	2027. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. szakasz) további évekké bővíthető.										ÖSSZESEN			
	KIMENETEK																			
	Típus ⁵⁶	Átlagos költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Összesített szám	Összköltség
1. EGYEDI CÉLKITŰZÉS ⁵⁷ ...																				
–	Kimenet																			
–	Kimenet																			
–	Kimenet																			
1. egyedi célkitűzés részösszege																				
2. EGYEDI CÉLKITŰZÉS ...																				

⁵⁶ A kimenetek a nyújtandó termékek és szolgáltatások (pl. finanszírozott diákcserek száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

⁵⁷ Az 1.3.2. szakaszban leírtak szerint. „Egyedi célkitűzés(ek)”

- Kimenet																		
2. egyedi célkitűzés részösszege																		
ÖSSZESEN																		

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:

3.2.3.1. A megszavazott költségvetésből származó előirányzatok

MEGSZAVAZOTT ELŐIRÁNYZATOK	Év	Év	Év	Év	2021–2027 ÖSSZESEN
	2024	2025	2026	2027	
7. FEJEZET					
Humán erőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Egyéb igazgatási kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7. FEJEZETI részösszeg	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7. FEJEZETEN kívül					
Humán erőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Egyéb igazgatási jellegű kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7. FEJEZETEN kívüli részösszeg	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ÖSSZESEN	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Külső címzett bevételekből származó előirányzatok

KÜLSŐ CÍMZETT BEVÉTELEK	Év	Év	Év	Év	2021–2027 ÖSSZESEN
	2024	2025	2026	2027	
7. FEJEZET					
Humán erőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Egyéb igazgatási kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7. FEJEZETI részösszeg	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7. FEJEZETEN kívül					
Humán erőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Egyéb igazgatási jellegű kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7. FEJEZETEN kívüli részösszeg	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ÖSSZESEN	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Előirányzatok összesen

ÖSSZESEN MEGSZAVAZOTT ELŐIRÁNYZATOK + KÜLSŐ CÍMZETT BEVÉTELEK	Év	Év	Év	Év	2021–2027 ÖSSZESEN
	2024	2025	2026	2027	
7. FEJEZET					
Humán erőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Egyéb igazgatási kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7. FEJEZETI részösszeg	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7. FEJEZETEN kívül					
Humán erőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Egyéb igazgatási jellegű kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7. FEJEZETEN kívüli részösszeg	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ÖSSZESEN	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

A humánerőforrással 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 – a költségvetési korlátok betartása mellett – szükség esetén kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében adott esetben az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

3.2.4. Becsült humánerőforrás-szükségletek

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

3.2.4.1. A megszavazott költségvetésből finanszírozott

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kell kifejezni

MEGSZAVAZOTT ELŐIRÁNYZATOK		Év 2024	Év 2025	Év 2026	Év 2027
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)					
20 01 02 01 (a központokban és a bizottsági képviselőteken)		0	0	0	0
20 01 02 03 (az Unió küldöttségeinél)		0	0	0	0
01 01 01 01 (közvetett kutatás)		0	0	0	0
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok (nevezze meg)		0	0	0	0
• Külső munkatársak (teljes munkaidős egyenértékben)					
20 02 01 (CA, SNE a teljes keretből)		0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE és JPD az Unió küldöttségeinél)		0	0	0	0
Igazgatási támogatási sor [XX.01.YY.YY]	– a központokban	0	0	0	0
	– az Unió küldöttségeinél	0	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – közvetett kutatás)		0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – közvetlen kutatás)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok a 7. fejezetben (nevezze meg)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok a 7. fejezeten kívül (nevezze meg)		0	0	0	0
ÖSSZESEN		0	0	0	0

3.2.4.2. Külső címzett bevételekből finanszírozott

KÜLSŐ CÍMZETT BEVÉTELEK		Év 2024	Év 2025	Év 2026	Év 2027
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)					
20 01 02 01 (a központokban és a bizottsági képviselőteken)		0	0	0	0
20 01 02 03 (az Unió küldöttségeinél)		0	0	0	0
01 01 01 01 (közvetett kutatás)		0	0	0	0
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok (nevezze meg)		0	0	0	0

• Külső munkatársak (teljes munkaidős egyenértékben)					
20 02 01 (CA, SNE a teljes keretből)		0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE és JPD az Unió küldöttségeinél)		0	0	0	0
Igazgatási támogatási sor [XX.01.YY.YY]	– a központokban	0	0	0	0
	– az Unió küldöttségeinél	0	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – közvetett kutatás)		0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – közvetlen kutatás)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok a 7. fejezetben (nevezze meg)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok a 7. fejezeten kívül (nevezze meg)		0	0	0	0
ÖSSZESEN		0	0	0	0

3.2.4.3. Becsült humánerőforrás-szükségletek összesen

MEGSZAVAZOTT ELŐIRÁNYZATOK + KÜLSŐ CÍMZETT BEVÉTELEK ÖSSZESEN	Év	Év	Év	Év
	2024	2025	2026	2027
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)				
20 01 02 01 (a központokban és a bizottsági képviselőken)	0	0	0	0
20 01 02 03 (az Unió küldöttségeinél)	0	0	0	0
01 01 01 01 (közvetett kutatás)	0	0	0	0
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)	0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok (nevezze meg)	0	0	0	0
• Külső munkatársak (teljes munkaidős egyenértékben)				
20 02 01 (CA, SNE a teljes keretből)	0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE és JPD az Unió küldöttségeinél)	0	0	0	0
Igazgatási támogatási sor [XX.01.YY.YY]	– a központokban	0	0	0
	– az Unió küldöttségeinél	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – közvetett kutatás)	0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – közvetlen kutatás)	0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok a 7. fejezetben (nevezze meg)	0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok a 7. fejezeten kívül (nevezze meg)	0	0	0	0
ÖSSZESEN	0	0	0	0

A javaslat végrehajtásához szükséges személyzet (teljes munkaidős egyenértékben):

	A Bizottság szolgálatainál jelenleg rendelkezésre álló személyzetből fedezendő	Kivételes esetben további személyzet*		
		A 7. fejezetből vagy a kutatási keretből finanszírozandó	A BA sorból finanszírozandó	Díjkból finanszírozandó
Létszámtervi			N/A	

álláshelyek				
Külső munkatársak (CA, SNE, INT)				

A következők által elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	
Külső munkatársak	

3.2.5. A digitális technológiával kapcsolatos beruházásokra gyakorolt becsült hatás áttekintése

Kötelező: a javaslat/kezdeményezés által érintett, digitális technológiával kapcsolatos beruházásokra vonatkozó legjobb becslést fel kell tüntetni az alábbi táblázatban.

Kivételes esetben a 7. fejezethez tartozó előirányzatokat – amennyiben azokra a javaslat/kezdeményezés végrehajtásához szükség van –, a kijelölt sorban kell feltüntetni.

Az 1–6. fejezethez tartozó előirányzatokat „operatív programokkal kapcsolatos szakpolitikai informatikai kiadások”-ként kell feltüntetni. Ez a kiadás a kezdeményezés végrehajtásához közvetlenül kapcsolódó informatikai platformok/eszközök újrafelhasználására/vásárlására/fejlesztésére és az azokhoz kapcsolódó beruházásokra (pl. engedélyek, tanulmányok, adattárolás stb.) felhasználandó operatív költségvetést takarja. Az e táblázatban megadott információknak összhangban kell lenniük a 4. szakaszban („Digitális vetületek”) bemutatott részletes információkkal.

Digitális és informatikai előirányzatok ÖSSZESEN	Év 2024	Év 2025	Év 2026	Év 2027	A 2021– 2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZE- SEN
7. FEJEZET					
Informatikai kiadások (szervezeti)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7. FEJEZETI részösszeg	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7. FEJEZETEN kívül					
Operatív programokkal kapcsolatos szakpolitikai informatikai kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7. FEJEZETEN kívüli részösszeg	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ÖSSZESEN	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

A javaslat/kezdeményezés

- teljes mértékben finanszírozható a többéves pénzügyi keret érintett fejezetén belüli átcsoportosítás révén.
- a többéves pénzügyi keret lekötetlen mozgásterének és/vagy a többéves pénzügyi keretről szóló rendeletben meghatározott különleges eszközöknek a felhasználását teszi szükségessé.
- a többéves pénzügyi keret módosítását teszi szükségessé.

3.2.7. Harmadik felek finanszírozási hozzájárulása

A javaslat/kezdeményezés

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

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

	2024	2025	2026	2027	Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet					
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN					

3.3. Becsült bevételi hatás

- A javaslatnak/kezdeményezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- A javaslatnak/kezdeményezésnek van pénzügyi hatása:
 - a saját forrásokra
 - az egyéb bevételekre
 - adja meg, hogy a bevétel kiadási sorokhoz van-e rendelve

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési sor:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdeményezés hatása ⁵⁸			
		2024	2025	2026	2027
..... jogcímcsoport					

A címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési sor(oka)t.

Egyéb megjegyzések (pl. a bevételi hatás számítására használt módszer/képlet vagy egyéb más információ).

⁵⁸ A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összeget kell megadni, amely a beszedési költségekre levont 20 %-kal csökkentett bruttó összegnek felel meg.

4. DIGITÁLIS VETÜLETEK

4.1. Digitális vonatkozású követelmények

Hivatkozás a követelményre	A követelmény ismertetése	A követelmény által érintett szereplők	Magas szintű eljárások	Kategóriák
2. cikk (1) bekezdés	A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az e rendelet módosító és kiegészítő 82. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a tisztán elektromos járművekre (PEV) és a külső feltöltésű hibrid elektromos járművekre (OVC-HEV) vonatkozó műszaki követelmények meghatározása céljából az említett járműveknek az intelligens és kétirányú töltési funkciók támogatására alkalmas töltőinfrastruktúrával, villamosenergia-hálózattal és helyhez kötött energiarendszerekkel való kommunikációja és hardverinterfésze tekintetében.	Európai Bizottság Nemzeti hatóságok Gazdasági szereplők	Adatcsere	Adatok
4. cikk (1) bekezdés	A Bizottság szükség esetén a tagállamokkal együttműködve intézkedéseket hoz annak biztosítására, hogy az OBM- és az OBFCM-adatok fogadása, feldolgozása és tárolása hatékonyan és harmonizált módon történjen.	Európai Bizottság Nemzeti hatóságok Gazdasági szereplők	Adatcsere	Adatok
4. cikk (2) bekezdés	az OBFCM-eszközök, az OBD- és OBM-rendszerek, valamint az	Európai Bizottság Nemzeti		Adatok

	ilyen eszközök és rendszerek érzékelői teljesítményének biztosítására szolgáló módszerek, intézkedések, követelmények és vizsgálatok – ideértve a megfelelőségi küszöbértékeket –, valamint az ilyen eszközök és rendszerek által rögzített adatok fedélzeten kívülre történő továbbítása	hatóságok Gazdasági szereplők		
--	---	----------------------------------	--	--

4.2. Adatok

Adattípus	Hivatkozás a követelmény(ek)re	Standard és/vagy előírás (adott esetben)
A tisztán elektromos járműveknek (PEV) és a külső feltöltésű hibrid elektromos járműveknek (OVC-HEV) az intelligens és kétirányú töltési funkciók támogatására alkalmas töltőinfrastruktúrával, villamosenergia-hálózattal és helyhez kötött energiarendszerekkel való kommunikációjával kapcsolatos adatok.	2. cikk	A Bizottság intézkedéseket hoz a műszaki előírások meghatározására.
OBM- és OBFCM-adatok	4. cikk	A Bizottság intézkedéseket hoz a műszaki előírások meghatározására.

Az európai adatstratégiának való megfelelés

Annak magyarázata, hogy az egyes követelmények hogyan igazodnak az európai adatstratégiához

A Bizottság intézkedéseket hoz az európai adatstratégiával való összehangolás érdekében.

Az egyszeri adatszolgáltatás elvének való megfelelés

Annak ismertetése, hogy hogyan vették figyelembe az egyszeri adatszolgáltatás elvét, és hogyan tárták fel a meglévő adatok újrafelhasználásának lehetőségét

A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok figyelembe veszik az egyszeri adatszolgáltatás elvét.

Annak bemutatása, hogy az újonnan létrehozott adatok hogyan felelnek meg a megtalálhatóság, a hozzáférhetőség, az interoperabilitás és az újrafelhasználhatóság követelményének, valamint a szigorú minőségi standardoknak

Minden részletet a jövőbeli felhatalmazáson alapuló jogi aktusok fognak ismertetni.

Adatáramlások

Az adatáramlások összefoglaló leírása

Adattípus	Hivatkozás a követelmény(ek)re	Az adatokat szolgáltató szereplők	Az adatokat megkapó szereplők	Az adatcsere kiváltó oka	Gyakoriság (adott esetben)
A tisztán elektromos járműveknek (PEV) és a külső feltöltésű hibrid elektromos járműveknek (OVC-HEV) az intelligens és kétirányú töltési funkciók támogatására alkalmas töltőinfrastruktúrával, villamosenergia-hálózattal és helyhez kötött energiarendszerekkel való kommunikációjával kapcsolatos adatok.	2. cikk	Járműgyártók Hálózat-üzemeltetők Egyéb gazdasági szereplők	Járműgyártók Hálózat-üzemeltetők Egyéb gazdasági szereplők	//	//
OBM- és OBFCM-adatok	4. cikk	Járműgyártók	Európai Bizottság Tagállamok	//	//

4.3. Digitális megoldások

Digitális megoldás	Hivatkozás a követelmény(ek)re	Fő tervezett funkciók	Illetékes szerv	Hogyan biztosítják a hozzáférhetőséget?	Hogyan veszik figyelembe az újrafelhasználhatóságot?	MI-alapú technológiák használata (adott esetben)

Harmozott uniós szintű OBM/OBF CM-adat-infrastruktúra	4. cikk	A Bizottság intézkedéseket hoz a funkciók meghatározására.	Európai Bizottság	Az intézkedések figyelembe veszik a hozzáférhetőséggel kapcsolatos követelményeket.	Az intézkedések figyelembe veszik az újrafelhasználhatósággal kapcsolatos követelményeket.	//
---	---------	--	-------------------	---	--	----

Digitális megoldás #1

Digitális és/vagy ágazati szakpolitikai terület (adott esetben)	A megfelelés magyarázata
<i>A mesterséges intelligenciáról szóló rendelet</i>	//
<i>Az uniós kiberbiztonsági keret</i>	Az intézkedésekben figyelembe kell venni.
<i>Az eIDAS-rendelet</i>	Az intézkedésekben figyelembe kell venni.
<i>Az egységes digitális kapu és az IMI</i>	Az intézkedésekben figyelembe kell venni.
<i>Egyéb</i>	//

4.4. Interoperabilitási értékelés

A digitális közszolgáltatás vagy a digitális közszolgáltatások kategóriája	Leírás	Hivatkozás a követelmény(ek)re	Interoperabilis Európa megoldás(ok) (NEM ALKALMAZANDÓ)	Egyéb interoperabilitási megoldás(ok)
A járművek valós teljesítményének egyszerűsített nyomon követése az Euro 7 szerint	A járművek valós teljesítményének egyszerűsített nyomon követése az Euro 7 szerint	4. cikk	//	

Digitális közszolgáltatás #1

Értékelés	Intézkedés(ek)	Potenciális fennmaradó akadályok (ha vannak)
Összhang a meglévő digitális és ágazati		•

szakpolitikákkal		
A határokon átnyúló digitális közszolgáltatások zökkenőmentes nyújtását célzó szervezeti intézkedések	<ul style="list-style-type: none"> • Az intézkedések határozzák majd meg. 	•
Az adatok egységes értelmezésének biztosítása érdekében hozott intézkedések:	<ul style="list-style-type: none"> • Az intézkedések határozzák majd meg. 	•
A közösen elfogadott nyílt műszaki előírások és standardok alkalmazása:	<ul style="list-style-type: none"> • Az intézkedések határozzák majd meg. 	•

4.5. A digitális végrehajtást támogató intézkedések

Az intézkedés leírása	Hivatkozás a követelmény(ek)re	A Bizottság szerepe (adott esetben)	Bevonandó szereplők (adott esetben)	Várható ütemezés (adott esetben)
A Bizottság intézkedéseket hoz a közös műszaki előírások meghatározására.	2. cikk 4. cikk	A Bizottság elfogadja ezeket a jogi aktusokat.	Tagállamok Gazdasági szereplők	//