



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. február 17.
(OR. en)

6539/23

**Intézményközi referenciaszám:
2023/0042(COD)**

**CLIMA 82
ENV 147
TRANS 63
MI 122
CODEC 208
IA 23**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. február 15.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2023) 88 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az (EU) 2019/1242 rendeletnek az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások megerősítése és a jelentéstételi kötelezettségek beillesztése tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2018/956 rendelet hatályon kívül helyezéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2023) 88 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2023) 88 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Strasbourg, 2023.2.14.
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az (EU) 2019/1242 rendeletnek az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások megerősítése és a jelentéstételi kötelezettségek beillesztése tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2018/956 rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A Bizottság éghajlattal és környezettel kapcsolatos kihívások kezelése iránti elkötelezettségét meghatározó [európai zöld megállapodás](#) egyik kulcsfontosságú elemeként az [európai klímarendelet](#) jogszabályban rögzíti az EU azon kötelezettségvállalását, hogy 2050-re megvalósítja a klímasemlegességi célkitűzést, és a köztes ambíciószintet is növeli oly mértékben, hogy 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os nettó kibocsátáscsökkentési célértéket irányoz elő. Ez összhangban van az EU Párizsi Megállapodás szerinti globális éghajlat-politikai fellépés melletti elkötelezettségével. Az Ukrajna elleni orosz invázióhoz kapcsolódó válság miatt még fontosabb, hogy az EU csökkentse a fosszilis tüzelőanyagoktól való függőségét, amint azt a [REPowerEU](#) terv is kiemeli, amely egy sor intézkedést tartalmaz az energiatakarékosságra, az ellátás diverzifikálására, a fosszilis tüzelőanyagok helyettesítésére, valamint intelligens beruházások és reformok végrehajtására valamennyi gazdasági ágazatban.

Az EU teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának egyötöde a közúti közlekedésből származik, és az ágazat kibocsátásai növekvő tendenciát mutatnak. Az, hogy mennyire időszerű a [kibocsátásmentes mobilitásra](#) való áttérés, határozottan és egyértelműen kirajzolódik, elvégre a lehető leggyorsabban csökkenteni akarjuk az EU energiafüggőségét, hiszen az EU-ban felhasznált végső energia egyharmadért szintén a közúti közlekedés felelős. E tekintetben a REPowerEU terv kiemeli, hogy milyen fontos tovább növelni az energiamegtakarítást és a hatékonyságot a közlekedési ágazatban, továbbá felgyorsítani a kibocsátásmentes járművekre való átállást a villamosítás és a fosszilis energiahordozóktól mentes hidrogén használatának kombinálásával.

Az ambiciózusabb éghajlat-politikai célok elérése érdekében a Bizottság 2021 júliusában az [„Írány az 55 %!” intézkedéscsomag](#) részeként [következetes szakpolitikai javaslatokból álló átfogó csomagot](#) fogadott el.

Emellett a teljes NO_x-kibocsátás több mint kétharmada és az egyéb szennyező anyagok teljes kibocsátásának jelentős része (mintegy 10 % vagy még több is) szintén a közlekedésből származik. Az összes fő légszennyező anyag (a SO_x kivételével) kibocsátásának jelentős részéért továbbra is a közlekedés felel.

Ha nem fogadunk el további intézkedéseket, az ágazat nem tud majd kellő mértékben hozzájárulni sem a 2030-ra és 2050-re kitűzött éghajlat-politikai és szennyezőanyag-mentességi célkitűzésekhez, sem az EU energiafüggőségének csökkentéséhez. Az éghajlat-politikai céltervet és az „Írány az 55 %!” intézkedéscsomagot alátámasztó szakpolitikai forgatókönyvek azt mutatják, hogy fokozott ambícióra lesz szükség a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentéséhez, és emellett tenni kell az áru fuvarozási rendszerek javításáért is, aminek a modális váltás is részét képezi.

Az EU-ban zajló közúti közlekedés ÜHG-kibocsátásának több mint egynegyede, és az EU teljes ÜHG-kibocsátásának több mint 6 %-a a nehézgépjármű-ágazatból származik. 2019-ben a nehézgépjárművek ÜHG-kibocsátása 44 %-kal, illetve 37 %-kal meghaladta a teljes légi, illetve tengeri közlekedésből származó kibocsátás mértékét.

Összességében a gépjárműipar kiemelten fontos az uniós gazdaság szempontjából, és az EU GDP-jének több mint 7 %-át termeli. Közvetlen vagy közvetett módon a gyártás, értékesítés, karbantartás, építés és szállítás, valamint a közlekedési szolgáltatások terén 14,6 millió európai számára biztosít munkahelyet. Az EU a világ legnagyobb gépjárműgyártói közé

tartozik, és technológiai vezető szerepet tölt be az ágazatban. Az uniós gépjárműipar K+F-beruházásai évente 60,9 milliárd EUR-t tesznek ki. A nehézgépjármű-ágazat komoly súllyal esik latba a gépjárműiparban, és számos jelentős nehézgépjármű-gyártó üzem az EU-ban található. Míg az EU-ban évente gyártott új nehézgépjárművek száma mintegy 500 000 darab, ami jelentősen elmarad az itt előállított személygépkocsik számától, a nehézgépjárművek esetében az egy járműre jutó hozzáadott érték jóval magasabb.

A gépjárműipar jelentős szerkezetátalakításon megy keresztül, amely a tiszta és digitális technológiák terén bekövetkezett változásokat is magában foglalja, különös tekintettel a belső égésű motorokról a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású technológiákra, valamint a hálózatba kapcsolt járművekre történő átállásra. Arra kell törekedni, hogy a gépjárműipar továbbra is megőrizze és megerősítse vezető szerepét a jövő technológiáinak terén.

A nehézgépjárművekre vonatkozó **CO₂-kibocsátási előírások** az egész ágazat szén-dioxid-kibocsátáscsökkentésének fő mozgatórugói. E javaslat **általános célkitűzése**, hogy az EU 2030-ra megvalósítandó fokozott éghajlat-politikai törekvései, valamint a 2050-re elérendő klímasemlegesség tágabb összefüggésében új kibocsátási előírásokat határozzon meg a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése és a kibocsátásmentes mobilitásra való átállás elősegítése érdekében.

A javaslat **három egyedi célkitűzést** szolgál. Az első a nehézgépjárművek **szén-dioxid-kibocsátásának költséghatékony csökkentése**, összhangban az EU éghajlat-politikai céljaival, ugyanakkor hozzájárulva az EU energiabiztonságának javításához. Figyelembe véve, hogy a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó előírások nem gyakorolnak azonnal hatást a gépjármű-állományból származó kibocsátások csökkentésére, és figyelembe véve a járműállomány megújulási dinamikáját, a hosszú távú célkitűzés elérésének érdekében idejekorán intézkedni kell.

A második egyedi célkitűzés az energiahatékonyabb járművek szélesebb körű elterjesztésére vonatkozik, amelyből várhatóan az **európai fuvarozók és felhasználók** – többségükben kkv-k – is profitálni fognak. A nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások arra ösztönzik a gyártókat, hogy bővítsék a kibocsátásmentes járművek kínálatát, aminek köszönhetően a fogyasztók számára megfizethetőbbé válnak a kibocsátásmentes gépjármű-modellek, és ezek használatával jelentős energiamegtakarításra tehetnek szert, ami összességében csökkenti az ilyen járművek tulajdonlásával összefüggő teljes költséget.

A harmadik egyedi célkitűzés pedig abban áll, hogy megerősítsük az EU **ipari technológiai és innovációs vezető szerepét** a beruházások kibocsátásmentes technológiák felé való irányításával. Bár a gépjárműipar sikeres a továbbfejlesztett belső égésű motor-technológiák fejlesztésében, gyártásában és világszintű forgalmazásában, a beruházásokat fokozott mértékben a kibocsátásmentes technológiákra kell átirányítani ahhoz, hogy vezető szereplővé váljon a kibocsátásmentes mobilitásra való, folyamatban lévő globális átállásban.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Ez a kezdeményezés szorosan kapcsolódik az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag keretében elfogadott javaslatokhoz.

A közúti közlekedésből származó kibocsátások csökkentésének biztosítása révén a szén-dioxid-kibocsátási előírások főként abban támogatják a tagállamokat, hogy teljesítsék a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti célértékeket. Az előírások ösztönzőleg hatnak a járművek villamosítására, és így hozzájárulnak mind az energiahatékonyaságra, mind a megújuló energiákra vonatkozó célkitűzéshez (mivel egyúttal a megújuló energia használatára is további lehetőséget nyitnak). A javaslat összhangban van az Európa jövőjéről szóló konferencia javaslataival is, különösen az éghajlatváltozásról, az energiáról és a közlekedésről

szóló 3. és 4. javaslattal, amelyek kifejezetten hangsúlyozzák az olajtól és gáztól való függőség további csökkentését és az elektromos járművek használatának előmozdítását, valamint a szükséges töltőinfrastruktúrába történő beruházásokat.

Világosan látszik, hogy a szén-dioxid-kibocsátási előírások és az épületekkel és közúti közlekedéssel kapcsolatos kibocsátási egységekkel folytatott kereskedelem kiegészítik egymást. A szén-dioxid-kibocsátási előírások foglalkoznak a nagyobb üzemanyag-hatékonyságú és kibocsátásmentes járművek kínálatának kérdésével is, mivel a gépjárműgyártók számára az új gépjárműállományukkal kapcsolatban is követelményeket állapítanak meg. A kibocsátáskereskedelem kiterjesztése a teljes gépjárműállomány üzemanyag-használatát érinti. Ez a lépés növelheti a nagyobb üzemanyag-hatékonyságú járművek és a kibocsátásmentes járművek iránti keresletet, elősegítve a gépjárműgyártókra vonatkozó szén-dioxid-hatékonysági célkitűzések teljesítését.

A szén-dioxid-kibocsátási előírások, amelyek új kibocsátásmentes járműveket biztosítanak a piac számára, egyben a megújuló energiákról szóló irányelv kiegészítéseként is felfoghatók. Ez utóbbi azt hivatott elősegíteni, hogy a gépjárműállomány belső égésű motorral felszerelt gépjárműveiben is inkább megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagokat használjanak.

Fontos szinergiák figyelhetők meg továbbá a szén-dioxid-kibocsátási előírások és a megerősített kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS), valamint a megújuló energiáról szóló irányelv között. A kibocsátáskereskedelmi rendszer és a megújuló energiáról szóló irányelv együttesen a villamosenergia-termelés dekarbonizációja irányába hatnak annak érdekében, hogy a szén-dioxid-kibocsátási előírásokkal ösztönzött kibocsátásmentes gépjárművek meghajtását egyre inkább megújuló energiaforrásokból biztosítsák, és így az üzemanyagok kitermelésétől a gépjárműben történő felhasználásukig („well-to-wheel”) keletkező összes kibocsátást dekarbonizálni lehessen.

Jelentős szinergiák állnak fenn az Euro 7 kibocsátási típusjóváhagyásra irányuló javaslattal is, amely azt hivatott biztosítani, hogy minden jármű a lehető legnagyobb mértékben „tisztá” legyen, amennyire ez technológiailag és gazdaságilag megvalósítható. Ez különösen fontos, hiszen még a kibocsátásmentes járművek gumiabroncsaiból és fékrendszereiből is kerülnek mikroműanyagok és egyéb részecskék a környezetbe. A javaslat szerint ezeket a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátásokat az Euro 7 keretében kell szabályozni.

Végezetül míg a szén-dioxid-kibocsátási előírások a kibocsátásmentes járművek rendelkezésre állását biztosítják, az **alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendelet** kiegészíti ezeket, mivel ahhoz szükséges, hogy elháruljanak az infrastruktúra kiépítésének útjában álló piaci akadályok.

Az energiaadóztatás, az elektromos töltésre és üzemanyagtöltésre szolgáló infrastruktúrába történő beruházások, az új szén-dioxid-árzás és az aktualizált szén-dioxid-előírások kombinációja a közúti közlekedésből származó kibocsátásokkal kapcsolatos kiegyensúlyozott és költséghatékony megközelítést, a piaci akadályok és hiányosságok kezelését eredményezi, továbbá bizonyosságot nyújt a beruházók számára ahhoz, hogy kibocsátásmentes technológiákba fektessenek be.

• **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Ez a javaslat összhangban áll minden uniós intézkedéssel és szakpolitikával, és segíti az EU-t a megerősített 2030-as cél elérésében, valamint a 2050-re megvalósítandó klímasemlegességhez szükséges sikeres és méltányos átalakulásban, ahogyan azt a Bizottság az európai zöld megállapodásról szóló közleményében is kinyilvánította.

Az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomaggal, a NextGenerationEU kezdeményezéssel, a REPowerEU tervvel és a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi kerettel azt a célt fogja elősegíteni, hogy Európa meg tudja valósítani a zöld és digitális kettős átállást. E szakpolitikák kombinációja fel fogja gyorsítani a tiszta és fenntartható gazdaságra történő átállást, amelyben az éghajlat-politikai intézkedések és a gazdasági növekedés összekapcsolódnak. A kezdeményezés a tiszta és körforgásos gazdasággal, fenntartható és intelligens mobilitással kapcsolatos uniós szakpolitikákkal és a szennyezőanyag-mentességi cselekvési terv¹ célkitűzéseivel is összhangban áll. Mivel a kibocsátásmentes nehézgépjárművek gyorsabb elterjedésének köszönhetően csökkenni fog a légszennyezés, és ennek következtében a légköri lerakódások csökkent mértéke a víz és a talaj számára is járulékos előnyökkel jár, a kezdeményezés a tiszta levegővel kapcsolatos célkitűzésekhez is hozzájárul, többek között azokhoz a szigorúbb levegőminőségi előírásokhoz, amelyek a környezeti levegő minőségéről szóló irányelvek javasolt felülvizsgálatában² szerepelnek.

Ahogyan a Bizottság „A 2020. évi új iparstratégia frissítése: Erősebb egységes piac kiépítése Európa fellendülése érdekében”³ című közleményében bejelentette, a hatóságokkal, érdekelt felekkel és szociális partnerekkel közösen fogja azonosítani azokat a zöld és digitális átállási pályákat, amelyek támogatják a kibocsátásmentes járművek gyártásának kapacitásbővítését, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának gyors kiépítését és a munkavállalók ezzel összefüggő tovább- és átképzését. A zöld megállapodáshoz kapcsolódó ipari terv⁴ fokozni fogja a nulla nettó kibocsátási célt szolgáló európai ipar versenyképességét, és támogatni fogja a klímasemlegességre való gyors átállást. A terv célja, hogy támogatóbb környezetet alakítson ki ahhoz, hogy bővüljenek az ambiciózus európai éghajlat-politikai célok eléréséhez szükséges, a nulla nettó kibocsátással járó technológiákhoz és termékekhez kapcsolódó gyártási kapacitások az EU-ban.

Ez a kezdeményezés ez EU kutatással és innovációval kapcsolatos szakpolitikájával is összhangban áll. A kibocsátásmentes technológiák fejlesztésének támogatását az EU kutatási és innovációs keretprogramja is előíranyozza, különösen a Horizont Európa partnerségeken keresztül.

A kezdeményezés összhangban van a kibocsátásmentes vagy alacsony kibocsátású járművek és a tiszta közlekedés uniós finanszírozásával is. A Kohéziós Alapon, az Európai Regionális Fejlesztési Alapon és az Igazságos Átmenet Alapon keresztül nyújtott finanszírozás együttesen 8,2 milliárd EUR a tiszta városi közlekedési infrastruktúra esetében, 5,1 milliárd EUR a városi közlekedésben használt tiszta járművek esetében, 1,1 milliárd EUR az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája esetében, 408 millió EUR a városi közlekedés digitalizációja és üvegházhatásúgáz-kibocsátása esetében, valamint 141 millió EUR a közúti közlekedés digitalizációja és üvegházhatásúgáz-kibocsátása esetében. Emellett a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközből származó támogatás összege 7,7 milliárd EUR a tiszta városi közlekedési infrastruktúra esetében, 5,4 milliárd EUR a városi közlekedésben használt tiszta járművek esetében, 60 millió EUR a közlekedés digitalizációja esetében, amennyiben azt részben a városi közlekedés üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentésére fordítják, 380 millió EUR a közlekedés digitalizációja esetében, amennyiben azt részben a közúti közlekedés üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentésére fordítják, valamint 7,6 milliárd EUR a kibocsátásmentes vagy alacsony kibocsátású járművek esetében.

¹ COM(2021) 400 final.

² COM(2022) 542 final.

³ COM(2020) 350 final.

⁴ COM(2023) 62 final.

2023. január 12-én hatályba lépett a külföldi támogatásokról szóló rendelet. Ezek az új szabályok a külföldi támogatások által okozott torzító hatásokat kezelik, lehetővé téve, hogy az EU továbbra is nyitott maradjon a kereskedelem és a beruházások előtt, egyúttal egyenlő versenyfeltételeket biztosítva az egységes piacon működő valamennyi vállalat számára.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

E javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 192. cikke. Az EUMSZ 191. cikke és 192. cikkének (1) bekezdése értelmében az Európai Uniónak többek között a következő célkitűzések eléréséhez kell hozzájárulnia: a környezet minőségének megőrzése, védelme és javítása; a regionális vagy világméretű környezeti problémák leküzdésére és különösen az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló intézkedések ösztönzése nemzetközi szinten. Az (EU) 2019/1242 rendelet és az (EU) 2018/956 rendelet alapját egyaránt az EUMSZ 192. cikke képezi.

• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

Az éghajlatváltozás határokon átnyúló probléma, amelyet nem lehet csupán tagállami vagy helyi fellépéssel megoldani. Az éghajlatváltozás elleni fellépést európai szinten, és ahol csak lehet, globális szinten kell koordinálni. Az uniós fellépés az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvével indokolható. Az Európai Unió az éghajlatváltozás kezelése érdekében 1992 óta dolgoz ki közös megoldásokat és ösztönző globális intézkedéseket. Az EU-szintű fellépés háttérrel biztosít a 2030-ra és hosszabb távra kitűzött kibocsátáscsökkentési célok költséghatékony teljesítéséhez, miközben biztosítja a méltányosság és a környezeti integritás szempontjainak érvényesülését. Az Európai Uniónak az éghajlatváltozással kapcsolatos hatáskörét az EUMSZ 191–193. cikke erősíti meg és fejti ki részletesen.

A 2030-ra vonatkozó kibocsátáscsökkentési célok és a 2050-ig elérendő klímasemlegességi célkitűzés tekintetében határozottabb uniós fellépésre van szükség annak biztosítása érdekében, hogy közúti közlekedési ágazat kellő mértékben hozzá tudjon járulni ezekhez a célokhoz.

Bár a nemzeti, regionális és helyi szintű kezdeményezések szinergiákat teremthetnek, önmagukban aligha elégedőek, figyelembe véve a közúti áru fuvarozás nemzetközi dimenzióját is. Az összehangolt uniós fellépés hiánya a belső piac széttagoltságának kockázatát eredményezné a nemzeti programok sokfélesége, valamint az eltérő mértékű ambíciók és tervezési paraméterek miatt. Az egyes tagállamok piaca önmagában véve nem elég nagy ahhoz, hogy az egész ágazatra ható változásokat váltson ki, és méretgazdaságosságot eredményezzen.

• Arányosság

Ez a javaslat felülvizsgálja a nehézgépjárművekre vonatkozó meglévő szén-dioxid-kibocsátási előírásokat annak érdekében, hogy biztosítsa a klímarendeletben meghatározott éghajlatpolitikai célok eléréséhez való hozzájárulást. A javaslat az arányosság elvének is megfelel, mert nem lépi túl az Uniónak az üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentésére irányuló célkitűzéseinek költséghatékony módon történő teljesítéséhez szükséges mértéket, miközben biztosítja a méltányosságot és a környezeti integritást. A javaslathoz kapcsolódó várható többletköltségeket a nyújtott előnyök felülmúlják.

• A jogi aktus típusának megválasztása

A javaslat az (EU) 2019/1242 rendelet módosításában áll, aminek egyetlen megfelelő jogi eszköze a rendelet.

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

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

A nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló (EU) 2019/1242 rendelet elfogadása és hatálybalépése 2019-ben történt. A rendelet új kötelező szén-dioxid-kibocsátási célértékeket határoz meg, amelyek 2025-től alkalmazandók. E rendelkezések hatékony alkalmazásának értékelése ebben a szakaszban nem lehetséges.

Felülvizsgálatára azonban szükség van ahhoz, hogy a rendelet összhangba kerüljön az európai zöld megállapodás törekvéseivel és az európai klímarendelet megerősített kibocsátáscsökkentési célkitűzéseivel. E módosítások hatásvizsgálata megtörtént.

- Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A bizonyítékok összegyűjtése és a fokozottabb átláthatóság érdekében a Bizottság 2021. december 20. és 2022. március 14. között nyilvános konzultációt szervezett. Ennek részletes összefoglalóját és eredményeit az erre a javaslatra vonatkozó hatásvizsgálat 2. melléklete tartalmazza. A Bizottság a következő érdekelt felektől kért visszajelzést: tagállamok (nemzeti és regionális hatóságok), járműgyártók, alkatrész- és anyagbeszállítók, járművásárlók (magánszemélyek, vállalkozások, flottakezelő vállalatok), energiaszolgáltatók, környezetvédelmi, közlekedési és fogyasztói civilszervezetek, szociális partnerek, a kutatás és a tudományos élet szereplői.

A nyilvános konzultáció mellett az alábbi csatornákon is lehetőség nyílt a véleménynyilvánításra: i. találkozók az érintett ipari szövetségekkel, a járműgyártókkal, az alkatrész- és anyagbeszállítókkal, a fuvarozókkal, a nem kormányzati szervezetekkel; ii. a tagállami érdekelt felek vagy hatóságok által benyújtott állásfoglalások. A főbb eredmények a következőképpen összegezhetők:

A válaszadók többsége támogatta az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának költséghatékony csökkentésével kapcsolatos célkitűzést, összhangban mind a 2030-ra kitűzött, legalább 55 %-os átfogó éghajlat-politikai célkitűzéssel, mind pedig a 2050-ig elérendő klímasemlegességi célkitűzéssel.

A másik két célkitűzést (az EU energiafogyasztásának és az importált fosszilis tüzelőanyagoktól való függőségének csökkentése, valamint a nehézgépjárművek uniós értékláncában a műszaki és ipari vezető szerep megerősítése és a foglalkoztatás ösztönzése) szintén elnyerte a válaszadók többségének egyetértését, de az elsőhöz képest kisebb mértékben.

Ami az előírások hatályát illeti, az érdekelt felek valamennyi csoportjában a válaszadók többsége támogatta, hogy új célértékeket vezessenek be a 7,5 tonna feletti tehergépkocsikra, a városi autóbuszokra és a távolsági buszokra.

Ami a célértékek szintjét illeti, a konzultáció szerint ezek mind hosszú, mind rövid távon történő szigorítása általános támogatásnak örvend. A legnagyobb változást a környezetvédelmi nem kormányzati szervezetek és a kibocsátásmentes járművek gyártói szorgalmazták, míg a járműgyártók, a fuvarozók, az alkatrész-beszállítók és az üzemanyag-forgalmazók kevésbé ambiciózus célértékeket részesítenek előnyben. A pótkocsikra és felpótkocsikra vonatkozó előírások meghatározását valamennyi érdekelt fél fontosnak tartotta, kivéve mintegy a fuvarozók felét, akik vegyes véleményeket fogalmaztak meg. Egy olyan mechanizmus esetleges bevezetésével kapcsolatban, amellyel a célértékek teljesítésének

értékelése során figyelembe vennék, hogy a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok ehhez milyen mértékben tudnak hozzájárulni, a konzultáció különböző véleményeket tárt fel.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A gazdasági, társadalmi és környezeti hatások mennyiségi értékelését illetően a hatásvizsgálat a PRIMES modellre kidolgozott többféle forgatókönyvre épített. Ezt az elemzést egyéb modellezési eszközök, mint például az E3ME, valamint a JRC DIONE modell alkalmazása egészítette ki.

Az új nehézgépjármű-állomány ÜHG-kibocsátásaira és egyéb jellemzőire vonatkozó nyomonkövetési adatok a tagállamok és a gyártók által bejelentett és az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) által az (EU) 2018/956 rendelet értelmében gyűjtött éves nyomonkövetési adatokból származnak.

Emellett a külső vállalkozókon keresztül is információgyűjtésre került sor, a velük kötött szolgáltatási szerződések révén.

- **Hatásvizsgálat**

A hatásvizsgálat integrált modellezési forgatókönyveken alapul, amelyek tükrözik a különböző szakpolitikai eszközök gazdasági szereplőket érintő kölcsönhatását, hogy biztosítsák az egymást kiegészítő jelleget, a koherenciát és hatékonyságot a 2030-as és a 2050-es éghajlatvédelmi törekvések megvalósítása során. E forgatókönyvek figyelembe veszik az „Irány az 55 %!” jogalkotási csomag részeként 2021 júliusában javasolt szakpolitikákat és a legújabb REPowerEU-tervet, valamint a javasolt új Euro 7 normákat.

Az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat előkészítése és kidolgozása során emellett követték a jobb szabályozásról szóló iránymutatást. A Szabályozói Ellenőrzési Testület 2022. szeptember 16-án elutasító véleményt fogalmazott meg. Az ismételt benyújtást követően a Testület 2022. december 6-án fenntartásokkal ugyan, de kedvező véleményt adott.

A Testület javító célzatú javaslati bekerültek a végső változatba.

Ez különösen a következő pontokat érinti:

- a kimerítetlen CO₂-kibocsátáscsökkentési lehetőségek, amelyeket a kezdeményezés azonosítani kíván,
- az alapforgatókönyv további leírása,
- további információk a politikai opciók legrelevánsabb kombinációinak általános költségeiről és előnyeiről, valamint azok arányosságáról,
- az előnyben részesített alternatívával kapcsolatos pontosítások,
- vita a kulcsfontosságú technológiák és a támogató infrastruktúrák esetleges kihasználatlanságából eredő korlátokról és kockázatokról, beleértve az eredményeket befolyásoló bizonytalanságok további elemzését is,
- a nehézgépjármű-ágazat nemzetközi versenyképességével kapcsolatos megfontolások részletesebb kifejtése.

Szakpolitikai alternatívák

A hatásvizsgálat a szakpolitikai alternatívákat csoportokba rendezve vizsgálta, azzal a céllal, hogy az azonosított problémákat kezelje és a szakpolitikai célkitűzéseket elérje.

1. Az új nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási célértékek (hatály, szintek, időzítés, módzatok)

Ami a célértékek szintjét illeti, a figyelembe vett lehetőségek három lehetséges pályát fednek le 2040-ig, és azt a célkitűzést is tükrözik, hogy 2050-re 90 %-kal csökkenjen a közlekedésből származó kibocsátás.

A 2030-ra vonatkozó megerősített általános törekvési szinthez és a 2050-es klímasemlegességi célkitűzéshez való hozzájárulás érdekében az előnyben részesített alternatíva az, hogy 2030-tól az új nehéz haszongépjárművek esetében jelentős mértékben szigorítani kell a teljes uniós járműállományra vonatkozó szén-dioxid-célértékeken, és a hatályukat is ki kell terjeszteni. Ez biztosítja majd a szükséges lendületet a kibocsátásmentes járművek piaci értékesítésének felgyorsításához, előnyöket biztosít a járműhasználók számára, ösztönzi az innovációt és a technológiai vezető szerepet, ugyanakkor gátat szab a gyártói költségek emelkedésének. A nehézgépjárművekre vonatkozó előírások a légszennyező anyagok visszaszorításához is hozzájárulnak.

Ami a célértékek szigorításának időzítését illeti, az előnyben részesített alternatíva a célértékek 5 évente történő csökkentésére irányuló szabályozási megközelítés fenntartása, mert ez tekintettel van a gépjárműipar fejlesztési ciklusaira.

A többletkibocsátási díjakból származó esetleges bevételek továbbra is az általános uniós költségvetés részét képeznék. Az egyéb vizsgált alternatívák jelentős mértékben növelnék az adminisztratív terheket, ugyanakkor nem járnának közvetlen haszonnal a gépjárműipar számára az átmenet során.

Bevezetésre kerül az a lehetőség, hogy mind az uniós, mind a nem uniós székhelyű, kis sorozatú gyártók számára eltérési célértéket állapítsanak meg.

2. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre (ZLEV) vonatkozó külön ösztönzők

A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmusok tekintetében többféle megoldás is szóba került, mind a mechanizmust típusát, mind az érintett járműtípusokat illetően. Az előnyben részesített alternatíva abban áll, hogy 2030-tól megszüntetik a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek ösztönző rendszerét, mivel az ilyen járművek piaci elterjedését ettől az időponttól kezdve a szigorúbb szén-dioxid-kibocsátási célértékek fogják motiválni. Ez ugyanakkor a jogszabályt is leegyszerűsítene, és elkerülhető lenne annak a kockázata, hogy csorbul a hatékonysága.

3. Egy olyan mechanizmus, amellyel a célértékek teljesítésének értékelése során figyelembe veszik, hogy a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok ehhez milyen mértékben tudnak hozzájárulni

Ebben a tekintetben két alternatíva vizsgálatára került sor: karbonkorrekciós együtttható vagy jóváírási program. Az előnyben részesített alternatíva azonban nem tartalmaz ilyen elszámolási mechanizmust, mivel megállapítást nyert, hogy az nem lenne költséghatékony, sem a gyártók, sem az üzemeltetők, sem a társadalom egésze számára, elmosná a különböző szereplők felelősségét a célértékek elérését illetően, aláásná a hatékonyságot, valamint növelné az adminisztratív terheket és a szabályozás összetettségét. A megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok használatának előmozdítása a megújulóenergia-irányelv, az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv és az energiaadó-irányelv felülvizsgálata révén valósul meg.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A jogalkotás minőségének javítása iránti elkötelezettségének megfelelően a Bizottság a javaslatot inkluzív módon készítette, teljes átláthatóság mellett és az érdekeltekkel folyamatos párbeszédet fenntartva.

A jelenlegi rendelettel összevetve a javaslat várhatóan nem növeli a vállalatok és a lakosság oldalán jelentkező adminisztratív költségeket. Emellett a javaslat az egyszerűsítés jegyében egy meglévő rendelkezést 2030-tól megszüntetne, a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású jármű járművek ösztönző mechanizmusát, a kis sorozatú gyártókra vonatkozóan viszont mentességet vezetne be.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat, és az Európai Unió Alapjogi Chartája⁵ által elismert elvekre különösen tekintettel van. A javaslat konkrétan az Európai Unió Alapjogi Chartájának 37. cikkében megfogalmazott, a fenntartható fejlődés elvével összhangban álló magas színvonalú környezetvédelemre irányuló célkitűzéshez járul hozzá.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásával kapcsolatos különböző adatkészletek elemzése és feldolgozása a CO₂-kibocsátási előírások végrehajtásának és érvényesítésének alapvető eleme. Tekintettel az említett adatkészletek elemzéséhez és feldolgozásához kapcsolódó jelentős joghatásokra, tenni kell azért, hogy ezek a tevékenységek helyes és megbízható módon menjenek végbe. A Bizottságon és az Európai Környezetvédelmi Ügynökségen belül további erőforrásokra lenne szükség. A költségvetési vonzatok részletes lebontását a pénzügyi kimutatás tartalmazza.

5. EGYÉB ELEMEK

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

Az (EU) 2019/1242 rendelet végrehajtásának nyomon követését már egy jól működő rendszer támogatja. A tagállamok és a gyártók évente jelentést tesznek a Bizottságnak az újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásáról és üzemanyag-fogyasztásáról.

A Bizottság minden évben közzéteszi az előző beszámolási időszak nyomonkövetési adatait, ezen belül az egyes gyártóknak a CO₂-célértékekhez vagy a pályagörbékhez viszonyított fajlagos teljesítményét. A jogszabály továbbra is erre a jól bevált nyomon követési és megfelelési keretre fog támaszkodni.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az 1. cikk (1) bekezdése: Az 1. cikk (Tárgy és cél) módosítása

Az 1. cikk módosításra kerül annak érdekében, hogy világossá tegye: a javaslat az új nehézgépjárművek bizonyos adatainak nyomon követésének és bejelentésének követelményét is meghatározza.

Az 1. cikk (2) bekezdése: A 2. cikk (Hatály) módosítása

⁵ HL C 326., 2012.10.26., 391. o.

A 2. cikk módosul annak érdekében, hogy a rendelet hatályát kiterjessze az (EU) 2018/956 rendelet tágabb körű hatályára, és magában foglalja a pótkocsikat, a városi autóbuszokat, a távolsági autóbuszokat és más típusú tehergépkocsikat is. A 2007/46/EK irányelvre⁶ (a típusjóváahagyási keretirányelv, amely 2020. szeptember 1-jén hatályát veszítette) történő hivatkozásokat az (EU) 2018/858 rendeletre⁷ (amely ugyanattól a naptól alkalmazandó) történő hivatkozásokkal váltották fel. Azok a járművek, amelyeket a polgári védelem, a tűzoltóság vagy a közrend fenntartásáért felelős erők általi használatra terveztek, gyártottak vagy ahhoz igazítottak, nem tartoznak a CO₂-kibocsátási célértékek hatálya alá.

Az 1. cikk (3) bekezdése: A 3. cikk (Fogalommeghatározások) módosítása

Egyes fogalommeghatározások aktualizálásra kerülnek, illetve a szöveg új fogalommeghatározásokkal egészül ki.

Az 1. cikk (4) bekezdése: Új cikkek: 3a. és 3b. cikk

A szöveg kiegészül a 3a. cikkel, amely meghatározza, hogy bizonyos években milyen mértékben kell csökkenteni az uniós nehézgépjármű-állomány fajlagos CO₂-kibocsátását, és meghatározza, hogy ezeket a célértékeket hogyan kell a nehézgépjárművek alcsoportjaihoz rendelni.

Azt is egyértelművé teszi, hogy a célértékek nem vonatkoznak sem a különleges rendeltetésű, a terepjáró és a különleges rendeltetésű terepjáró járművekre, sem a különleges felépítményű járművekre, például a mobil darukra, az erdészeti vagy mezőgazdasági járművekre.

A 3b. cikk CO₂-kibocsátási követelményeket állapít meg az új pótkocsik uniós állományára vonatkozóan, a városi autóbuszok vonatkozásában pedig a kibocsátásmentes járművekkel összefüggő célértékeket. Ez utóbbi célérték a regionális és távolsági személyszállításban használt autóbuszokat nem érinti, ezekre csak a 3a. cikkben meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek vonatkoznak.

Az 1. cikk (6) bekezdése: Az 5. cikk (Kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek) módosítása

Az 5. cikk módosításra kerül annak érdekében, hogy 2029-ben megszűnjön a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző rendszer.

Az 1. cikk (7) bekezdése: A 6. cikk (A gyártók fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékei) módosítása

A 6. cikk úgy módosul, hogy a pótkocsikkal kapcsolatos CO₂-kibocsátást és az autóbuszok kibocsátásmentes járművekkel összefüggő célértékét belefoglalja a gyártó fajlagos CO₂-kibocsátási célértékeibe.

Az 1. cikk (8) bekezdése: Új cikkek: 6a. cikk (A járművek gyártók közötti átcsoportosítása) és 6b. cikk (Mentesség a kevés járművet gyártó gyártók számára)

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváahagyásáról.

⁷ Az (EU) 2018/858 rendelet (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváahagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről.

A szöveg egy új 6a. cikkel egészül ki, amely bizonyos feltételek mellett lehetővé teszi a gyártók számára, hogy az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásuk kiszámítása céljából egyes járműveket átcsoportosítsanak egymás között.

A szöveg egy új 6b. cikkel egészül ki, amely lehetővé teszi az EU-ban kevesebb mint 100 új nehézgépjármű nyilvántartásba vételéért felelős gyártók számára, hogy mentesüljenek a CO₂-kibocsátási célértékek alól.

Az 1. cikk (9) bekezdése: A 7. cikk (Kibocsátási jóváírások és kibocsátási tartozások) módosítása

A 7. cikk módosításra kerül annak érdekében, hogy a gyártók a 2029-es beszámolási időszakot követően is figyelembe vehessék a kibocsátási jóváírásokat vagy a kibocsátási tartozásokat. Emellett a 2030–2040-es évek beszámolási időszakára is CO₂-kibocsátáscsökkentési pályagörbe kerül meghatározásra.

Az 1. cikk (10) bekezdése: Új cikkek: 7a. cikk (A járművek gyártóhoz való hozzárendelése) és 7b. cikk (Az M kategóriájú járművek átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának kiszámítása)

A szöveg egy 7a. cikkel egészül ki, amely meghatározza, hogy a nyilvántartásba vett járműveket hogyan kell hozzárendelni a gyártóhoz a megfelelésértékelése céljából. A szöveg egy új 7b. cikkel egészül ki, amely meghatározza, hogyan kell kiszámítani az M kategóriájú járművek átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását abban az esetben, ha az elsődleges jármű gyártója nem a befejezett jármű gyártója.

Az 1. cikk (12) bekezdése: A 9. cikk (A nyomkövetési adatok ellenőrzése) módosítása

A 9. cikk módosításra kerül annak érdekében, hogy további olyan esetekre kiterjedjen, amikor a típusjóváhagyó hatóságoknak és a gyártóknak jelenteniük kell a Bizottság felé, ha bármilyen eltérést tapasztalnak a bejelentett adatokhoz képest.

Az 1. cikk (13) bekezdése: A 10. cikk (A szén-dioxid-referenciakibocsátás értékelése) módosítása

A 10. cikk módosításra kerül annak érdekében, hogy lefedje a kiterjesztett hatályba felvett járműalcsoportok szén-dioxid-referenciakibocsátásának értékelésére is.

Az 1. cikk (14) bekezdése: A 11. cikk (Az adatok és a gyártók eredményeinek közzététele) módosítása

A szöveg egy új bekezdéssel egészül ki, amely lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy kiegészítse az ugyanabban a cikkben említett végrehajtási jogi aktusokat, amennyiben a CO₂-meghatározási eljárás módosításai miatt a referencia-kibocsátás kiigazítására van szükség.

Az 1. cikk (15) bekezdése: A 13. cikk (Az üzemelő nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának ellenőrzése) módosítása

A 13. cikk (3) bekezdése kiegészül egy mondattal, amely előírja a felelős típusjóváhagyó hatóság számára, hogy korrigált adatokat tartalmazó helyesbítési nyilatkozatot adjon ki, és továbbítsa azt a Bizottságnak és az érintett feleknek, amennyiben a típusjóváhagyási dokumentációban szereplő adatok az (EU) 2018/858 rendelet keretében nem helyesbíthetők.

Az 1. cikk (16) bekezdése: Új cikkek: 13a–13f. cikk

A 13a–13f. cikk beemeli az (EU) 2018/956 rendelet 4–9. cikkét a módosított (EU) 2019/1242 rendeletbe.

Új 13a. cikk – A tagállamok általi nyomon követés és bejelentés

A szöveg kiegészül egy új 13a. cikkel, amely nagyrészt megfelel az (EU) 2018/956 rendelet 4. cikkének, amely előírja a tagállamok számára, hogy nyomon kövessék és jelentsék az új nehézgépjárművekre vonatkozó bizonyos adatokat.

Új 13b. cikk – A gyártók vagy egyéb szervezetek általi jelentéstétel

A szöveg kiegészül egy új 13b. cikkel, amely nagyrészt megfelel az (EU) 2018/956 rendelet 5. cikkének, amely előírja a gyártók és más szervezetek számára, hogy nyomon kövessék és jelentsék az új nehézgépjárművekre vonatkozó bizonyos adatokat. A szöveg egy új bekezdéssel egészül ki, amely tisztázza a gyártók és a nehézgépjárművek meghatározásáért felelős egyéb szervezetek kötelezettségeit.

Új 13c. cikk – Központi nyilvántartás

A szöveg kiegészül egy új 13c. cikkel, amely nagyrészt megfelel az (EU) 2018/956 rendelet 6. cikkének, amely előírja a Bizottság számára, hogy központi nyilvántartást vezessen, és azt folyamatosan aktualizálja.

Új 13d. cikk – Közúti ellenőrzési vizsgálatok

A szöveg kiegészül egy új 13d. cikkel, amely nagyrészt megfelel az (EU) 2018/956 rendelet 7. cikkének, amely előírja a Bizottság számára, hogy az (EU) 2018/956 rendelet 7. cikkével összhangban nyomon kövesse a közúti ellenőrzési vizsgálatok eredményeit.

Új 13e. cikk – Adatminőség

A szöveg kiegészül egy új 13e. cikkel, amely nagyrészt megfelel az (EU) 2018/956 rendelet 8. cikkének, és amelynek értelmében a Bizottság, az illetékes hatóságok és a gyártók kötelesek biztosítani az adatminőséget egy végrehajtási jogi aktus alapján, amelyet a Bizottság fogad el.

Új 13f. cikk – Közigazgatási bírságok

A szöveg kiegészül egy új 13f. cikkel a közigazgatási bírságokról, amely az (EU) 2018/956 rendelet 9. cikkének felel meg.

Az 1. cikk (17) bekezdése: 14. cikk (A mellékletek módosításai) módosítása

A 14. cikk meghatározza a Bizottságnak adott valamennyi felhatalmazást, amely alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el a mellékletek technikai elemeinek módosítására. Ötvözi az (EU) 2018/956 és az (EU) 2019/1242 rendelet alapján korábban adott felhatalmazásokat, és új felhatalmazásokat vezet be, amelyek a javasolt rendelet kiterjesztett hatálya miatt váltak szükségessé.

Az 1. cikk (18) bekezdése: A 15. cikk (Felülvizsgálat és jelentés) módosítása

A 15. cikk a javasolt rendelet 2028-ban történő felülvizsgálatát javasolja.

Az 1. cikk (19) bekezdése: 17. cikk (A felhatalmazás gyakorlása) módosítása

A (2), (3) és (6) bekezdés aktualizálásra kerül annak érdekében, hogy tartalmazzák a megfelelő hivatkozásokat a korábbi, nyomon követésről és bejelentésről szóló (EU) 2018/956 rendeletet integráló, újonnan beillesztett kiegészítő cikkeken foglalt felhatalmazásokra.

A 2. cikk hatályon kívül helyezi az (EU) 2018/956 rendeletet.

A 3. cikk meghatározza e rendelet hatálybalépésének napját.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az (EU) 2019/1242 rendeletnek az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások megerősítése és a jelentéstételi kötelezettségek beillesztése tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2018/956 rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az éghajlat- és környezetvédelmi kihívások kezelése, továbbá a 2015 decemberében az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye keretében létrejött Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése a legfontosabb elemei a Bizottság által 2019. december 11-én elfogadott, európai zöld megállapodásról szóló közleménynek³. A Covid19-világjárvány által az Unió polgárainak egészségére és gazdasági jólétére gyakorolt igen súlyos hatások ismeretében csak fokozódott az a felismerés, hogy milyen nagy szükség van az európai zöld megállapodásra, és az mekkora értéket képvisel.
- (2) Az európai zöld megállapodás átfogó keretbe foglalja azokat az egymást kölcsönösen erősítő intézkedéseket és kezdeményezéseket, amelyek célja az Unió klímasemlegességének 2050-re történő elérése, és új növekedési stratégiát határoz meg annak érdekében, hogy az Unió egy modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkező, igazságos és virágzó társadalommá alakuljon, amelyben a gazdaság növekedése nem függ az erőforrások felhasználásától. Célja továbbá az Unió természeti tőkéjének oltalma, megőrzése és fejlesztése, valamint a polgárok egészségének és jólétének védelme a környezettel kapcsolatos kockázatokkal és hatásokkal szemben. Ugyanakkor ez az átalakulás a nőket és a férfiakat eltérő módon,

¹ HL C [...], [...], [...]. o.

² HL C [...], [...], [...]. o.

³ A Bizottság közleménye – Az európai zöld megállapodás, 2019. december 11., COM(2019) 640 final.

és bizonyos hátrányos helyzetű csoportokat különösen érzékenyen érint, például az időseket, a fogyatékkal élőket, valamint a faji vagy etnikai kisebbségeket. Gondoskodni kell tehát arról, hogy ez a folyamat méltányos és inkluzív módon menjen végbe, és senki ne maradjon ki belőle.

- (3) Az Unió az UNFCCC titkárságának 2020. december 17-én benyújtott, nemzetileg meghatározott frissített hozzájárulásban kötelezettséget vállalt arra, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenti az uniós gazdaság egészére vonatkozó nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásait.
- (4) Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴ útján az Unió jogszabályban rögzítette azt a célt, hogy 2050-re a gazdaság egészére kiterjedően el kell érni a klímasemlegességet. E rendelet egy kötelező érvényű uniós kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalást is megállapít, amely szerint 2030-ra az 1990-es szinthez viszonyítva legalább 55 %-kal csökkenteni kell a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást, amelyen az elnyelések levonása utáni kibocsátás értendő.
- (5) Az elvárások szerint e kibocsátáscsökkentésekhez valamennyi gazdasági ágazatnak, így a közúti közlekedési ágazatnak is hozzá kell járulnia.
- (6) Az Európai Bizottság által 2021-ben elfogadott „Irány az 55 %!” jogalkotási csomag célja a 2030-ra beütemezett üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentési célkitűzés megvalósítása. A csomag számos szakpolitikai területet felölel. Az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁵ felülvizsgálata az említett jogalkotási csomag fontos része.
- (7) A REPowerEU közlemény⁶ egy arra vonatkozó tervet foglal magában, hogy az Unió jóval az évtized vége előtt váljon függetlenné az orosz fosszilis tüzelőanyagoktól. A közlemény kiemeli többek között, hogy milyen fontos tovább növelni a hatékonyságot és csökkenteni a fosszilis tüzelőanyagok fogyasztását a közlekedési ágazatban, ahol a villamosítás a fosszilis üzemanyagok helyettesítése érdekében összekapcsolható a hidrogén használatával, amely mentes a fosszilis energiahordozóktól.
- (8) A nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2030-ra kitűzött, az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os csökkentéséhez való hozzájárulás érdekében, valamint összhangban az energiahatékonyság elsődlegességének elvével, szigorítani kell az (EU) 2019/1242 rendeletben a nehézgépjárművekre vonatkozóan meghatározott kibocsátáscsökkentési követelményeken. A 2030 utáni további csökkentések eléréséhez is egyértelmű pályát kell meghatározni a 2050-ig elérendő klímasemlegességi célkitűzés megvalósítása érdekében.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o.).

⁶ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – REPowerEU terv, 2022. május 18., COM(2022) 230 final.

- (9) A szén-dioxid-kibocsátáscsökkentésre vonatkozó szigorúbb követelmények várhatóan ösztönző hatással lesznek arra, hogy a kibocsátásmentes járművek nagyobb arányban elterjedjenek az uniós piacon, ugyanakkor a jobb levegőminőségnek és az energiamegtakarításnak köszönhetően a felhasználóknak és a lakosságnak is a javára válnak, továbbá biztosítják az innováció folyamatosságát a gépjárműipari értékláncban. A kibocsátásmentes járművek közé jelenleg az akkumulátoros elektromos járművek, az üzemanyagcellás és az egyéb hidrogénüzemű járművek tartoznak, de a technológiai innovációk száma egyre nő.
- (10) Mindezekre tekintettel a 2030-tól kezdődő időszakra új, szigorúbb szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket kell megállapítani az új nehézgépjárművekre. E célértékeket olyan szinten kell meghatározni, amely egyértelműen jelzi, hogy fel kell gyorsítani a kibocsátásmentes járművek elterjedését az uniós piacon, és amely költséghatékony módon ösztönözi a kibocsátásmentes technológiákra irányuló innovációt.
- (11) A frissített új iparstratégia⁷ értelmében a zöld és digitális átállási pályákat az iparral, a hatóságokkal, a szociális partnerekkel és az egyéb érdekelt felekkel való partnerségben együttesen kell kidolgozni. Ebben az összefüggésben jelenleg kidolgozás alatt áll egy átállási pálya a mobilitási ökoszisztéma számára, a gépjárműipari értéklánc átalakulását kísérve. Az átállási folyamat során külön figyelmet kell fordítani a gépjárműipari ellátási láncban működő kis- és középvállalkozásokra, a szociális partnerekkel folytatott konzultációra (többek között a tagállamok révén), továbbá építeni kell az európai készségfejlesztési programra, amelybe olyan kezdeményezések tartoznak, mint például a készségfejlesztési paktum, amely a magánszektorbeli és egyéb érdekelt feleket hivatott mozgósítani az európai munkaerőnek a zöld és digitális átállást támogató át- és továbbképzése terén, és a tehetségpotenciál-növelési mechanizmusra szintúgy alapozni kell „A tehetségek kiaknázása az uniós régiókban” kezdeményezés keretében. A kibocsátásmentes járművek megfizethetőségét elősegítő, megfelelő európai és nemzeti szintű intézkedések és ösztönzők kialakítása is a folyamat részét képezi. Ez magában foglalhatja például annak lehetőségét, hogy a tagállamok a javasolt Szociális Klímaalapból támogassák a mikrovállalkozásokat a kibocsátásmentes teherautók és tehergépkocsik beszerzésében.

A zöld megállapodáshoz kapcsolódó ipari terv⁸ fokozni fogja a nulla nettó kibocsátási célt szolgáló európai ipar versenyképességét, és támogatni fogja a klímasemlegességre való gyors átállást. A cél egy támogatóbb környezet kialakítása a nulla nettó kibocsátással járó technológiákhoz és termékekhez kapcsolódó gyártási kapacitások bővítéséhez az EU-ban, amelyekre olyan nagy szükség van az ambiciózus európai éghajlat-politikai célok eléréséhez.

- (12) Az uniós járműállomány egészére vonatkozó célértékek megállapítása mellett az elektromos és tüzelőanyag-töltő infrastruktúrát is bővíteni kell a szükséges mértékben,

⁷ A Bizottság közleménye – A 2020. évi új iparstratégia frissítése: Erősebb egységes piac kiépítése Európa fellendülése érdekében, 2021. május 5., COM(2021) 350 final.

⁸ COM(2023) 62 final.

az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletre irányuló bizottsági javaslatban⁹ meghatározottak szerint.

- (13) A klímasemlegességre való átálláshoz jelentős beruházásokra van szükség a villamosenergia-hálózatokban, ideértve a kapacitás, a reziliencia és a tárolási lehetőségek javítását, valamint további összeköttetések kialakítását is. Ami a nehézgépjárműveket illeti, a 3a. cikkben 2030-ra javasolt célértékek mellett a kibocsátásmentes járműveknek a közúti forgalomban részt vevő teljes járműállományon belüli részaránya továbbra is korlátozott marad, tehát nem jár az ágazaton belüli villamosenergia-fogyasztás növekedésével. Ezért a villamosenergia-hálózatra gyakorolt hatás is korlátozott marad.
- (14) A gyártók számára kellő rugalmasságot kell biztosítani ahhoz, hogy átalakíthassák modellpalettájukat, és a kibocsátásmentes járművekre történő átállást költséghatékonyan tudják megoldani, ezért helyénvaló azon megközelítés fenntartása, amelyben a célértékek öt éves lépésekben fokozatosan csökkennek.
- (15) A teljes tehergépjármű-állomány heterogén összetétele miatt nem lehet teljes bizonyossággal előre látni, hogy a réspiaci felhasználások esetében a technológiai fejlődés elég gyors lesz-e ahhoz, hogy a kipufogógáz-mentes technológia valódi alternatívát jelentsen. Idetartozhatnak például a sajátos terep- és időjárási viszonyok között alkalmazott távolsági nehézgépjárművek vagy az olyan kritikus biztonsági és védelmi alkalmazások céljára bevetett távolsági autóbuszok és tehergépkocsik, amelyek kipufogógáz-mentes technológiákkal nem teljesíthetők. A szóban forgó járművek a teljes nehézgépjármű-állománynak azonban minden bizonnyal csak korlátozott részét képezik. E megfontolásokat figyelembe véve a 2040-es célkitűzésen belül bizonyos mozgásteret kell hagyni a még ezután bekövetkező technológiai fejlődés figyelembevételére.
- (16) Az ajánlatkérő szervezeteknek vagy közszolgáltató ajánlatkérőknek az I. melléklet 4.2. pontjában említett járművek beszerzésére vagy használatára irányuló szerződések odaitélésekor figyelembe kell venniük az ellátás rezilienciáját, követve többek között az „Íránymutatás a harmadik országbeli ajánlattevők és áruk uniós közbeszerzési piacon való részvételéről” (C(2019) 5494 final) dokumentumot.
- (17) Az uniós járműállomány egészére vonatkozó, 2030-tól alkalmazandó szigorúbb célértékek miatt a gyártóknak lényegesen több kibocsátásmentes járművet kell forgalomba hozniuk az uniós piacon. Ebben az összefüggésben megemlítendő, hogy a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre (ZLEV) bevezetett ösztönző mechanizmus már nem szolgálja eredeti célját, és csak veszélyeztetné az (EU) 2019/1242 rendelet eredményességét. Ezt az ösztönző mechanizmust ezért 2030-tól meg kell szüntetni.
- (18) Amint azt az (EU) 2019/1242 rendelet 15. cikkének (4) bekezdése előírja, sor került annak a lehetőségnek az értékelésére is, hogy a többletkibocsátási díjakból származó bevételt egy meghatározott alaphoz vagy egy megfelelő programhoz rendeljék; az értékelés azzal a következtetéssel zárult, hogy ez jelentős mértékben növelné az adminisztratív terheket, ugyanakkor nem jelentene a gépjárműipar számára közvetlen előnyt az átalakulás során. A többletkibocsátási díjból származó bevételt ezért az

⁹ Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről, 2021. július 14., COM(2021) 559 final.

(EU) 2019/1242 rendelet 8. cikke (4) bekezdésének megfelelően továbbra is az Unió általános költségvetési bevételének kell tekinteni.

- (19) A jogszabály tárgyi hatályát ki kell terjeszteni, hogy az magában foglalja azokat a nyomkövetési és jelentéstételi kötelezettségeket is, amelyek e rendelet útján kerülnek be az (EU) 2019/1242 rendeletbe.
- (20) Az (EU) 2019/1242 rendeletet módosítani kell annak érdekében, hogy ugyanaz legyen a hatálya, mint az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁰.
- (21) Az olyan járművek esetében, amelyek nem tartoznak a gépjármű-típusjóváhagyási jogszabályok hatálya alá, mint például a mezőgazdasági és erdészeti traktorok, a fegyveres erők általi használatra tervezett és gyártott járművek és a láncaltpas járművek, a szén-dioxid-kibocsátás nem kerül meghatározásra, ezért az e rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célértékeket e járműveknek nem kell teljesíteniük.

A polgári védelem, a tűzoltóság és a közrend fenntartásáért vagy a sürgős orvosi ellátásért felelős erők általi használatra tervezett, gyártott vagy ahhoz igazított, önkéntes típusjóváhagyással rendelkező járműveket – kivéve, ha a gyártó kéri az előírások e járművekre való kiterjesztését – szintén mentesíteni kell az e rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célértékek teljesítése alól annak érdekében, hogy a rendelet ne hasson ösztönzőleg az ilyen járművek önkéntes típusjóváhagyásának beszüntetésére, hiszen ez negatív biztonsági és környezeti következményekkel járna.

A tagállamokat fel kell hatalmazni arra is, hogy azokat a járműveket is mentesíthessék a célértékek teljesítése alól, amelyeket ugyan nem kifejezetten a polgári védelem, a tűzoltóság, a közrend fenntartásáért felelős erők, a fegyveres szolgálatok vagy a sürgős orvosi ellátást biztosító szolgálatok általi használatra terveztek, de ilyen használat céljára vettek nyilvántartásba – ilyenek például a rendőrség vagy a hadsereg szállítására használt hagyományos távolsági buszok –, amennyiben megerősítik, hogy ez a mentesség megfelel a közérdeknek.

Azon bizonyos járműcsoportoknak, amelyek rendelkeznek ugyan típusjóváhagyással, de szén-dioxid-kibocsátásukat műszaki okokból még nem határozták meg, nem kell teljesíteniük az e rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célértékeket. Ilyenek például a különleges rendeltetésű járművek, például a mobil daruk, a többcélú hidraulikus berendezéseket vagy kivételes rakományt szállító járművek, a terepjáró járművek, például egyes bányászati, erdészeti és mezőgazdasági célokra használt járművek, valamint más, nem szabványos tengelykonfigurációjú járművek, mint például a több mint négy tengellyel vagy több mint két hajtott tengellyel rendelkező járművek, a legfeljebb 7,5 tonna legnagyobb össztömegű kis autóbuszok és a legfeljebb 5 tonna legnagyobb össztömegű kis tehergépkocsik.

A különleges felépítményű gépjárműveket, például a személyszállító tehergépjárműveket, a billenős teherautókat vagy a betonkeverőket továbbra is

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/956 rendelete (2018. június 28.) az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről (HL L 173., 2018.7.9., 1. o.).

mentesíteni kell a gyártókra vonatkozó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámítása alól.

- (22) Bizonyos fogalommeghatározásokat be kell vezetni annak érdekében, hogy a terminológiát illetően összhang legyen a járművek típusjövahagyására vonatkozó uniós jogszabályok, különösen az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹¹ és az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet¹² terminológiája között.
- (23) A járművek gyártók közötti, újonnan bevezetett átcsoportosítása, valamint a csak kevés járművet gyártó gyártókra vonatkozó mentesség megállapítása céljából az (EU) 2019/1242 rendeletet ki kell egészíteni a „kapcsolt szervezetek csoportja” fogalommeghatározásával, lényegében a könnyű haszongépjárművekről szóló (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹³ használt terminológia szerint.
- (24) Az egyes gyártók kötelezettségeinek meghatározásához az új nehézgépjárművek uniós állományának egészére vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket az egyes alcsoportokra vonatkozó konkrét csökkentési célértékek formájában kell megadni, az alcsoportok részét képező járművek műszaki jellemzői alapján.
- (25) Mivel a pótkocsikkal kapcsolatos szén-dioxid-kibocsátás jelentős hatást gyakorol a gépjárművek teljes szén-dioxid-kibocsátására és energiafogyasztására, pótkocsikra vonatkozó célértékeket is meg kell határozni.
- (26) Miután az alágazat műszakilag már felkészült, a városokban pedig jobb levegőminőségre van szükség, meg kell határozni az új, kibocsátásmentes városi buszok kötelező minimális részarányát.
- (27) A kibocsátásmentes városi buszok kötelező minimális részaránya azt a társadalmi igényt tükrözi, hogy a tömegközlekedés megfizethető legyen, a vidéki területeken is. A kibocsátásmentes városi buszok kötelező minimális részaránya várhatóan kínálatuk bővülését fogja eredményezni, ami feltehetően pozitív hatást gyakorol a beszerzési költségekre, mind az említett járművek vételárát, mind a teljes tulajdonlási költségeket illetően, tükrözve az üzemeltetésüknek köszönhetően megtakarított tüzelőanyag-mennyiséget. A városi buszok „Tiszta buszok” platform keretében történő közös beszerzése tovább csökkentheti a járművek beszerzési költségeit, a javasolt Szociális Klímaalapot pedig a tagállamok arra is használhatnák, hogy csökkentett árú vagy ingyenes tömegközlekedési jegyekkel vagy bérletekkel támogassák a rászorulókat. Végezetül a regionális és távolsági autóbuszokra – többek között a vidéki területeken történő közlekedésre – továbbra is vonatkoznak a nehézgépjárművekre vonatkozó célértékek. A Szociális Klímaalaphoz nyújtott támogatásból biztosítani lehetne a

¹¹ 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.).

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

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

megfizethető tömegközlekedéshez való hozzáférést, különös tekintettel a vidéki területek sajátos szükségleteire, és meg lehetne előzni a közlekedési szegénységet¹⁴.

- (28) A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt utoljára a 2029. évi beszámolási időszakra lehet alkalmazni, mivel ezt követően már nem lesz szükség a kibocsátásmentes járművek piacra lépésének előmozdítására.
- (29) Mivel a megfelelés szempontjából inkább kereskedelmi szervezeteket, semmint jogi személyeket kell figyelembe venni, a gazdaságilag kapcsolt gyártók számára bizonyos korlátok között lehetővé kell tenni, hogy az (EU) 2019/1242 rendelet szerinti elszámolás céljára egymás között átcsoportosítsák a járműveket.
- (30) Annak érdekében továbbá, hogy az új kibocsátásmentes technológiák szakosodott kis- és közép vállalkozások általi fejlesztése erőre kapjon, lehetővé kell tenni a kibocsátásmentes járművek nem kapcsolt szervezetek közötti átcsoportosítását is.
- (31) Az aránytalanul magas megfelelési költségek elkerülése és az adminisztratív terhek csökkentése érdekében a csak kevés járművet gyártó és bizonyos jogi követelményeket teljesítő gyártókat mentesíteni kell a szén-dioxid-kibocsátási célértékeknek való megfelelés alól. Mivel az (EU) 2019/1242 rendelet szerinti jelentéstételi kötelezettségek rájuk is vonatkoznak, az ő ellenőrzésükre is megfelelő mechanizmus áll rendelkezésre.
- (32) A kibocsátási jóváírások és kibocsátási tartozások több éves jelenlegi rendszerét 2039-ig meg kell hosszabbítani, mivel a csökkentési célértékek 2030 után is tovább szigorodnak 2040-ig, ami a gyártók részéről előretekintő műszaki fejlesztéseket igényel ezen időszak alatt is.
- (33) Az (EU) 2019/1242 rendeletnek minden egyes jármű-kategóriát illetően egyértelműen meg kell határoznia, hogy melyik az a gyártó, amelyhez a járművet hozzá kell rendelni, különös tekintettel az M kategóriájú járművek eltérő konstellációira.
- (34) A nyomkövetési adatok ellenőrzésére vonatkozó szabályoknak ki kell terjedniük arra is, hogy a bejelentett adatokban előforduló hibákat utólag hogyan kell kijavítani, továbbá arra is, hogy a Bizottság hogyan kezelje ezeket a korrekciókat a járműállomány szintjén meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célértékek végrehajtása tekintetében.
- (35) A szén-dioxid-referenciakibocsátások értékelését módosítani kell annak érdekében, hogy azok vonatkozzanak azokra a járműal csoportokra is, amelyekre újonnan terjesztették ki az (EU) 2019/1242 rendelet hatályát.
- (36) A gyártók és a tagállamok általi nyomon követés és jelentéstétel az (EU) 2019/1242 rendelet végrehajtásának alapvető előfeltétele. Az (EU) 2018/956 rendeletnek az (EU) 2019/1242 rendelettel való összevonásával az a cél, hogy szinergiák jöjjenek létre, és a rendelkezéseket mindkét rendelet célkitűzéseit figyelembe véve lehessen értelmezni.
- (37) Ha már összevonásra kerülnek a nyomonkövetési és jelentéstételi rendelkezések az (EU) 2019/1242 rendeletben, az (EU) 2018/956 rendelet szerinti első két jelentéstételi ciklus során szerzett tapasztalatok fényében érdemes megragadni a lehetőséget e rendelkezések kismértékű módosítására.

¹⁴ A Szociális Klímaalapról szóló rendeletben szereplő fogalommeghatározással összhangban (a 2. cikk 2a. pontja).

- (38) Figyelembe véve, hogy a járművekkel kapcsolatos paraméterek meghatározását már nem csak a gyártók végzik, a járművek szén-dioxid-kibocsátására és egyéb műszaki adataira vonatkozó jelentéstételi kötelezettséget a gyártókon túl azokra a szervezetekre is ki kell terjeszteni, amelyek az (EU) 2017/2400 rendelet és az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet¹⁵ alapján elvégzik a meghatározást. A bejelentendő adatoknak tartalmazniuk kell a gyártó nyilvántartási dokumentációját is.
- (39) A Bizottság számára lehetővé kell tenni, hogy figyelembe vegye a műszaki fejlődést, a teherszállítási logisztika fejlődését, az e rendelet alkalmazásából és az azt megalapozó típusjóváhagyási jogszabályok módosításából eredő szükséges kiigazításokat, valamint lehetővé kell számára tenni annak biztosítását, hogy az adatszolgáltatási követelmények, csakúgy mint a nyomkövetési és jelentéstételi eljárás idővel továbbra is releváns maradjon a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátáshoz való hozzájárulásának értékelése szempontjából, továbbá hogy rendelkezésre álljanak az új és fejlett szén-dioxid-csökkentő technológiákra és a közúti ellenőrzési vizsgálatok eredményeire vonatkozó adatok, és hogy a légellenállási értékek tartományai tájékoztató és összehasonlíthatósági szempontból relevánsak maradjanak, valamint lehetővé kell tenni a Bizottság számára a közigazgatási bírságokra vonatkozó rendelkezések kiegészítését.
- (40) Ezért a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következők tekintetében: a járműcsoportok meghatározására vonatkozó kritériumok módosítása, a különleges felépítményű járművek meghatározása, a különböző erőátviteli technológiák hatótávolsága, a célprofilok felsorolása és súlya, a hasznos terhelés, az utasok száma, az utasok tömege, a műszakilag megengedett legnagyobb hasznos terhek, a műszakilag megengedett legnagyobb utasszám és rakománymennyiség, az éves futásteljesítmény-értékek, az e rendelet mellékleteiben megállapított adatszolgáltatási követelmények, valamint nyomkövetési és jelentéstételi eljárás módosítása, a közúti ellenőrző vizsgálatok eredményeinek nyomon követése céljából a tagállamok által bejelentendő adatok meghatározása, a légellenállási értéktartományok módosítása, valamint a gyártókra kiszabott közigazgatási bírságok kritériumainak, kiszámításának és beszedési módjának meghatározása. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (41) Az (EU) 2018/956 rendeletet egy olyan ütemtervnek megfelelően kell hatályon kívül helyezni, amely lehetővé teszi, hogy az e rendelet hatálybalépésének időpontjában folyamatban lévő beszámolási időszakot az adott beszámolási időszak kezdetén alkalmazandó szabályok szerinti lezárják, beleértve az összegyűjtött adatok

¹⁵ A Bizottság (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelete (2022. augusztus 1.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nagy teherbírású pótkocsik teljesítményének a gépjárművek szén-dioxid-kibocsátására, üzemanyag- és energiafogyasztására, valamint kibocsátásmentes hatótávolságára gyakorolt hatás tekintetében történő végrehajtásáról és az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 205., 2022.8.5., 145. o.).

mindennemű utófeldolgozását is. Ennek megfelelően ezt a rendeletet a következő beszámolási időszak kezdetétől kell alkalmazni.

(42) Az (EU) 2019/1242 rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,
ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2019/1242 rendelet módosítása

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

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

„1. cikk

Tárgy és cél

(1) Ez a rendelet szén-dioxid-kibocsátási előírásokat állapít meg az új nehézgépjárművekre vonatkozóan annak érdekében, hogy ezáltal hozzájáruljon az Unió által az üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése tekintetében az (EU) 2018/842 rendeletben¹⁶ megállapított célérték teljesítéséhez és a Párizsi Megállapodás¹⁷ célkitűzéseinek eléréséhez, valamint hogy biztosítsa a belső piac megfelelő működését.

(2) Ez a rendelet az Unióban nyilvántartásba vett új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának bejelentésére vonatkozó rendelkezéseket is meghatározza.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) Ez a rendelet az alábbi kategóriákba tartozó olyan új járművekre alkalmazandó, amelyek az (EU) 2018/858 rendelet szerinti típusjóváhagyással vagy egyedi jóváhagyással rendelkeznek, vagy ugyanazon rendelet 2. cikkének (3) bekezdése alapján típusjóváhagyást nem igényelnek:

a) M₂ és M₃;

b) N₁, amelyek nem tartoznak az (EU) 2019/631 rendelet hatálya alá, N₂ és N₃;

c) O₃ és O₄.

E rendelet a fenti járművekre nehézgépjárműként hivatkozik. Az a) és b) pontba tartozó járművekre motoros nehézgépjárműként kell hivatkozni.

Az e rendeletben említett jármű-kategóriák az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikkében és I. mellékletében meghatározott jármű-kategóriáknak felelnek meg.”

b) A (2) bekezdés a következőképpen módosul:

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 16., 2018.6.19., 26. o.).

¹⁷ HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

- i. az első albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) E rendelet alkalmazásában az (1) bekezdésben említett járművek akkor tekintendők egy beszámolási időszakban új nehézgépjárműveknek, ha az Unióban az adott időszakban vették először nyilvántartásba őket, és előzőleg nem vették nyilvántartásba őket az Unión kívül.”;
 - ii. a cikk a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az (1) bekezdés nem vonatkozik azokra a járművekre, amelyeket első alkalommal legfeljebb egy hónapra vettek nyilvántartásba, és ez kizárólag egy Unión kívüli országba való tranzit céljából történt.”
 - c) A cikk a következő (4), (5) és (6) bekezdéssel egészül ki:

„(4) Az (EU) 2017/2400 rendelet 2. cikkének (3) bekezdésétől eltérve, az e rendelet 3a. cikkében meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célértékek nem vonatkoznak az (EU) 2018/858 rendelet 2. cikke (3) bekezdése b) pontjának hatálya alá tartozó jóváhagyott járművekre, kivéve, ha a gyártó úgy dönt, hogy ezeket a járműveket figyelembe veszi a fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának és célértékeinek kiszámításakor a járművel kapcsolatos, az e rendelet IV. mellékletének B. része szerinti jelentéstétel során.

(5) A polgári védelem, a tűzoltóság, a közrend fenntartásáért felelős erők, a fegyveres szolgálatok vagy a sürgős orvosi ellátást biztosító szolgálatok általi használat céljából nyilvántartásba vett, a (4) bekezdésben említettektől eltérő járművekre nem vonatkoznak a 3a. cikk szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek, amennyiben egy tagállam a nyilvántartásba vételi és jelentéstételi eljárás során ezt jelzi, és ezáltal a IV. melléklet A. részének megfelelően bejelentett adatokban megerősíti, hogy a jármű feladatát egy kibocsátásmentes jármű nem képes egyenértékűen ellátni, tehát a belső égésű motorral felszerelt jármű nyilvántartásba vétele e cél érdekében közérdeknek minősül.

(6) A 13a–13f. cikkben meghatározott jelentéstételi kötelezettségek azokra a járművekre is vonatkoznak, amelyeknek nem kell teljesíteniük az e cikk (4) és (5) bekezdése szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékeket.”
3. A 3. cikk a következőképpen módosul:
- a) Az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. »szén-dioxid-referenciakibocsátás«: az egyes járműalcsoportokba tartozó valamennyi új nehézgépjármű referencia-időszakra megállapított fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának átlaga, amelynek meghatározása az I. melléklet 3. pontjának megfelelően történik;”.
 - b) A cikk a következő 3a. és 3b. ponttal egészül ki:

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

3b. »referencia-időszak«: egy adott év beszámolási időszaka, amelyre vonatkozóan e rendelet meghatározza az adott járműalcsoporthoz vonatkozó kibocsátáscsökkentési kötelezettségeket;”.

- c) Az 5. pont helyébe a következő szöveg lép:
„5. »fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célérték«: az egyes gyártók számára meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célérték, amelyet évente állapítanak meg az előző beszámolási időszakra vonatkozóan, az I. melléklet 4. pontjának megfelelően;”.
- d) A 9. pont helyébe a következő szöveg lép:
„9. »különleges felépítményű gépjármű«: meghatározott feladatok ellátására szánt nehézgépjármű, amely a megfelelőségi nyilatkozatában szereplő, a tagállamok által bejelentett információk szerint megfelel az I. melléklet 1.2. pontjában meghatározott kritériumoknak;”.
- e) A 10. pontot el kell hagyni.
- f) A cikk a következő 10 a. és 10b. ponttal egészül ki:
„10a. »jelentéstevő«: a Bizottságnak történő adatszolgáltatásért felelős szervezet;”
„10b. »nehézgépjármű meghatározása«: a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának vagy bemeneti paramétereinek az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikke szerinti meghatározása, vagy teljesítményüknek a szén-dioxid-kibocsátásra és a tüzelőanyag-fogyasztásra gyakorolt hatása tekintetében történő értékelése az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet 8. cikke szerint;”.
- g) A 11. pont helyébe a következő szöveg lép:
„11. »kibocsátásmentes jármű«: a következő járművek:
a) olyan nehézgépjárművek, amelyek szén-dioxid-kibocsátása legfeljebb 5 g/(t km) vagy 5 g/(p km), az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkével összhangban meghatározva;
b) olyan nehézgépjárművek, amelyek megfelelnek az e rendelet I. mellékletének 1.1.4. pontjában meghatározott feltételeknek, amennyiben rájuk vonatkozóan az (EU) 2017/2400 rendelet szerint nem határoztak meg szén-dioxid-kibocsátást;
c) olyan pótkocsik, amelyek meghajtásukat aktívan támogató berendezéssel vannak felszerelve, de nem rendelkeznek belső égésű motorral, vagy rendelkeznek belső égésű motorral, de annak kibocsátása nem éri el az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel vagy a 49. sz. ENSZ EGB-előírással összhangban meghatározott 5 g CO₂/kWh értéket;”.
- h) A 12. pont helyébe a következő szöveg lép:
„12. »alacsony kibocsátású nehézgépjármű«: a kibocsátásmentes nehézgépjárműtől eltérő olyan nehézgépjármű, amelynek az I. melléklet 2.3.4. pontja szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása kevesebb, mint az azon járműalcsoportba tartozó valamennyi jármű szén-dioxid-referenciakibocsátásának fele, amelybe a nehézgépjármű tartozik;”.
- i) A cikk a következő 16–23. ponttal egészül ki:

„16. nehézgépjármű »elsődleges járműve«: az (EU) 2017/2400 rendelet 3. cikkének 22. pontjában meghatározott elsődleges jármű, amelynek szimulációjára olyan általános felépítményt használnak, amely megfelel a nehézgépjármű tényleges felépítményének a padlószint (alacsony/magas) konfigurációi és adott esetben bármely más paraméter tekintetében;

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

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

19. »terepjáró jármű«: az (EU) 2018/858 rendelet I. melléklete A. részének 2.1. pontjában meghatározott terepjáró;

20. »különleges rendeltetésű jármű«: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 31. pontjában meghatározott különleges rendeltetésű jármű;

21. »különleges rendeltetésű terepjáró jármű«: az (EU) 2018/858 rendelet I. melléklete A. részének 2.3.1. pontjában meghatározott különleges rendeltetésű terepjáró;

22. »megfelelőségi nyilatkozat«: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 5. pontjában meghatározott megfelelőségi nyilatkozat;

23. »közbeszerzési szerződés«: a közbeszerzési eljárások összefüggésében és eltérő rendelkezés hiányában a 2014/24/EU irányelv 2. cikke (1) bekezdésének 5. pontjában meghatározott közbeszerzési szerződés, a 2014/25/EU irányelv 2. cikkének 1. pontjában meghatározott szerződés, valamint a 2014/23/EU irányelv 5. cikkének 1. pontjában meghatározott koncesszió.”

j) A cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

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

»Kapcsolt vállalkozások«:

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

i. rendelkezik a szavazati jogok több mint felével; vagy

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

iii. jogosult a vállalkozás ügyeinek irányítására;

b) az olyan vállalkozások, amelyek a gyártó tekintetében közvetlenül vagy közvetve az a) pontban említett jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkeznek;

c) az olyan vállalkozások, amelyekben a b) pontban említett vállalkozás közvetlenül vagy közvetve az a) pontban említett jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkezik;

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

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

4. A szöveg a következő 3a–3c. cikkel egészül ki:

„3a. cikk

Szén-dioxid-kibocsátási célértékek

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

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

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

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

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

(2) E szén-dioxid-kibocsátási célértékekhez az egyes járműalcsoportoknak az I. melléklet 4.3. pontjában meghatározottak szerint kell hozzájárulniuk.

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

3b. cikk

A kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos célérték a városi autóbuszok esetében

(1) Az I. melléklet 4.2. pontjában említett járművek esetében a gyártóknak az új nehézgépjármű-állományukat illetően teljesíteniük kell az I. melléklet 4.3. pontjában a kibocsátásmentes járművekre vonatkozóan meghatározott minimális részarányokat. Az új városi autóbuszok esetében a kibocsátásmentes járművek arányának a 2030. évi beszámolási időszaktól kezdődően 100 %-nak kell lennie.

(2) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az egyes beszámolási időszakokban nyilvántartásba vett városi autóbuszok egy korlátozott részét kizárják az e cikk szerinti kötelezettség alól, amennyiben megerősítik, hogy a jármű feladatát egy kibocsátásmentes jármű nem képes egyenértékűen ellátni, és ezért a sajátos terep- és időjárási viszonyokból adódó társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontjából közérdek, hogy e célra nyilvántartásba vegyék a nem kibocsátásmentes járművet.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a járművek tagállamok által kizárható maximális részarányának, valamint a terep- és időjárási viszonyokból

adódó azon társadalmi-gazdasági költség-haszonnak a meghatározására, amely elégséges indok az előző bekezdésben említett kizárásra.

(3) Az e cikkben említett járművek használata tekintetében a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyekben közös műszaki leírásokat, köztük szabványokat határoz meg az alábbiakra vonatkozóan:

- a) az elektromos és tüzelőanyag-töltő infrastruktúra és a járművek közötti műszaki és nyílt interoperabilitás a fizikai összeköttetések és a kommunikáció tekintetében;
- b) az előállított adatok biztonságos és védett megosztása és felhasználása.

3c. cikk

Közbeszerzési eljárások

(1) Az ajánlatkérő szervek vagy közszolgáltató ajánlatkérők a 3b. cikkben említett járművek beszerzésére vagy használatára irányuló közbeszerzési szerződések odaítélését arra alapozzák, hogy melyik a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat, ami a vonatkozó nemzetközi joggal összhangban a legjobb ár-minőség arányt biztosító és az ellátás biztonságához a legnagyobb mértékben hozzájáruló ajánlatot jelenti.

(2) Az ajánlatnak az ellátás biztonságához való hozzájárulását többek között a következők alapján kell értékelni:

- a) a harmadik országokból származó termékeknek vagy pályázatoknak a 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban meghatározott aránya;
- b) a harmadik országok által az ilyen járművekre, illetve az elektromos és tüzelőanyag-töltő infrastruktúra és a járművek közötti műszaki és nyílt interoperabilitásra vonatkozóan bevezetett korlátozó vagy torzító intézkedések megléte;
- c) az ajánlat tárgyát képező berendezés működéséhez szükséges alapvető tartalék alkatrészek rendelkezésre állása;
- d) az ajánlattevő kötelezettségvállalása arra, hogy a szerződés teljesítése során az ellátási láncban esetlegesen bekövetkező változások nem fogják hátrányosan érinteni a szerződés teljesítését;
- e) igazolás vagy dokumentáció arról, hogy az ajánlattevő ellátási lánc úgy van megszervezve, hogy az ajánlattevő meg tud felelni az ellátás biztonságára vonatkozó követelménynek.

(3) A 3b. cikkel összhangban az ajánlatnak az ellátás biztonságához való hozzájárulását 15–40 %-os súlyozással kell figyelembe venni az odaítélés során.”

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

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

6. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

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

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

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

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

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

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

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

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

„6. cikk

A gyártók fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékei

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

8. A szöveg a következő 6a. és 6b. cikkel egészül ki:

„6 a. cikk

A járművek gyártók közötti átcsoportosítása

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

a) minden átcsoportosítás esetében: a kérelmet az átadó és az átvevő gyártó közösen nyújtja be;

b) a kibocsátásmentes járművektől eltérő járművek átcsoportosítása esetén az átadó és az átvevő gyártónak a kapcsolt gyártók egy csoportjához kell tartoznia;

c) a kibocsátásmentes járművek olyan gyártók közötti átcsoportosítása esetében, amelyek nem tartoznak a kapcsolt gyártók egy csoportjához: a gyártó részére átcsoportosított kibocsátásmentes járművek száma nem haladhatja meg az adott beszámolási időszakban nyilvántartásba vett összes új nehézgépjárművének 5 %-át.

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

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

6b. cikk

Mentesség a kevés járművet gyártó gyártók számára

- (1) Ha egy gyártó egy adott beszámolási időszakban száznál kevesebb új nehézgépjárművet vett nyilvántartásba, a 4. cikkben és az I. melléklet 2.7. pontjában meghatározott átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátást, valamint a 6. cikkben és az I. melléklet 4.1. pontjában előírt fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeket az adott beszámolási időszakban nullának kell tekinteni.
- (2) Az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás és a fajlagos széndioxid-kibocsátás értékeit az érintett gyártókra és beszámolási időszakokra vonatkozóan nem kell feltüntetni a 11. cikk szerinti közzététel során.
- (3) Az (1) bekezdésben meghatározott mentesség nem alkalmazható egy adott beszámolási időszakban az alábbi esetek egyikében sem:
- a) a gyártó kérésére;
 - b) ha a gyártó járművek 6a. cikk szerinti átcsoportosítását kéri;
 - c) ha a gyártó olyan kapcsolt gyártók csoportjának tagja, amelyek az adott beszámolási időszakban együttesen több mint 100 járművet vettek nyilvántartásba, vagy ha e kapcsolt gyártók csoportjához egy másik olyan gyártó tartozik, amelyre nem vonatkozik az (1) bekezdés szerinti mentesség.
- (4) A (3) bekezdés c) pontja szerinti csoport részét képező gyártók tájékoztatják a Bizottságot, ha egy adott beszámolási időszakban száznál kevesebb járművet vettek nyilvántartásba.
- (5) Azok a gyártók, amelyekre az (1) bekezdésben meghatározott mentesség nem vonatkozik, minden beszámolási időszakban tájékoztatják a Bizottságot minden olyan kapcsolt vállalkozásukról, amely teljesíti az (1) bekezdésben meghatározott mentesség feltételeit.
- (6) A gyártók a szükséges információkat a Bizottság által biztosított elektronikus eszközök használatával közlik a Bizottsággal.”

9. A 7. cikk a következőképpen módosul:

- a) Az (1) bekezdés első albekezdésében a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:
- „Annak meghatározása, hogy a 2025 és 2039 közötti évek beszámolási időszakaiban a gyártó megfelel-e a rá érvényes fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeknek, az I. melléklet 5. pontjának megfelelően meghatározott kibocsátási jóváírásainak és kibocsátási tartozásainak figyelembevételével történik, amelyek kiszámításához a gyártó adott beszámolási időszakon belüli új nehézgépjárműveinek számát megszorozzák:”.
- b) Az (1) bekezdés második albekezdésében a „2029” kifejezés helyébe „2039” lép.
- c) Az (1) bekezdés harmadik albekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „Kibocsátási tartozások a 2025 és 2039 közötti évek beszámolási időszakaiban halmozhatók fel. A gyártó teljes kibocsátási tartozása azonban nem haladhatja

meg a gyártó fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékének és a gyártó ugyanazon időszakon belüli nehézgépjárművei számának megszorzásával kapott érték 5 %-át (»kibocsátási tartozásküszöb«).

- d) Az (1) bekezdés negyedik albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

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

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

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

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

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

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

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

10. A szöveg a következő 7a. és 7b. cikkel egészül ki:

„7a. cikk

A járművek gyártóhoz való hozzárendelése

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

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

7b. cikk

Az M kategóriájú járművek átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítása

Az M kategóriájú járművekre a következők vonatkoznak:

a) a gyártó valamely alcsoportjában az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításához egy M kategóriájú új nehézgépjárművet a fajlagos szén-dioxid-kibocsátásával az I. melléklet 2.2.2. pontja szerinti teljes vagy befejezett járműnek kell tekinteni, és nem kell figyelembe venni az I. melléklet 2.2.3. pontjában;

b) ha azonban a gyártó a 7a. cikk b) pontja szerint kéri, és teljesül a (3) bekezdésben meghatározott feltétel, egy M kategóriájú új nehézgépjárművet elsődleges járművének fajlagos szén-dioxid-kibocsátásával az I. melléklet 2.2.3. pontja szerint, nem pedig az I. melléklet 2.2.2. pontja szerint kell figyelembe venni;

c) a b) pontban említett, egy M kategóriájú új nehézgépjárműre vonatkozó kérelem nem fogadható el, ha annak gyártója a 7a. cikk b) pontjában meghatározott gyártó, a teljes vagy befejezett jármű gyártója pedig az (EU) 2017/2400 rendelet 3. cikkének 4a. pontjában meghatározott gyártó, és ezek kapcsolt vállalkozások vagy ugyanazon jogi személynek felelnek meg. Amikor a gyártó e tárgyban kérelmet nyújt be, kijelenti, hogy ez a feltétel fennáll, és kérésre a Bizottság rendelkezésére bocsátja az alátámasztó információkat;

d) a Bizottság az Ügynökség támogatásával kellő időben elektronikus formában elérhetővé teszi a gyártók számára az ahhoz szükséges eszközöket és eljárási útmutatót, hogy a b) pontban említett kérelmekről tájékoztassák.”

11. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) Az (1) bekezdés a) pontjában a „2025–2029 között” szöveg helyébe a „2025-től” szöveg lép.

b) Az (1) bekezdés b) pontját el kell hagyni.

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

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

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

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

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

12. A 9. cikk a következőképpen módosul:

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

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

a) ha az üzemelő nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátását illetően az e rendelet 13. cikkében említett eljárásnak megfelelően végzett ellenőrzések eredményeként kapott értékek eltérnek a megfelelőségi nyilatkozatokban vagy

az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkének (4) bekezdésében említett ügyfél-információs dokumentumban szereplő értékekhez képest;

b) ha hibás bemeneti adatokból vagy a szén-dioxid-meghatározás végrehajtása során jelentkező egyéb okokból eredő hibákat tártak fel;

c) ha a szén-dioxid-kibocsátás nyomon követése és jelentése során tártak fel hibákat;

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

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

„(2) A Bizottság az (1) bekezdésben említett eltéréseket figyelembe veszi az adott gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának és a szén-dioxid-referenciakibocsátásnak a kiszámítása céljából, és mérlegeli, hogy a 11. cikk szerint hozott határozatokat ennek megfelelően módosítani kell-e. A Bizottság nem köteles figyelembe venni az eltéréseket, ha egy gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának vagy a szén-dioxid-referenciakibocsátásnak az újraszámítása 0,1 %-nál kisebb eltérést eredményez.”

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

„10. cikk

A szén-dioxid-referenciakibocsátás értékelése

(1) Azon járműalcsoportok szén-dioxid-referenciakibocsátásai megalapozottságának és reprezentativitásának biztosítása érdekében, amelyekre az I. melléklet 3.2. pontja szerinti referencia-időszakként a 2024. évi vagy egy későbbi beszámolási időszak vonatkozik, a Bizottság értékeli azon feltételek alkalmazását, amelyek mellett a szén-dioxid-referenciakibocsátást meghatározták, valamint megállapítja, hogy ezeket a kibocsátásokat indokolatlanul növelték-e, és ha igen, hogyan kell azokat kijavítani.

(2) Ha a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a referenciakibocsátás egészét vagy egy részét ki kell javítani, a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően végrehajtási jogi aktust fogad el e korrekciók elvégzése céljából.”

14. A 11. cikk a következőképpen módosul:

a) Az (1) bekezdés második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

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

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

„(2) A Bizottság módosítja az (1) bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokat:

a) amennyiben az 595/2009/EK rendeletben említett típusjóváhagyási eljárásokat – a szén-dioxid-kibocsátás meghatározásához használt hasznos terhelés és utasszám értékeire vonatkozó módosítások kivételével – úgy módosították, hogy a reprezentatív járművek e

bekezdés szerint meghatározott szén-dioxid-kibocsátásának szintje 5 g CO₂/km-nél nagyobb mértékben növekedjen vagy csökkenjen:

- i. a kiigazított referenciakibocsátási értékeket a II. melléklet 1. pontjával összhangban kell meghatározni;
- ii. az új értékeket a korábbi értékek kiegészítéseként kell közzétenni, feltüntetve azt a beszámolási időszakot, amikor először kerülnek alkalmazásra;

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

- i. a korábban közzétett szén-dioxid-referenciakibocsátásokat az I. melléklettel összhangban újra kell számítani, figyelembe véve a 14. cikk (1) bekezdésének a)–f) pontja szerint módosított paramétereket;
- ii. az újraszámított szén-dioxid-kibocsátásokat közzé kell tenni, és azok felváltják az előző referencia-kibocsátásokat attól a beszámolási időszaktól kezdődően, amelyben a 14. cikk (1) bekezdésének a)–f) pontja szerinti módosított paraméterek első alkalommal alkalmazandók.”

c) A cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) A (2) bekezdés a) pontjában említett típusjóváhagyási eljárások módosítása esetén a módosító végrehajtási jogi aktusban meg kell adni vagy meg kell állapítani egy módszertant a járműalcsoporthoz egy vagy több reprezentatív járművének meghatározására, beleértve a szén-dioxid-kibocsátások meghatározásához használatos statisztikai súlyozásukat, hasznos terhelésüket és utasszámukat, amelyek alapján a (2) bekezdés a) pontjában említett kiigazítás mértékét megállapítják, figyelembe véve az e rendelet szerint jelentett nyomkövetési adatokat és a járműveknek az (EU) 2017/2400 rendelet 12. cikkének (1) bekezdésében felsorolt műszaki jellemzőit. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az e rendelet 16. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

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

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

16. A szöveg a következő 13a–13f. cikkel egészül ki:

„13a. cikk

A tagállamok általi nyomon követés és bejelentés

(1) Az Unióban első alkalommal nyilvántartásba vett új nehézgépjárművek tekintetében a tagállamok a [*Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be az évszámot: július 1. előtti hatálybalépés esetén a rendelet hatálybalépésének éve mínusz egy év; június 30-át követő hatálybalépés esetén a következő év*]. évi beszámolási időszaktól kezdve nyomon követik a IV. melléklet A. részében meghatározott adatokat.

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

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

(3) Az e cikk szerinti kötelezettség vonatkozik a polgári védelem, a tűzoltóság és a közrend fenntartásáért felelős erők általi használatra tervezett, gyártott vagy ahhoz igazított járművekre is, kivéve, ha azok más rendelkezések alapján mentességet élveznek.

(4) Az e cikk szerinti kötelezettség vonatkozik a polgári védelem, a tűzoltóság, a sürgős orvosi ellátást biztosító szolgálatok és a közrend fenntartásáért felelős erők általi használatra nyilvántartásba vett járművekre, valamint a fegyveres szolgálatok általi használatra nyilvántartásba vett járművekre is, függetlenül attól, hogy azok mentesülnek-e a 3a. cikk alól, kivéve, ha más rendelkezések alapján mentességet élveznek.

13b. cikk

A gyártók vagy egyéb, a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának meghatározásáért felelős szervezetek általi jelentéstétel

(1) A gyártók vagy az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkében vagy az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet 8. cikkében foglalt kötelezettségek hatálya alá tartozó egyéb szervezetek, amelyek valamely nehézgépjármű meghatározásáért felelősek, az új nehézgépjárművek adatait a IV. melléklet B. részében foglalt rendelkezéseknek megfelelően jelentik be.

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

Ez a bekezdés a 6b. cikk értelmében mentességet élvező gyártókra vagy egyéb szervezetekre nem vonatkozik.

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

(3) A 13a. cikk (3) és (4) bekezdése szerinti jelentéstételi kötelezettség a gyártókra és az (1) bekezdés szerinti egyéb szervezetekre egyaránt érvényes.

13c. cikk

A nehézgépjárművek adatainak központi nyilvántartása

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

A nyilvántartásnak az V. melléklet 3.2.2. pontjában felsorolt adatok kivételével nyilvánosan hozzáférhetőnek kell lennie.

A IV. melléklet B. részének 2. pontjában megadott 23. adat tekintetében az értéket a IV. melléklet C. részében meghatározott tartomány formájában kell közzétenni.

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

13d. cikk

A közúti ellenőrzési vizsgálatok eredményének nyomon követése

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

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

13e. cikk

Adatminőség

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

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

(3) Amennyiben a Bizottság adathibáról értesül, vagy saját ellenőrzése alapján eltéréseket állapít meg az adatkészletben, adott esetben megteszi a szükséges intézkedéseket a 13c. cikkben említett nyilvántartásban közzétett adatok kijavítására.

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

13f. cikk

Közigazgatási bírságok

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

a) ha megállapítja, hogy a gyártó által az e rendelet 5. cikke alapján bejelentett adatok eltérnek a gyártó saját dokumentációjában, illetve az 595/2009/EK rendelet keretében kiállított motor-típusjóváahagyási bizonyítványban foglalt adatoktól, és az eltérés szándékos beavatkozás, illetve súlyos hanyagság eredménye;

b) ha az adatokat nem nyújtották be az 5. cikk (1) bekezdés szerinti, alkalmazandó határidőn belül, és a késedelem nem támasztható alá megfelelő indokokkal.

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

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

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

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

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

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

c) a közigazgatási bírságokat indokolatlan késedelem nélkül be kell szedni fizetési határidők megszabásával, biztosítva adott esetben a bírság több részletben és szakaszban való befizetésének lehetőségét.

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

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

„14. cikk

A mellékletek módosításai

(1) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet következő elemeinek módosítása céljából a műszaki fejlődés, a teherszállítási logisztika fejlődése, az e rendelet alkalmazásából és az azt megalapozó típusjóváhagyási jogszabályok – különösen az (EU) 2018/858 és az 595/2009/EK rendelet – módosításából eredő szükséges kiigazítások figyelembevétele érdekében:

a) az 1.1. pont szerinti járműalcsoportok meghatározására szolgáló kritériumok;

b) az 1.2. pont szerinti különleges felépítményű gépjárművek meghatározására szolgáló kritériumok;

c) az 1.3. pont szerinti különböző erőátviteli technológiák hatótávolságaira vonatkozó kritériumok;

d) az 1.4. pont szerinti célprofilok listája;

e) a célprofilok 2.1. pont szerinti súlya;

f) az *sg* járműalcsoportok 2.5. pont szerinti hasznos terhelése, utasszáma, utastömege, műszakilag megengedett legnagyobb hasznos terhelése, műszakilag megengedett legnagyobb utasszáma és rakománymennyisége;

g) a 2.6. pont szerinti éves futásteljesítmény-értékek.

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a IV. melléklet alábbi célokból történő módosítása céljából:

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

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

„15. cikk
Felülvizsgálat

A Bizottság 2028-ban felülvizsgálja e rendelet hatékonyságát és hatását, és jelentést nyújt be a felülvizsgálat eredményéről az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

A jelentést adott esetben az e rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslat kíséri.”

19. A 17. cikk a következőképpen módosul:

a) A (2) bekezdés első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottságnak a 3b. cikkben, a 11. cikk (2) bekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében, a 13c. cikk (3) bekezdésében, a 13d. cikk (2) bekezdésében, a 13e. cikk (4) bekezdésében, a 13f. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (1) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [*Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be e rendelet hatálybalépésének napját*]-tól/-től kezdődő hatállyal.”

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

„Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 11. cikk (2) bekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében, a 13c. cikk (3) bekezdésében, a 13d. cikk (2) bekezdésében, a 13e. cikk (4) bekezdésében, a 13f. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazást.”

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

a 13c. cikk (3) bekezdése, a 13d. cikk (2) bekezdése, a 13f. cikk (2) bekezdése és a 14. cikk (1) bekezdése”.

20. Az (EU) 2019/1242 rendelet I., II. és III. mellékletének helyébe e rendelet I. mellékletének szövege lép.
21. Az (EU) 2019/1242 rendelet szövege IV., V. és VI. melléklet formájában az e rendelet II. mellékletének szövegével egészül ki.

2. cikk

Az (EU) 2018/956 rendelet hatályon kívül helyezése

Az (EU) 2018/956 rendelet [*Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be az alkalmazás kezdőnapját*]-tól/-től hatályát veszti.

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

3. cikk

Hatálybalépés

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

Ezt a rendeletet [*Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be a naptári évet = az az év, amelyre az e jogszabály hatálybalépését követő július 1-je esik*]. július 1-jétől kell alkalmazni.

A [*Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be a dátumot = az alkalmazás kezdőnapja*]-t megelőző beszámolási időszakok tekintetében azonban továbbra is alkalmazni kell az (EU) 2019/1242 rendeletet a [*Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be a naptári évet = az az év, amelyre az e jogszabály hatálybalépését követő július 1-je esik*]. június 30-án alkalmazandó formájában, és az (EU) 2018/956 rendeletet a [*Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be a naptári évet = az az év, amelyre az e jogszabály hatálybalépését követő július 1-je esik*]. június 30-án alkalmazandó formájában.

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 KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdemenyezés címe

Javaslat – Az (EU) 2019/1242 rendeletnek az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban történő megerősítése és a jelentéstételi kötelezettségek belefoglalása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2018/956 rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló rendelet

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

3. fejezet – Természeti erőforrások és környezet

9. cím – Környezetvédelem és éghajlat-politika

1.3. A javaslat/kezdemenyezés a következőre irányul:

☐ új intézkedés

☐ kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedés²⁵

☒ jelenlegi intézkedés meghosszabbítása

☒ egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

1.4. Célkitűzés(ek)

1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

E javaslat általános célkitűzése, hogy az EU 2030-ra megvalósítandó fokozott éghajlat-politikai törekvései, valamint a 2050-re elérendő klímasemlegesség tágabb összefüggésében az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátására vonatkozóan új előírásokat határozzon meg a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése és a kibocsátásmentes mobilitásra való átállás elősegítése érdekében.

1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

A javaslat konkrét célkitűzései a következők:

A nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának költséghatékony csökkentése, összhangban az EU éghajlat-politikai céljaival, ugyanakkor hozzájárulva az EU energiabiztonságának javításához.

Előnyök biztosítása az európai fuvarozók és felhasználók – többségükben kkv-k – számára, akik az energiahatékonyabb járművek szélesebb körű elterjesztéséből várhatóan profitálni fognak.

Az ágazat technológiai és innovációs vezető szerepének megerősítése az EU-ban azáltal, hogy a beruházásokat a kibocsátásmentes technológiák felé irányítják.

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

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

²⁵

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

A javaslat biztosítja a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentését, előnyöket biztosít a fuvarozók és a felhasználók számára a levegőminőség és az energiafogyasztás csökkentése tekintetében, valamint megerősíti a gépjárműipari értéklánc technológiai és innovációs vezető szerepét. A további járulékos előnyök közé tartozik a várhatóan növekvő energiahatékonyság és a jobb energiabiztonság.

1.4.4. Teljesítménymutatók

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

Az alábbi mutatók megállapítására került sor:

1. az egész uniós járműállományra kiterjedő átlagos CO₂-kibocsátást, amelyet az új nehézgépjárművek típusjóváahagyáskor mérnek, évente ellenőrizni fogják;
2. a nehézgépjárművek teljes ÜHG-kibocsátását a tagállamok éves ÜHG-kibocsátási jegyzéke révén fogják nyomon követni;
3. az újonnan nyilvántartásba vett kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek számát és részarányát a tagállamok által benyújtott éves nyomonkövetési adatok segítségével fogják nyomon követni;
4. az innováció mértékét az európai gépjárműipari gyártóknak a kibocsátásmentes technológiákkal kapcsolatos új szabadalmi tekintetében fogják mérni, a nyilvánosan hozzáférhető szabadalmi adatbázisok segítségével;
5. a foglalkoztatási szint nyomon követése az uniós ágazati foglalkoztatási adatokra vonatkozó nyilvánosan hozzáférhető Eurostat-statisztikák alapján fog történni.

1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása

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

Az Unióban újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművek gyártóinak nyomon kell követniük és jelenteniük kell a kibocsátásokat, és be kell tartaniuk a felülvizsgált fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeket.

A tagállamok évente bejelentik a Bizottságnak és az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnek az újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművekre vonatkozó technikai adatokat.

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

Az éghajlatváltozás határokon átnyúló probléma, amelyet csupán tagállami vagy helyi fellépéssel nem lehet megoldani. Az éghajlatváltozás elleni fellépés koordinációját európai szinten kell elvégezni, ezért az uniós szintű fellépés a szubszidiaritás elve alapján indokolt.

A nemzeti és helyi szintű kezdeményezések nem lesznek elegendőek. Összehangolt uniós fellépés híján fennáll az a kockázat, hogy a piac szétagulódik. Ezenkívül az egyes tagállamok piaca önmagában véve nem elég nagy ahhoz, hogy az egész ágazatra ható változásokat váltson ki, és méretgazdaságosságot eredményezzen.

1.5.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága

A javaslat a nyomonkövetési és jelentéstételi kötelezettségekre, valamint a CO₂-kibocsátási előírásokra vonatkozó meglévő jogszabályokra épül.

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

Ez a javaslat összeegyeztethető a NextGenerationEU és a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret²⁶ célkitűzéseivel, amelyek segítik az Európa által elérni kívánt kettős (zöld és digitális) átállást.

Ez a jogalkotási javaslat kiegészíti az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag idevágó javaslatait, és összhangban áll velük, csakúgy mint az Euro 7 javaslattal.

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

n.a.

²⁶

https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_hu

1.6. A javaslat/kezdeményezés időtartama és pénzügyi hatása

☐ határozott időtartam

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

☒ határozatlan időtartam

- beindítási időszak: 2024-től 2025-ig,
- azt követően: rendes ütem.

1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)²⁷

☒ Bizottság általi közvetlen irányítás

- ☒ a Bizottság szervezeti egységein keresztül, ideértve az uniós küldöttségek személyzetét
- ☐ végrehajtó ügynökségen keresztül

☐ Megosztott irányítás a tagállamokkal

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

- ☐ harmadik országok vagy az általuk kijelölt szervek
- ☐ nemzetközi szervezetek és ügynökségeik (nevezze meg)
- ☐ az EBB és az Európai Beruházási Alap
- ☒ a költségvetési rendelet 70. és 71. cikkében említett szervek
- ☐ közjogi szervek
- ☐ magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtanak
- ☐ valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtó szervek
- ☐ az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban meghatározott személyek.

Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.

Megjegyzések:

n.a.

²⁷ Az egyes irányítási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a BudgWeb oldalon:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Gyakoriság és feltételek

A kezdeményezés magában foglalja az Éghajlatpolitikai Főigazgatóságnak a Közös Kutatóközponttal kötött igazgatási megállapodásainak előirányzatát, valamint az Európai Környezetvédelmi Ügynökséghez való hozzájárulás növelését.

Az adatgyűjtésre több forrásból szükség lesz, többek között a tagállamoktól, a gépjárműgyártóktól és a nemzeti típusjóváhagyó hatóságoktól. Az adatgyűjtési tevékenységek koordinálását az Európai Környezetvédelmi Ügynökség és az Éghajlatpolitikai Főigazgatóság végzi, a JRC támogatásával.

A tagállamok és a gyártók évente jelentést tesznek az új járművek nyilvántartásba vételéről. Ezen adatkészletek alapján kerül megállapításra, hogy a gyártók betartják-e az előírásokat, és az esetleges bírságok kiszabása is ezen alapul. Az adatokat ezt követően a Bizottság határozata útján megerősítést nyernek.

A javaslat további adatértékelést igényel a Bizottság és az Európai Környezetvédelmi Ügynökség részéről az újonnan felvett járműcsoportokra, a kis sorozatú gyártók mentességére és a járművek átcsoportosítására vonatkozó rendelkezések miatt.

A valós vezetési feltételek melletti üzemanyag- és/vagy elektromosenergia-fogyasztásra vonatkozó, a járművek fedélzetén rögzített adatokat és az üzemelés közbeni teljesítményre vonatkozó adatokat évente kell jelenteni, ideértve azokat a járműveket is, amelyekre újonnan terjesztették ki a rendelet hatályát. A valós vezetési feltételek melletti és az üzemelés közbeni adatokkal kapcsolatos jogi rendelkezéseket a társjogalkotó még meg is szigorította a Bizottság javaslatához képest.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

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

A javaslat nem pénzügyi programot hajt végre, hanem hosszú távú szakpolitikát fogalmaz meg. Az irányítási módszer, a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a hibaarányokkal összefüggő kontrollstratégia nem alkalmazandó.

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

A tervezett ellenőrzési módokat a költségvetési rendelet és az alkalmazási szabályok állapítják meg. A javaslat nem érint kiadási programot.

A gépjármű-nyilvántartási adatok hatékony és helyes nyomon követése elengedhetetlen a jogszabály érvényesítésével összefüggő jogbiztonság biztosításához, valamint a különböző gyártók közötti egyenlő versenyfeltételek biztosításához az egységes piacon belül.

A valós adatok gyűjtése, majd az üzemeltetés közbeni ellenőrzési eljárás biztosítja, hogy a gépjármű-nyilvántartási adatok szabálytalanságai kiderüljenek, hogy időben eredményes jogorvoslati intézkedésekre kerüljön sor, továbbá hogy az uniós CO₂-kibocsátási célértékek hosszú távú eredményessége ne csorbuljon.

A fő belső kontrollrendszerek közé tartozik a bejelentett nyilvántartásba vételi és műszaki adatok ellenőrzése.

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

A kezdeményezés nem tesz szükségessé, illetve nem idéz elő olyan jelentős új ellenőrzéseket/kockázatokat, amelyekre ne terjedne ki a meglévő belső ellenőrzési keretrendszer. A költségvetési rendelet alkalmazásán túl nincs tervbe véve egyéb konkrét intézkedés.

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

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

A költségvetési rendeletnek a csalás és a szabálytalanságok megelőzésének céljából történő alkalmazása mellett az ebben a javaslatban szereplő szigorított CO₂-kibocsátáscsökkentési követelményeket az üzemelés közbeni teljesítményre és a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásra vonatkozó adatkészletek megerősített nyomon követése és bejelentése egészíti ki.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

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

- Jelenlegi költségvetési sorok

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

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	diff./nem diff. ²⁸	EFTA-országoktól ²⁹	tagjelölt országoktól ³⁰	harmadik országoktól	a költségvetési rendelet 21. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében
3	09 02 03 – az éghajlatváltozás mérséklése és az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás	Diff.	IGEN	NEM	NEM	NEM
3	09 10 02 – Európai Környezetvédelmi Ügynökség	Diff	IGEN	IGEN	NEM	NEM
7	20 02 01 01 – Szerződéses alkalmazottak	Nem diff.	NEM	NEM	NEM	NEM

Létrehozandó új költségvetési sorok: n.a.

²⁸ Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

²⁹ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

³⁰ Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.

3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása

3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

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

millió EUR (három tizedesjegyre)

A többéves pénzügyi keret fejezete			(3)	„Természeti erőforrások és környezet”				
Főigazgatóság: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	ÖSSZESEN
Operatív előirányzatok								
09 02 03 – az éghajlatváltozás mérséklése és az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Kifizetési előirányzatok	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok								
		(3)						
Az Éghajlatpolitikai Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(1)+(3)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Kifizetési előirányzatok	=(2)+(3)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400

- A JRC kulcsfontosságú szerepet fog játszani abban, hogy támogatja a Bizottságot bizonyos szükséges műszaki munkák elvégzésében. Igazgatási megállapodás van érvényben az Éghajlatpolitikai Főigazgatóság és a JRC között.

Ügynökség: EEA – Európai Környezetvédelmi Ügynökség	2023	2024	2025	2026	2027	ÖSSZESEN
Operatív előirányzatok						

1. cím: Személyzeti kiadások	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Kifizetési előirányzatok	(2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
2. cím: Infrastruktúra	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)		0,080	0,080			0,160
	Kifizetési előirányzatok	(2b)		0,080	0,080			0,160
3. cím: Operatív kiadások	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1c)			0,020	0,040	0,040	0,100
	Kifizetési előirányzatok	(2c)			0,020	0,040	0,040	0,100
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok								
		(3)						
Az Európai Környezetvédelmi Ügynökséghez tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (1a) + (1b) + (1c)		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809
	Kifizetési előirányzatok	= (2a) + (2b) + (2c)		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809

*Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség kiegészítő pénzügyi forrásainak költségvetési hatását a LIFE költségvetéséből, konkrétan az Éghajlatváltozási Főigazgatóságnak az éghajlatváltozás mérséklésével és az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodással kapcsolatos 09 02 03. költségvetési sorából történő kompenzációs csökkentéssel ellensúlyozzák.

- Személyzeti kiadások: Egy további ideiglenes alkalmazott (AD) és egy további szerződéses alkalmazott (CA) szükséges az alábbiakhoz: i. biztosítja a nyomkövetési és a jelentéstételi kötelezettség hatálya alá tartozó járművek megnövekedett abszolút számának kezeléséhez szükséges kiegészítő adatgyűjtés, -elemzés és -feldolgozás koordinálását, előkészítését és nyomon követését, továbbá biztosítja ii. a jelentéstételi rendszer, a minőségbiztosítási és adatminőség-ellenőrzési rendszerek bevezetését és használatát a szabályozás hatálya alá újonnan felvett járművek esetében, valamint adatkezelési és műszaki ügyfélszolgálatot tart fenn az új gyártók számára.

Három további szerződéses alkalmazottra (2024-ben egyelőre kettőre) lesz szükség a következő feladatok ellátásához:

Egy sor részletes tanúsítási módszer előkészítésének és kidolgozásának támogatása (például: a szén-dioxid-eltávolításra vonatkozó, a javasolt megfelelő rendelet 8. cikkében meghatározott uniós minőségi kritériumoknak való megfelelés igazolása);

A nyomkövetési, beszámolási és ellenőrzési adatok gyűjtése, egy sor karbongazdálkodási tevékenység tekintetében, mint például a vizes élőhelyek elárasztással való helyreállítása, növénytermesztés és erdőtelepítési/újraerdősítési kezdeményezések;

Támogatás a nyilvántartások összekapcsolásának biztosításához (például: a tanúsítási rendszerek és az üvegházhatást okozó gázok nemzeti kimutatásai).

- Infrastrukturális és operatív kiadások: Az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnek az első két évben informatikai beruházásokra lesz szüksége az adatfeldolgozáshoz (összesen 160 000 EUR), hogy ellenőrizze az előírásoknak való megfelelést a megnövekedett számú járművek és gyártók esetében. Rendszeres éves informatikai kiadásokra lesz szükség a jelentéstételi munkafolyamatok, az MSSQL adatbázisok és más informatikai eljárási eszközök fenntartásához és rendszeres frissítéséhez is.

			2023	2024	2025	2026	2027	ÖSSZESEN
○ Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Kifizetési előirányzatok	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
A többéves pénzügyi keret 3. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Kifizetési előirányzatok	= (5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

millió EUR (három tizedesjegyre)

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

		2023	2024	2025	2026	2027	ÖSSZESEN
Főigazgatóság: CLIMA							
☐ Humánerőforrás			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
☐ Egyéb igazgatási kiadások							
Az Éghajlatpolitikai Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

A kiegészítő adatkezeléshez (teljes munkaidős egyenértékben kifejezve) egy szerződéses alkalmazottra lesz szükség.

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
---	---	--	-------	-------	-------	-------	--------------

millió EUR (három tizedesjegyre)

		2023	2024	2025	2026	2027	ÖSSZESEN
A többéves pénzügyi keret 1–7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573
	Kifizetési előirányzatok		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573

3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre)

Tüntesse fel a			2023	2024	2025	2026	2027	ÖSSZESEN
----------------	--	--	------	------	------	------	------	----------

célkitűzéseket és a kimeneteket ↓	KIMENETEK													
	Típus 31	Átlagos költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Összesített szám	Összköltség
1. KONKRÉT CÉLKITÜZÉS... ³²														
– Kimenet														
– Kimenet														
– Kimenet														
1. konkrét célkitűzés részösszege														
2. KONKRÉT CÉLKITÜZÉS														
– Kimenet														
2. konkrét célkitűzés részösszege														
ÖSSZESEN														

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

3.2.3.1. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség humánerőforrására gyakorolt becsült hatás

- ☐ A javaslat/kezdemenyezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását.
- ☒ A javaslat/kezdemenyezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

³¹ A kimenetek a nyújtandó termékek és szolgáltatások (pl. finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

³² Az 1.4.2. szakaszban („Konkrét célkitűzések...”) feltüntetett célkitűzés.

	2024	2025	2026	2027	ÖSSZES EN
--	------	------	------	------	--------------

Ideiglenes alkalmazottak (AD besorolási fokozat)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Ideiglenes alkalmazottak (AST besorolási fokozat)					
Szerződéses alkalmazottak	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Kirendelt nemzeti szakértők					

ÖSSZESEN	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
-----------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Létszámgigény (teljes munkaidős egyenértékben):

	2024	2025	2026	2027	ÖSSZES EN
--	------	------	------	------	--------------

Ideiglenes alkalmazottak (AD besorolási fokozat)	1	1	1	1	1
Ideiglenes alkalmazottak (AST besorolási fokozat)					

Szerződéses alkalmazottak	3	4	4	4	4
Kirendelt nemzeti szakértők					

ÖSSZESEN	4	5	5	5	5
-----------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Az igazgatási előirányzatokra vonatkozó becsült igények a Bizottságnál

3.2.3.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- ☐ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását.
- ☒ A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyre)

		2024. év	2025. év	2026. év	2027. év	ÖSSZESEN
--	--	-------------	-------------	-------------	-------------	----------

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE						
Humánerőforrás		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
Egyéb igazgatási kiadások						
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉNEK részösszege		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE³³ bele nem tartozó előirányzatok		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
--	--	------	------	------	------	------

³³ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

Humánerőforrás						
Egyéb igazgatási jellegű kiadások						
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok részösszege		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

ÖSSZESEN		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
-----------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

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 adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

3.2.3.4. Becsült humánerőforrás-szükségletek

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

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni

	2023. év	2024. év	2025. év	2026. év	2027. év
O A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)					
20 01 02 01 (a központban és a bizottsági képviselőteken)					
20 01 02 03 (a küldöttségeknél)					
01 01 01 01 (közvetett kutatás)					
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)					
O Külső munkatársak teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezve³⁴					
20 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből)		1	1	1	1
20 02 03 (AC, AL, END, INT és JPD a küldöttségeknél)					
XX 01 xx yy zz³⁵	– a központban				
	– a küldöttségeknél				
01 01 01 02 (AC, END, INT – közvetett kutatás)					
01 01 01 12 (AC, END, INT – közvetlen kutatás)					
ÖSSZESEN		1	1	1	1

XX az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

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

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	
Külső munkatársak	A Bizottság részéről 1 szerződéses alkalmazottra lenne szükség a jogszabályok összetettségének és kibővített hatályának, valamint a kapcsolódó kiegészítő felügyeletnek és irányításnak a kezeléséhez.

3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

- A javaslat/kezdeményezés
- ☒ teljes mértékben finanszírozható a többéves pénzügyi keret érintett fejezetén belüli átcsoportosítás révén.

Nem várható operatív többletkiadás. Az esetleges kiadásokat a LIFE keretösszege fogja fedezni.

³⁴ AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

³⁵ Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársakra vonatkozó részleges felső határérték (korábban: BA-tételek).

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

☐ a többéves pénzügyi keret módosítását teszi szükségessé.

3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

A javaslat/kezdeményezés

☒ nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.

☐ előírnyoz harmadik felek általi társfinanszírozást az alábbi becslések szerint:

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

	2023	2024	2025	2026	2027	Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet						
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN						

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

☐ A javaslatnak/kezdeményezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.

☒ A javaslatnak/kezdeményezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:

☐ a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást

☒ a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást

kérjük adja meg, hogy a bevétel kiadási sorhoz van-e rendelve ☐

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési sor:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdeményezés hatása ³⁶				
		2023	2024	2025	2026	2027
4 2 9. jogcímcsoport:						

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

n.a.

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

³⁶

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

A CO₂-többletkibocsátási díjakból bevétel keletkezhet. A gyártók által fizetendő bevételek továbbra is az EU általános költségvetési bevételeinek tekintendők.