



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.7.11.  
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**a 443/2009/EK rendeletnek az új személygépkocsikra vonatkozó 2020. évi szén-dioxid-  
kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módok meghatározása  
tekintetében történő módosításáról**

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT HÁTTERE

- **Háttér-információk**

Az Európai Unió azt a célt tűzte ki, hogy a globális éghajlatváltozásnak gátat szabva az iparosodás előtti szinthez mért hőmérséklet-növekedést 2 °C alatt tartja. Ehhez a globális üvegházhatású gázkibocsátásnak 2020-ig el kell érnie a tetőpontját, és 2050-re legalább 50%-kal az 1990-es szint alá kell csökkennie. Az Európai Tanács a fejlett országok csoportja által elérendő kibocsátáscsökkentéssel összefüggésben megerősítette, hogy az Európai Unió 1990-hez képest 2050-ig 80–95%-os csökkentés elérését tűzi ki célul.

A jelenlegi politikát követve az üvegházhatású gázkibocsátás csak mintegy 40%-kal csökkenthető 2050-ig. A Bizottságnak *Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság 2050-ig történő megvalósításának ütemterve* című közleménye<sup>1</sup> ismerteti, hogyan érhető el legköltséghatékonyabban az a célkitűzés, hogy a hazai kibocsátás 2050-ig 80%-kal csökkenjen. Az ütemterv rámutat arra, hogy ebből minden gazdasági ágazatnak ki kell vennie a részét, így a közlekedésből eredő kibocsátásnak az 1990. évihez képest – forgatókönyvtől függően – 2030-ban +20% és –9% közötti változást, 2050-re pedig 54–67%-os csökkenést kell mutatnia<sup>2</sup>.

Míg más ágazatokban a kibocsátás többnyire csökkenőben van, a közúti közlekedés azon kevés ágazatok egyike, amelyek kibocsátása gyors ütemben növekszik. A közúti közlekedésből eredő kibocsátás 1990 és 2008 között 26%-kal nőtt. 2008-ban a közlekedés miatti szén-dioxid-kibocsátásnak mintegy 70%-a származott a közúti közlekedésből<sup>3</sup>. Az Európai Unióban a közúti közlekedés ezáltal az üvegházhatású gázkibocsátás második legjelentősebb forrása, és az uniós szén-dioxid-kibocsátásnak mintegy egyötödéért felelős.

2011 márciusában a Bizottság elfogadta az *Ütemterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé* című dokumentumot. Az ott kifejtett közlekedési stratégia azzal számol, hogy a közlekedés üvegházhatású gázkibocsátása 2050-ig 60%-kal csökkeni fog.

- **A rendelet**

A 443/2009/EK rendelet meghatározza az új gépkocsikra 2020-ig irányadó szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési keretet. A rendelet alkalmazása kétszakaszos. A 2015-ig tartó első szakaszt illetően a célérték teljesítésének módozatai már rögzítve vannak. A második szakaszban, amely 2020-ig tart, a célértéknek csak akkor lehet érvényt szerezni, ha alkalmazásra kerülnek a felülvizsgálat keretében meghatározandó módozatok. Maga a célérték együttdöntési eljárással került kijelölésre, és megváltoztatása a felülvizsgálat alkalmával nem merül fel.

---

<sup>1</sup> COM(2011) 112 végleges.

<sup>2</sup> Nem számítva a nemzetközi tengeri közlekedésből származó kibocsátást.

<sup>3</sup> Az Európai Unió közlekedése számokban, 2011, Európai Bizottság.

A módozatok meghatározásának vagy végrehajtásának elmaradása kedvezőtlenül hatna a gépjárműgyártókra és a pótalkatrész-ellátókra, nekik ugyanis biztos távlatokra van szükségük a célkitűzés eléréséhez szükséges technológiákat és járműveket illetően.

A módozatok a végrehajtásnak olyan vonatkozásai, amelyek befolyásolják a kibocsátási célérték elérésének módját. E rendelet alapvető módozatai közé tartozik az a küszöbértékgörbe, amelyet a jármű rendeltetését kifejező paraméter, valamint az e paraméter és a szén-dioxid-kibocsátás közötti összefüggést leíró függvény határoz meg (kijelölve a görbe formáját és meredekségét). A módozatok közé tartoznak még: a többletkibocsátási díj rendszer, az ökoinnováció, a mentességek, a gyártói csoportosulások, a célértékek bevezetési szakasza és a korlátozott ideig alkalmazandó extra kibocsátási egységek.

## 2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELTEKKEL; HATÁSVIZSGÁLAT

Konzultáció az érdekeltekkel

- *Külső szakvélemény*

Ez a javaslat elsősorban a *Support for the revision of Regulation (EC) 443/2009 on CO<sub>2</sub> emissions from cars [Támpont a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó 443/2009/EK rendelet felülvizsgálatához]*<sup>4</sup> című külső tanulmány elemzésére támaszkodik. A tanulmány magában foglalja a különböző lehetséges módozatok értékelését és költségigényük felmérését. A 2020-as célértékek átfogó hatásának vizsgálata a PRIMES-TREMOVE modell alkalmazásával történt.

- *Konzultáció az érdekeltekkel*

Az érdekeltekkel való hivatalos konzultációra online kérdőív útján és az érdekeltekkel tartott találkozón került sor. Az érdekeltek hozzájárulásai a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó különböző lehetséges szabályozások értékelésénél kerültek figyelembevételre.

– Nyilvános konzultáció

2011 őszén nyilvános online konzultációra került sor. A válaszok összességükben azt az egyértelmű üzenetet hordozzák, hogy a gépjárművek kibocsátását fontos szabályozni, mégpedig úgy, hogy ez a szabályozás az üvegházhatású gázkibocsátásra vonatkozó hosszú távú célokkal összhangban legyen, az új gépjárművek átlagos kibocsátásán alapuljon, és technológiailag semleges legyen. A vélemények igencsak megoszlottak arról, hogy a meglévő szabályozás jól működik-e. Ennek fő oka az lehet, hogy a meglévő szabályozást sokan nem tartják elég időtállóknak. Széles körű annak támogatottsága, hogy a 2020 után alkalmazandó célértékek is kerüljenek megállapításra, függetlenül más intézkedések esetleges megvalósulásától. A nyilvános konzultáció eredményeiről összefoglaló készült, és az eredmények közzétételre kerültek<sup>5</sup>.

– Találkozó az érdekeltekkel

---

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study\\_car\\_2011\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf)

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm)

Az érdekeltekkel 2011. december 6-án találkozóra került sor. A találkozó résztvevői megismerkedhettek a tanulmány tartalmával; a találkozón elhangzott előadások közzétételre kerültek, csakúgy mint a vita összefoglalója<sup>6</sup>. A résztvevők nem fogalmaztak meg a bemutatott elemzéstől lényegesen eltérő véleményt; a nem kormányzati szervezetek úgy vélték, hogy mivel a költségek a korábbi becslésekhez képest kisebbnek bizonyultak, a célértékeken szigorítani kellene.

#### Hatásvizsgálat

Közös hatásvizsgálat készült ennek a javaslatnak és az 510/2011/EU rendelet módosítására irányuló párhuzamos javaslatnak az alátámasztására. A politikai lehetőségek feltárása olyan átfogó megközelítés alkalmazásával történt, amelynek részét képezték a szabályozás által felvetett és a végrehajtás kapcsán felvetődő kérdések, valamint a szabályozás eredményesebbé tételének lehetséges módjait elemző tanulmányokban mérlegelt kérdések. Az elemzés a következőkre terjedt ki:

- a) minden intézkedés mellőzése mint lehetőség;
- b) a személygépkocsikra vonatkozó célérték elérésének módozatai;
- c) egyszerűsítés és az adminisztratív terhek csökkentése;
- d) a szabályozás hozzáigazítása az új vizsgálati ciklushoz;
- e) a szabályozás módja és szigorúsága 2020 után.

A fentiek gazdasági, környezeti és társadalmi hatásainak elemzése nyomán a hatásvizsgálat a következő következtetésekre jutott:

- A gépkocsik rendeltetését kifejező paraméternek továbbra is a jármű tömegének kell lennie; a küszöbértékgörbének lineárisnak kell maradnia.
- Az eredmények alapján a piactorzulás mérséklése érdekében érdemes a görbét úgy meghatározni, hogy meredeksége viszonylag kicsi legyen.
- Indokolt, hogy a többletkibocsátási díj továbbra is járművenként 95 EUR legyen minden g/km többletkibocsátás után.
- A rendeletet a Lisszaboni Szerződésnek megfelelően aktualizálni kell.
- A mentesítési eljárást egyszerűsíteni kell: ehhez a legkisebb gyártókat „de minimis” alapon mentesíteni kell a szén-dioxid-kibocsátási célérték teljesítésének kötelezettsége alól. Ezenkívül az odaítélés időpontját illetően rugalmasabbá kell tenni a kis mennyiségben termelő gyártók mentesítését.

### 3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

Az Európai Unió a Szerződésnek a környezetre vonatkozó címe alapján már hozott intézkedéseket ezen a területen, nevezetesen elfogadta a 443/2009/EK rendeletet. Az egységes

---

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm)

piac is indokoltta teszi, hogy az intézkedések az Európai Unió szintjén szülessenek meg, ne pedig tagállami szinten, hiszen így biztosítható, hogy a követelmények az egész Európai Unióban egységesek legyenek, s ezáltal a gyártók szempontjából a lehető legkevesebb költséggel járjanak.

A javaslat elfogadása nem eredményezi meglévő jogszabályok hatályaon kívül helyezését.

### **A javaslat összefoglalása**

A javaslat a rendeletet annak érdekében módosítja, hogy meghatározza az új személygépkocsik esetében 2020-ig elérendő 95 g/km-es szén-dioxid-kibocsátási célérték teljesítésének módozatait. A bevezetésre kerülő főbb módozatok a következők:

- A jármű rendeltetését kifejező paraméter továbbra is a jármű tömege menetkész állapotban.
- A küszöbértékgörbe lineáris marad, meredeksége pedig 60%-os a referencia-gépkocsiállományhoz képest, amely – a 2015. évi küszöbértékgörbéhez igazodva – továbbra is a 2006. évi gépkocsiállomány.
- 2020 és 2023 között 1,3-as szorzóval alkalmazott extra kibocsátási egységek kerülnek bevezetésre a 35 g/km-nél alacsonyabb kibocsátású gépkocsik tekintetében; az említett időszak során gyártónként összesen legfeljebb 20 000 jármű számára osztható ki ilyen extra kibocsátási egység.
- A szakosodott gyártókra vonatkozó külön célérték 2020. évi hatállyal aktualizálásra kerül.
- Az évente kevesebb mint 500 új személygépkocsi nyilvántartásba vételét eredményező gyártók mentesülnek a szén-dioxid-kibocsátási határérték teljesítésének kötelezettsége alól.
- Az odaítélés időpontját illetően rugalmasabbá válik a kis mennyiségben termelő gyártók mentesítése.
- A vizsgálati eljárás várható felülvizsgálata után is figyelembevételre kerülnek az ökoinnovációk.
- A többletkibocsátási díj továbbra is járművenként 95 EUR minden g/km többletkibocsátás után.
- A bizottsági eljárással kapcsolatos rendelkezések a Lisszaboni Szerződéssel összhangban aktualizálásra kerülnek.

Mivel az iparág szempontjából előnyösek a 2020 után hatályos szabályozási rendszerre vonatkozó előrejelzések, a javaslat értelmében legkésőbb 2014. december 31-ig újabb felülvizsgálatra kerül sor.

## **4. KÖLTSÉGVETÉSI HATÁSOK**

A javaslat nem igényel további pénzügyi forrásokat.

## **5. OPCIONÁLIS ELEMEEK**

- Felülvizsgálatra/módosításra/megszüntetésre vonatkozó rendelkezés

A javaslat felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezést tartalmaz.

- Európai Gazdasági Térség

A javasolt aktus érinti az Európai Gazdasági Térséget, ezért arra is ki kell terjeszteni.

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**a 443/2009/EK rendeletnek az új személygépkocsikra vonatkozó 2020. évi szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módok meghatározása tekintetében történő módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

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

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>7</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>8</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló, 2009. április 23-i 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>9</sup> 13. cikkének (5) bekezdése értelmében a Bizottságnak felül kell vizsgálnia a 95 g/km-es hosszú távú szén-dioxid-kibocsátási célérték 2020-ig történő költséghatékony elérésére vonatkozó szabályokat, és különösen az I. mellékletben foglalt képletet és a 11. cikk szerinti mentességeket. A rendelet módosítására irányuló javaslattal szemben elvárás, hogy technológiailag a lehető leginkább semleges, társadalmi szempontból méltányos és fenntartható legyen.
- (2) Egyértelművé kell tenni, hogy a 95 g/km-es szén-dioxid-kibocsátási célértéknek való megfelelés ellenőrzése céljából a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását továbbra is a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti

---

<sup>7</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

<sup>8</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

<sup>9</sup> HL L 140., 2009.6.5., 1. o.

és tanácsi rendelettel<sup>10</sup> és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban, innovatív technológiák segítségével kell mérni.

- (3) Annak elismeréseképpen, hogy a rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek korai generációinak kutatási és fejlesztési költségei, valamint gyártási egységek költségei igen magasak, a forgalomba hozatal kezdeti szakaszában – ideiglenes hatállyal és korlátozott mértékben – célszerű felgyorsítani és elősegíteni a szóban forgó járművek uniós piacra való bevezetését.
- (4) Annak elismeréseképpen, hogy a járművek rendeltetése alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése aránytalan mértékben érinti a legkisebb gyártókat, hogy a mentesítési eljárás nagy adminisztratív terhet jelent, és hogy elhanyagolható az e gyártók járműeladásai kapcsán elért szén-dioxid-kibocsátás-csökkenésben mérhető haszon, a fajlagos kibocsátási célértékek és az extra kibocsátási értékek hatálya nem terjed ki az évente kevesebb mint 500 új személygépkocsi gyártásáért felelős gyártókra.
- (5) A kis mennyiségben termelő gyártók mentesítésére szolgáló eljárást egyszerűsíteni kell annak érdekében, hogy a mentesítésnek a gyártók általi kérelmezése és a jogosultságnak a Bizottság általi megállapítása rugalmasabban legyen időzíthető.
- (6) A szakosodott gyártók mentesítésére szolgáló eljárást 2020 után is indokolt fenntartani. Annak érdekében azonban, hogy a szakosodott gyártóktól elvárt erőfeszítés összhangban legyen azzal, amelyet a nagy mennyiségben termelő gyártóknak kell tenniük, 2020-tól kezdődően egy a szakosodott gyártóknak tulajdonítható fajlagos kibocsátás 2007. évi átlagánál 45%-kal alacsonyabb célértéket helyénvaló alkalmazni.
- (7) Az autóipar hosszú távú beruházásainak és innovációjának lehetővé tétele érdekében helyénvaló előre jelezni, hogy a rendeletnek milyen módosításai várhatók a 2020 utáni időszakra nézve. Az előrejelzésnek arra kell támaszkodnia, hogy az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljaira való tekintettel milyen ütemű kibocsátáscsökkentésre van szükség, és hogy milyen hatások várhatók a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását költséghatékonyan csökkentő technológiák fejlesztésére nézve. Ezért indokolt ezeket a kérdéseket felülvizsgálni, és célszerű, hogy a Bizottság jelentést készítsen és szükség esetén javaslatokat fogalmazzon meg a 2020 utáni célértékeket illetően.
- (8) A rendelet értelmében a Bizottságnak hatásvizsgálatot kell végeznie a vizsgálati eljárások felülvizsgálata céljából, annak érdekében, hogy azok megfelelően tükrözzék a személygépkocsik tényleges szén-dioxid-kibocsátási jellemzőit. A munka folyamatban van, ám még nem fejeződött be, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében ugyanis még fejlesztés alatt áll a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó vizsgálati eljárás (World Light Duty Test procedure). Erre való tekintettel a 443/2009/EK rendelet I. melléklete a 715/2007/EK rendeletnek és a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének megfelelően mért kibocsátásokra vonatkozóan állapít meg 2020-ra szóló határértékeket. A vizsgálati eljárások felülvizsgálata után ki kell igazítani az I. mellékletben foglalt határértékeket annak

---

<sup>10</sup> HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

érdekében, hogy a követelmények szigorúsága hasonló maradjon a gyártókra és a járműosztályokra nézve.

- (9) A 443/2009/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének szövegét ki kell igazítani annak érdekében, hogy a „kapcsolt gyártók” fogalma összhangban legyen a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendeletben<sup>11</sup>, valamint az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról szóló, 2011. május 11-i 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>12</sup> foglaltakkal.
- (10) A 443/2009/EK rendelet a Bizottságot felhatalmazza, hogy egyes rendelkezései végrehajtására intézkedéseket fogadjon el az 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi rendeletben<sup>13</sup> meghatározott eljárásoknak megfelelően. A Lisszaboni Szerződés hatálybalépésének következtében a szóban forgó hatásköröket hozzá kell igazítani az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. és 291. cikkéhez.
- (11) Annak biztosítására, hogy a 443/2009/EK rendelet végrehajtásának feltételei egységesek legyenek, a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>14</sup> megfelelően kell gyakorolni.
- (12) A Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy kiegészítse a fajlagos kibocsátási célértékek alóli mentesítésre vonatkozó szabályokat, hogy módosítsa a szén-dioxid-kibocsátások nyomon követésére szolgáló, adatokra vonatkozó követelményeket, és hogy a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámítására szolgáló, az I. mellékletben foglalt képleteket hozzáigazítsa a járművek tömegének és a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló, a 715/2007/EK rendeletben előírt vizsgálati eljárásnak a változásaihoz. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során – szakértői szinten is – megfelelő konzultációkat folytasson. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a releváns dokumentumok az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz egyidejűleg, megfelelő időben és módon eljussanak.
- (13) A célérték kijelölésénél célszerű továbbra is a személygépkocsi rendeltetése és a szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó célérték közötti lineáris összefüggésen alapuló – az I. mellékletben foglalt képletekben megfogalmazódó – megközelítést alkalmazni, így ugyanis fenntartható a személygépkocsik piacának sokfélesége és a gyártóknak a különféle fogyasztói igények kielégítésére való képessége, miáltal elkerülhető a piac indokolatlan torzulása.

---

<sup>11</sup> HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

<sup>12</sup> HL L 145., 2011.5.13., 1. o.

<sup>13</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

<sup>14</sup> HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

- (14) A Bizottság értékelte az alapterület adatként való rendelkezésre állását és az I. melléklet képleteiben a rendeltetést kifejező paraméterként való felhasználhatóságát. Az adat rendelkezésre áll, és esetleges használata a hatásvizsgálat keretében értékelés tárgya volt; a hatásvizsgálat alapján levont következtetés szerint a 2020-ra vonatkozó képletben a tömeget kell paraméterként használni a rendeltetés kifejezésére. A majdani felülvizsgálat alkalmával azonban mérlegelni kell az alapterületnek a rendeltetést kifejező paraméterként való alkalmazására való átállással járó költségcsökkenést és előnyöket.
- (15) Ezért az 443/2009/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTÁK EZT A RENDELETET:

### *1. cikk*

A 443/2009/EK rendelet a következőképpen módosul:

- (1) Az 1. cikk második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „Ez a rendelet az új személygépkocsiknak a 715/2007/EK rendelettel, a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletével és végrehajtási intézkedéseivel összhangban, innovatív technológiák segítségével mért átlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátására alkalmazandó célértéket a 2020. évtől kezdve 95 g/km-ben határozza meg.”
- (2) A 2. cikk a következő (4) bekezdéssel egészül ki:
- „(4) A 4. cikk, a 8. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a 9. cikk, valamint a 10. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó az olyan gyártóra, amely minden kapcsolt vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint 500 új személygépkocsi nyilvántartásba vételét eredményezte az EU-ban.”
- (3) A 3. cikk (2) bekezdése a) pontjának első francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „– rendelkezik a szavazati jogok több mint felével, vagy”
- (4) Az 5. cikk után a rendelet a következő cikkel egészül ki:
- „5a. cikk

#### **Extra kibocsátási egységek a 95 g/km-es CO<sub>2</sub>-kibocsátási célérték kiszámításához**

- (1) Az átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás kiszámításakor minden egyes, 35 g/km-nél alacsonyabb kibocsátású új személygépkocsi a 2020 és 2023 közötti időszak során 1,3 személygépkocsinak, 2024-től kezdve pedig 1 személygépkocsinak számít.
- (2) Az (1) bekezdés szerinti szorzók alkalmazásakor a 2020 és 2023 közötti időszak során összesen figyelembe vehető új személygépkocsik száma nem haladhatja meg gyártónként a 20 000 forgalomba helyezett új személygépkocsit.”

- (5) A 8. cikk (9) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „(9) A Bizottság végrehajtási aktusok révén részletes szabályokat fogad el az e cikkben meghatározott adatok ellenőrzésére és bejelentésére vonatkozó eljárásokat, valamint a II. melléklet alkalmazását illetően. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- A Bizottság a 14a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el a II. mellékletnek az adatokra vonatkozó követelmények és a paraméterként alkalmazott adatok tekintetében történő módosítása érdekében.”
- (6) A 9. cikk (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „(3) A Bizottság végrehajtási aktusok révén részletes szabályokat fogad el az e cikk (1) bekezdése szerinti többletkibocsátási díj beszedésére vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”
- (7) A 11. cikk a következőképpen módosul:
- a) A (3) bekezdés utolsó mondatát el kell hagyni.
- b) A (4) bekezdés második albekezdése b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:
- „b) amennyiben a kérelem az I. melléklet 1. pontjának a) és b) pontjával kapcsolatos, olyan célérték, amely 25%-os csökkentést jelent a 2007-es átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátáshoz képest, vagy ha több kapcsolt vállalkozásra vonatkozóan nyújtanak be egyetlen kérelmet, akkor olyan célérték, amely 25%-os csökkentést jelent e vállalkozások 2007-es átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának átlagához képest.”
- c) A (4) bekezdés második albekezdése a következő c) ponttal egészül ki:
- „c) amennyiben a kérelem az I. melléklet 1. pontjának c) pontjával kapcsolatos, olyan célérték, amely 45%-os csökkentést jelent a 2007-es átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátáshoz képest, vagy ha több kapcsolt vállalkozásra vonatkozóan nyújtanak be egyetlen kérelmet, akkor olyan célérték, amely 45%-os csökkentést jelent e vállalkozások 2007-es átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátásának átlagához képest.”
- (8) b) A (8) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „(8) A Bizottság a 14a. cikknek megfelelően végrehajtási aktusokat fogadhat el olyan szabályok rögzítése érdekében, amelyek a mentesítésre való jogosultság feltételei, a kérelmek tartalma, valamint a fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére irányuló programok tartalma és értékelése tekintetében kiegészítik az e cikk (1)–(7) bekezdésében foglaltakat.”
- (9) A 12. cikk (2) bekezdésének első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottság végrehajtási aktusok révén részletes rendelkezéseket fogad el az (1) bekezdésben említett innovatív technológiák jóváhagyására szolgáló eljárásról. Ezeket a végrehajtási aktusokat az e rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

(10) A 13. cikk a következőképpen módosul:

a) A (2) bekezdés harmadik albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Ezeket az intézkedéseket a 14a. cikkel összhangban elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktussal kell elfogadni.”

b) A (3) bekezdés második albekezdését el kell hagyni.

c) Az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A Bizottság 2014. december 31-ig felülvizsgálja az e rendelet szerinti fajlagos kibocsátási célértékeket, módokat és egyéb vonatkozásokat annak érdekében, hogy a 2020 utáni időszakra megállapítsa az új személygépkocsikra irányadó CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékeket.”

d) A (7) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14a. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy az I. mellékletben foglalt képleteket hozzáigazítsa a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló, a 715/2007/EK és a 692/2008/EK rendeletben előírt vizsgálati eljárásban bekövetkező változásokhoz, biztosítva azt, hogy a régi és az új vizsgálati eljárás hasonlóan szigorú kibocsátáscsökkentési követelményeket támasszon a gyártókkal és a különböző rendeltetésű járművekkel szemben.”

(11) A 14. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„14. cikk  
Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 280/2004/EK európai parlamenti és tanácsi határozat 9. cikkével létrehozott Éghajlatváltozási Bizottság segíti. Ez a bizottság egy a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottság.

(2) Erre a bekezdésre történő hivatkozás esetén a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.”

(12) A szöveg a következő 14a. cikkel egészül ki:

„14a. cikk  
A felhatalmazás gyakorlása

1. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.

2. A Bizottság [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/-(jé)től határozatlan időre szóló felhatalmazást kap a 8. cikk (9) bekezdésében, a 11. cikk (8) bekezdésében, a 13. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdésében és a 13. cikk (7) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.
3. Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 8. cikk (9) bekezdésében, a 11. cikk (8) bekezdésében, a 13. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdésében és a 13. cikk (7) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a határozatban megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
4. A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
5. A 8. cikk (9) bekezdése, a 11. cikk (8) bekezdése, a 13. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdése és a 13. cikk (7) bekezdése alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az értesítést követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, vagy az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ezen időtartam két hónappal meghosszabbodik.

(13) Az I. melléklet 1. pontja a következő c) ponttal egészül ki:

„c) 2020-tól kezdve:

$$\text{fajlagos CO}_2\text{-kibocsátás} = 95 + a \times (M - M_0),$$

ahol:

$M$  = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege,

$M_0$  = a 13. cikk (2) bekezdésének megfelelően elfogadott érték,

$a = 0,0333$ .”

## 2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*Az Európai Parlament részéről  
az elnök*

*a Tanács részéről  
az elnök*