



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.5.31.
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának nyomon
követéséről és bejelentéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2017) 188 final}

{SWD(2017) 189 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A JAVASLAT INDOKAI ÉS CÉLJAI

A Bizottság elsődleges politikai célkitűzése a munkahelyteremtés, a növekedés és a beruházások ösztönzése, és ezzel összefüggően az, hogy minden európai tiszta energiára térjen át. Ezt egy olyan beruházási terv támogatja, amelynek célja, hogy új üzleti modellekre és korszerű technológiákra alapozva újraiparosítsa Európát. Közép- és hosszú távon a körforgásos, karbonszegény gazdaság elérése a cél.

A közlekedés, különösen a teherautók és buszok (vagyis a nehézgépjárművek) vonatkozásában a Bizottság célja, hogy biztosítsa az európai polgárok és vállalkozások számára a tisztességes, fenntartható és versenyképes mobilitást.

Az Unió piacán forgalomba hozott új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátását és üzemanyag-fogyasztását ez idáig nem hitelesítették, nem követték nyomon, és azokról nem készültek beszámolók sem. Ez az információhiány az alábbi három kihívást vetíti elő a nehézgépjárművek vonatkozásában:

- (1) ***Elszalasztott lehetőségek olyan politikák kidolgozására, amelyek célja a fuvarozók üzemanyagköltségeinek csökkentése:*** A teherszállítók azt tapasztalhatják, hogy az üzemanyagköltségek meghaladják a működési költségeik egynegyedét¹, és az üzemanyag-hatékonyságot az egyik legfontosabb vásárlási kritériumként rangsorolják. Miközben a nehézgépjárművek üzemanyag-hatékonysága javult az elmúlt évtizedekben, a több mint félmillió közlekedési vállalat (javarészt kkv-k) jó része még mindig nem jut szabványosított információkhoz annak érdekében, hogy értékelni tudják az üzemanyag-hatékonysági technológiákat, összehasonlítsák a tehergépjárműveket a lehető legmegalapozottabb beszerzési döntések érdekében, és hogy csökkentsék üzemanyag-költségeiket. Az elmúlt időszakban az üzemanyag-megtakarítás elmaradása halmozottan növelte az Unió fossziliztüzelőanyag-behozataltól való függését, és így gátat szab az üzemanyag-behozatal csökkenésének.
- (2) ***A gépjárműgyártók közötti verseny fokozódása:*** Iparági adatok szerint a tehergépjármű-kivitel 5,1 milliárd EUR kereskedelmi mérlegtöbbletet eredményezett 2015-ben. Az Unió nehézgépjármű-gyártó ágazata annak a gépjárműiparnak a része, amely Európában 12,1 millió közvetlen és közvetett munkahelyet teremt (ami a teljes foglalkoztatás 5,6 %-a)². Az ágazathoz tartozó gyártók növekvő globális versenyképességgel néznek szembe. Az olyan jelentős piacok, mint az Egyesült Államok, Kanada, Japán és Kína az utóbbi években üzemanyag-fogyasztási és/vagy kibocsátási előírások formájában tanúsítási és üzemanyag-hatékonysági intézkedéseket hajtottak végre az innováció ösztönzése és a járművek hatékonyságának gyors javítása érdekében. Az elektromos városi buszok piaca is egyre nagyobb versennyel néz szembe, ami elsősorban a kínai gyártóknak köszönhető. Ahhoz, hogy megőrizze jelenlegi pozícióját, az ágazatnak lépést kell tartania a technikai fejlődéssel az említett piacokon.

¹ Az üzemanyag-költség becsülésével kapcsolatos adatok a kísérő hatásvizsgálat 5.6. szakaszában és 8. mellékletében találhatók, SWD(2017)XXX.

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

- (3) **A nehézgépjármű-ágazat üvegházhatásúgáz-kibocsátásának (ÜHG-kibocsátás) csökkentésére irányuló politikák kidolgozásának akadályai:** Az ÜHG-kibocsátás jelentős részéért az Unió nehézgépjármű-ágazata felel. A nehézgépjárművek ÜHG-kibocsátása 2014-ben elérte a teljes uniós kibocsátás 5 %-át, ami a teljes közlekedési kibocsátás ötödének és a közúti közlekedés okozta kibocsátás mintegy negyedének felelt meg³. 1990 és 2014 között a közlekedés teljes ÜHG-kibocsátása⁴ 20 %-kal, míg a nehézgépjárműveké 14 %-kal nőtt⁵. További intézkedések nélkül a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátása 2010 és 2030 között akár 10 %-kal is emelkedhet⁶. Az Unió ugyanakkor nagyszabású célokat tűzött ki az ÜHG-gázok csökkentésére 2030-ig, amelyhez a közlekedési ágazatnak is hozzá kell járulnia. Célja, hogy a területén belül 2030-ra legalább 40 %-kal alacsonyabb legyen a kibocsátás szintje az 1990-esnél. Ezt költséghatékony módon kétfelé osztották: az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerének (ETS) hatálya alá tartozó ágazatokból származó kibocsátásnak a 2005-ös kibocsátási szint 43 %-ára kell csökkennie 2030-ra, a nem ETS-ágazatoknak – amelyhez a közlekedés is tartozik – pedig e szint 30 %-ára. Ezen túlmenően a tagállamok közlekedésből származó kibocsátása a teljes nemzeti kibocsátások 21 és 69 %-a között van a közös kötelezettségvállalásról szóló rendelet által érintett nem ETS-ágazatokban. Bár nem állapítottak meg ágazatspecifikus célokat 2030-ra, a közlekedésnek – az építőiparral, mezőgazdasággal és hulladékgazdálkodási ágazattal együttesen – hozzá kell járulnia a nem ETS tekintetében a közös kötelezettségvállalási rendeletben vállalt kibocsátáscsökkentési cél eléréséhez.

Ezért a Bizottság lépéseket tett annak érdekében, hogy orvosolja ezt az információhiányt.

Egyrészt a Bizottság szimulációs szoftvert fejlesztett ki – a jármű energiafogyasztását kiszámító eszközt (VECTO) – annak érdekében, hogy összehasonlítható és költséghatékony módon ki lehessen számítani az új nehézgépjárművek üzemanyag-fogyasztását és CO₂-kibocsátását.

Másrészt a Bizottság új rendeletre (úgynevezett tanúsítási rendeletre) tett javaslatot az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának meghatározására a meglévő típusjóváhagyási jogszabályoknak megfelelően⁷. A tanúsításról szóló bizottsági rendelet alkalmazásában a CO₂-kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás VECTO-val való szimulációját minden új, a rendelet hatálya alá tartozó és az Unió piacán forgalomba helyezett nehézgépjármű esetében el kell végezni. A járműgyártók maguk fogják elvégezni a szimulációt a járműalkatrészek hitelesített bemeneti adatainak és az ilyen adatok beszerzésével, kezelésével és alkalmazásával kapcsolatos hitelesített eljárás alkalmazásával.

A tanúsítás részben az azonosított információhiányt is kezeli majd. Az adott jármű teljesítményére vonatkozó adatok csak a jármű vásárlója és a járművet nyilvántartásba vevő nemzeti hatóságok számára lesznek elérhetőek.

³ Az ÜHG-jegyzékből származó adatok, 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ Magában foglalja a nemzetközi légi közlekedést, a nemzetközi szállítást azonban nem.

⁵ Az ÜHG-jegyzékből származó adatok, 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ 2016-os referencia-forgatókönyv: Uniós tendenciák az energia, a közlekedés és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás terén 2050-ig.

⁷ 2007/46/EK irányelv, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/hu/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

Harmadrészt a Bizottság a tanúsítási eljárás alatt álló új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának nyomon követését és a kibocsátásokról történő jelentéstételt is javasolja, hogy pótolja a hiányzó információkat, és teljesen átlátható piacot teremtsen. E harmadik intézkedés révén a gyártók által a tanúsítási módszerrel összhangban kiszámított összes lényeges adatot uniós szinten nyomon lehet követni, közzé lehet tenni, és arról jelentést lehet készíteni. Ilyen módon az adatok minden érdekelt számára elérhetővé válnak.

Ez lehetővé tenné a fuvarozók számára azt, hogy hozzáférjenek a hasonló jellemzőkkel rendelkező, különböző gyártmányú tehergépkocsik teljesítményére vonatkozó információkhoz, és ennél fogva megalapozottabb beszerzési döntéseket hozzanak.

A járműgyártók összehasonlíthatnák járműveik teljesítményét más gyártmányok teljesítményével, ami ösztönzőleg hatna az innovációra.

A közigazgatási szervek átfogó adatokhoz jutnának, amelyeket felhasználhatnak az üzemanyag-hatékonyabb tehergépkocsikat népszerűsítő politikák – például adóztatás és úthasználati díjak – kidolgozására és végrehajtására. Erre egyébként nem lenne lehetőség, mivel a tagállamok csak a saját területükön nyilvántartásba vett járművekre vonatkozó VECTO-adatokhoz férhetnek hozzá. Végül pedig lehetővé tenné az adatok elemzését, pl. bizonyos technológiák penetrációs szintjeinek felmérését.

Ez egyben a nehézgépjárművekre vonatkozó jövőbeli CO₂-kibocsátási előírások végrehajtásához és foganatosításához is szükséges. Különösen fontos egy olyan nyomonkövetési és jelentéstételi rendszer megléte az ilyen jövőbeli előírásoknak való megfelelés értékeléséhez, mint amelyet a személygépkocsik és a kisteherautók esetében használnak.

- **ÖSSZHANG A SZABÁLYOZÁSI TERÜLET JELENLEGI RENDELKEZÉSEIVEL**

Ez a javaslat a nehézgépjárművek üzemanyag-fogyasztásának és CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló stratégiáról szóló 2014-es közleményt hajtja végre. A stratégiában a Bizottság bejelentett egy végrehajtási intézkedést, amely kidolgozza az Unió piacán forgalomba hozott új nehézgépjárműveknek a VECTO szimulációs eszköz által kiszámított CO₂-kibocsátásának tanúsítására vonatkozó eljárást, valamint a kibocsátás nyomon követésére és bejelentésére vonatkozó jogalkotási javaslatot.

Ez a javaslat az alacsony kibocsátású mobilitásról szóló 2016. évi európai stratégiát is végrehajtja, amelynek célja többek között, hogy 2050-ig az 1990-es szinthez képest legalább 60 %-kal mérsékelje a közúti közlekedésben az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, valamint hogy drasztikusan csökkentse a légszennyező anyagok kibocsátását. A stratégia azt is kimondja, hogy a Bizottság fel fogja gyorsítani a CO₂-kibocsátási előírások tervezési lehetőségeire vonatkozó elemző munkát, hogy még e Bizottság megbízatása alatt jogalkotási javaslat szülessen.

Végezetül ez a javaslat egy olyan módszertan kidolgozását is elősegíti majd, amely a CO₂-kibocsátással összhangban differenciálja az új nehézgépjárművek infrastruktúrahaználtati díját, és támogatja az „euromatrica”-irányelv felülvizsgálatának végrehajtását.

- **ÖSSZHANG AZ UNIÓ EGYÉB SZAKPOLITIKÁIVAL**

Ez a javaslat megfelel a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai keretben vállalt uniós kötelezettségnek, amely szerint az Unión belüli kibocsátást legalább

40 %-kal csökkenteni kell 2030-ig az 1990-es szinthez képest. E kötelezettségvállalás végrehajtásának részeként a Bizottság 2016 júliusában azt javasolta, hogy a vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő éves üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentésről szóló rendeletet (a továbbiakban: közös kötelezettségvállalási rendelet) terjesszék ki a kibocsátáskereskedelmi rendszer alá nem tartozó ágazatokra (azaz a közlekedési ágazatra, az építőiparra, a mezőgazdaságra és a hulladékgazdálkodási ágazatra).

A javaslat az energiahatékonysági irányelv felülvizsgálatára vonatkozó 2016-os bizottsági javaslattal is összhangban van, amely 2030-ra kötelező kiemelt célt határoz meg, azaz az Unió energiahatékonysági szintjének 30 %-kal történő javítását a változatlan körülmények esetén fennálló eredményekhez képest.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• JOGALAP

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 191–193. cikke előírja és meghatározza az Unió hatásköreit az éghajlatváltozás területén. A javaslat jogalapja az EUMSZ 192. cikke.

• SZUBSZIDIARITÁS

Az uniós fellépés indokolt, tekintettel az éghajlatváltozás határokon átnyúló hatásaira, valamint arra, hogy védeni kell az üzemanyagok, járművek, valamint az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások egységes piacait.

Ezen túlmenően az adott tagállamban nyilvántartásba vett új nehézgépjárműveket gyakran egy másik tagállam gyártója állítja elő. Az uniós szint helyett nemzeti szinten történő nyomon követés ennél fogva kiterjedt együttműködést igényelne a tagállamok részéről, és az ellenőrző adatok homogenitása a tagállamok eltérő jogszabályi és szakpolitikai gyakorlatai miatt nem lenne garantálható. Nehezen lehetne elérni, hogy az adatok összehasonlíthatók és hiánytalanok legyenek, ami az Unió piaci széttagozottságát és a piac átláthatóságának elvesztését eredményezné.

Az összes tagállam ellenőrző adatait tartalmazó közös adatbázis hiánya különösen megnehezítené az adatok uniós szintű felhasználását a járművek vásárlói és a politikai döntéshozók számára.

Úgy tűnik, a legegyszerűbb és legegységesebb megközelítés egy egységes uniós ellenőrző rendszer alkalmazása lenne. A személygépjárműveknél és kisteherautóknál már alkalmazzák ugyanezt a megközelítést egy uniós szintű fellépés részeként.

• ARÁNYOSSÁG

Tekintettel arra, hogy a javaslat szükséges és rendelkezik potenciális gazdasági előnyökkel, megfelel az arányosság követelményeinek: a szükséges erőfeszítések minimálisak és a költségek közel elhanyagolhatók uniós szinten azokhoz az előnyökhöz képest, amelyek a piaci átláthatóságból, valamint a nehézgépjárművekkel kapcsolatos CO₂-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási adatok minden érdekelt részére rendelkezésre állásából fakadnak.

• A JOGI AKTUS TÍPUSÁNAK MEGVÁLASZTÁSA

Annak érdekében, hogy a szabályjavaslatok alkalmazása Unió-szerte egységes legyen, és olyan homogén és összehasonlítható adatkészletet álljon rendelkezésre, amely egyenlő

feltételeket teremt a nehézgépjárművek gyártói és az ilyen járművek használói számára, helyénvaló egy olyan rendelet alkalmazása, amely közvetlenül alkalmazandó és kötelező érvényű a tagállamokra nézve.

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

- **A JELENLEG HATÁLYBAN LÉVŐ JOGSZABÁLYOK UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSE / CÉLRAVEZETŐSÉGI VIZSGÁLATA**

Nem született értékelés, mivel a kérdést korábban nem szabályozták.

- **AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK**

A Bizottság találkozót szervezett az érdekelttel, hogy visszajelzést kapjon az előzetes hatásvizsgálatról, és bemutassa a külső tanácsadó által készített adminisztratív költségbecslést. Konstruktív visszajelzések érkeztek az érdekelttől, és nem vitatták a költségbecslést.

A Bizottság ezen túlmenően nyilvános online konzultációt szervezett a nehézgépjárművek üzemanyag-fogyasztásának és CO₂-kibocsátásának nyomon követésére és bejelentésére vonatkozó jogszabályok előkészítéséről⁸. 121 válasz érkezett az érdekelt széles körétől, akik véleményezték a fellépés szükségességét, a célkitűzéseket, a lehetőségeket és a várható hatást.

Az érdekelt véleményét hatásvizsgálatban foglalták össze; a legtöbb válaszadó a választott lehetőséget támogatja. Az érdekelttel folytatott konzultációról bővebb összefoglaló az e jogalkotási javaslat kapcsán végzett hatásvizsgálatot ismertető jelentés 2. mellékletében található.

- **SZAKÉRTŐI VÉLEMÉNYEK BESZERZÉSE ÉS FELHASZNÁLÁSA**

A különböző nyomonkövetési és jelentéstételi lehetőségek költségbecslését egy külső szerződéses megbízott végezte el (lásd a hatásvizsgálat 10. mellékletét). A vizsgálat javarészt a nemzeti nyilvántartó hatóságokkal és a nehézgépjármű-gyártókkal folytatott interjúkon alapul; az ő véleményüket gyűjti össze a különböző nyomonkövetési lehetőségekről alkotott, és célzott adatokat gyűjt a szervezeti költségekre vonatkozóan, figyelembe véve a jelenlegi eljárásokat és a szükséges kiigazításokat.

A hatásvizsgálat ezen túlmenően a nehézgépjárművek üzemanyag-fogyasztásáról és CO₂-kibocsátásának csökkentéséről szóló 2014-es stratégiát kísérő korábbi hatásvizsgálatra is támaszkodik, a többi hatás értékelésével összefüggően.

- **HATÁSVIZSGÁLAT**

Az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat⁹ a minőségi jogalkotással kapcsolatos hatályos iránymutatással összhangban készült, és megkapta a Szabályozói Ellenőrzési Testület kedvező véleményét. A testület javító célzatú javaslatai bekerültek a végső változatba. A

⁸ A nyilvános konzultáció eredményei a https://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_hu hivatkozáson érhetők el.

⁹ SWD(2017)XXX

hatásvizsgálat kiegészíti a nehézgépjárművekre vonatkozó stratégiát alátámasztó 2014. évi hatásvizsgálatban lefolytatott elemzést.

A hatásvizsgálat számba vette az Unió piacán forgalomba hozott összes új nehézgépjármű CO₂-kibocsátásának nyomon követésével és bejelentésével kapcsolatos lehetőségeket a típusjóváahagyási keret szerinti tanúsítási eljárásnak megfelelően. A nyomon követendő és bejelentendő adatok körülbelül 80 olyan paramétert tartalmaznak, amelyek lényegesek az egyes járművek üzemanyag-fogyasztásának és CO₂-kibocsátásának meghatározása szempontjából.

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) a legmegfelelőbb európai szintű szerv, amely a Bizottság nevében eljárva összegyűjtheti az adatokat, új adatbázist építhet, és elvégezheti a nehézgépjárművekkel kapcsolatos bejelentett ellenőrző adatok minőségének ellenőrzését. Az EEA már jelenleg is ellátja ezeket a feladatokat a könnyűgépjárművekkel kapcsolatos ellenőrző adatokat illetően (lásd a hatásvizsgálat 8. mellékletét).

A hatásvizsgálat három jogalkotási lehetőséget vett figyelembe ahhoz, hogy miként kell az ilyen ellenőrző adatokat jelenteni a Bizottságnak az EEA-n keresztül: 1) a nemzeti hatóságok végzik a jelentéstételt; 2) a nehézgépjármű-gyártók végzik a jelentéstételt; és 3) a jelentéstétel megoszlik a nemzeti hatóságok és a gyártók között.

Az 1. lehetőség szerint a nemzeti hatóságok az ellenőrző adatokkal együttesen az érintett járművek nyilvántartásbavételi adatait is jelentik a Bizottságnak az EEA-n keresztül. A nyomon követés és a jelentések teljes körű digitalizálása nem teljesíthető könnyen ebben a lehetőségben, mivel a nemzeti nyilvántartó hatóságok többsége még mindig papírfájlokat használ a nehézgépjárművek nyilvántartásba vételéhez. Ebből kifolyólag az ellenőrző adatok teljesen digitalizált formában történő áramlására való átállás kihívást jelenthet, emellett költséges lehet.

A 2. lehetőség értelmében a nehézgépjármű-gyártók feladata lenne, hogy bejelentsék a minden egyes új járműre vonatkozó ellenőrző adatokat a Bizottságnak az EEA-n keresztül. Ilyen esetben az ellenőrző adatok a járműgyártók birtokában lévő értékesítési adatokon alapulnának, és nem szerepelne nyilvántartási adat a jelentésben. Következésképpen a bejelentett kibocsátási adatokat nem lehetne konkrét tagállamhoz rendelni. Ez megnehezítené a tagállamok számára a hatékonyabb nehézgépjárművek elterjedését ösztönző hatásos nemzeti politikák kidolgozását.

A 3. lehetőség köztes megoldás. Ennek értelmében a kijelölt nemzeti hatóságok – amelyek többsége várhatóan nemzeti nyilvántartó hatóság lesz – évente jelentést nyújtanak be az EEA-n keresztül a Bizottságnak az újonnan nyilvántartásba vett járművek nyilvántartási adatairól, különösen a jármű-azonosító számokról. A járműgyártók pedig benyújtják a Bizottságnak az EEA-n keresztül az érintett járművekre vonatkozó ellenőrző adatokat. A jármű-azonosító számok alapján az EEA egyesíti a két adatkészletet, hogy az ellenőrző adatok tagállami szinten elérhetők legyenek. Ez a lehetőség biztosítja az adatáramlás teljes digitalizálását, mivel a gyártók felelőssége az ellenőrző adatok bejelentése, amelyek tanúsítványkiállítási célokból már eleve rendelkezésükre állnak digitális formátumban.

Az előnyben részesített lehetőség a 3. lehetőség. Ez a leghatékonyabb megoldás, különösen mivel mind nemzeti, mind uniós szinten biztosítja az információ digitális áramlását és az adatok lefedettségét, valamint szerény adminisztratív költséggel jár.

A kiválasztott lehetőség vélhetően ösztönzi majd a versenyt az energiatakarékos járművek előállítását illetően, és felpozíciót az innovációt. Várható, hogy az energiahatékonyabb áru fuvarozás – legalábbis részben – hatással lesz majd az Unió gazdaságának legtöbb ágazatára: az áruszállítás alacsonyabb üzemanyagköltségei alacsonyabb szállítási árakat

eredményeznek, ami csökkenti más ágazatok költségeit, és végső soron az uniós fogyasztók előnyére válik.

A versenyképesség és a nemzetközi hatás előreláthatólag közép- és hosszú távon egyaránt kedvező lesz – a nehézgépjármű-gyártók számára is – tekintettel a nemzetközi háttérre, hiszen más fontos piacok (például az Egyesült Államok, Kanada, Japán és Kína) már bevezettek olyan szabályokat, amelyek a nehézgépjárművek üzemanyag-hatékonyságának javítását írják elő.

A foglalkoztatás terén várhatóan közép- és hosszú távon egyaránt lesznek előnyök. A megvásárolt járművek fokozatos hatékonyságjavításának a CO₂-kibocsátás csökkenését kell eredményeznie. Más kibocsátások tekintetében szintén kedvező, ugyanakkor elhanyagolható mértékű csökkenés várható. Gazdasági költségként csak adminisztratív költségek merülnek fel. Ezek várhatóan elenyészőek lesznek, becslések szerint járművenként 1 EUR költséget jelentenek majd.

- **CÉLRAVEZETŐ SZABÁLYOZÁS ÉS EGYSZERŰSÍTÉS**

A kis- és középvállalkozások, illetve a mikrovállalkozások esetében nincs közvetlen jelentéstételi kötelezettség. A fuvarozóknak, amelyek többségében kkv-k, várhatóan előnyükre válik majd a fokozott piaci átláthatóság. Mindez lehetővé teszi majd a számukra, hogy megalapozottabb beszerzési döntéseket hozzanak a leginkább üzemanyag-takarékos járművek javára, és ilyenformán csökkentsék működési költségeiket, illetve növeljék versenyképességüket.

A rendeletjavaslat kihasználja majd az e-jelentéstétel előnyeit, amely várhatóan csökkenteni fogja a nehézgépjármű-gyártók, a nemzeti hatóságok és a Bizottság/EEA adminisztratív terheit.

- **ALAPJOGOK**

A javaslat nem érinti az alapjogok védelmét.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A rendeletjavaslat végrehajtásával járó költségvetési vonzat nagyon korlátozott (lásd a mellékelt pénzügyi kimutatás részleteit). Miközben a 2014–2020-as időszakra vonatkozó teljes többéves pénzügyi keret a 2. megnevezésben említett felső határon maradna, kismértékű átprogramozást követelne meg az EEA számára 2019-re és 2020-ra vonatkozóan.

5. EGYÉB ELEMEK

- **VÉGREHAJTÁSI TERVEK, VALAMINT A NYOMON KÖVETÉS, AZ ÉRTÉKELÉS ÉS A JELENTÉSTÉTEL SZABÁLYAI**

A tagállamok és a nehézgépjármű-gyártók által szolgáltatott információk alapján a Bizottság évente jelentést készít. A Bizottság jelentése biztosítani fogja a rendelet végrehajtásának szoros nyomon követését.

- **A JAVASLAT EGYES RENDELKEZÉSEINEK RÉSZLETES MAGYARÁZATA**

1. cikk: Tárgy

Ez a cikk a rendeletben előírt legfontosabb intézkedéseket, azaz a nehézgépjárművek – tehergépkocsik és buszok – CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának nyomon követésére és bejelentésére vonatkozó intézkedéseket magyarázza el.

2. cikk: Hatály

Ez a cikk meghatározza a rendelet hatályát és azokat a járműkategóriákat, amelyek tekintetében a nyilvántartási adatokat, a műszaki adatokat és – adott esetben – a CO₂-kibocsátás és üzemanyag-fogyasztás adatait nyomon kell követni és be kell jelenteni.

3. cikk: Fogalommeghatározások

A rendelet szorosan kapcsolódik a típusjóváahagyási jogszabályokhoz, és az azokban szereplő terminológiát használja. A különböző jogi eszközök közötti összhang biztosítása érdekében ezért egyértelműsítjük, hogy az e rendeletben használt terminológiát a típusjóváahagyási jogszabályokban meghatározott módon kell érteni.

4. cikk: Tagállamok általi nyomon követés és jelentéstétel

Ez a cikk a tagállamok számára előírt, a nyomonkövetési és jelentéstételi ütemtervre, az illetékes hatóságok kijelölésére és a nyomon követendő adatokra vonatkozó alapvető kötelezettségeket tárgyalja. A kötelezettségek az Unióban először nyilvántartásba vett, illetve a kevesebb mint három hónappal az uniós nyilvántartásba vételük előtt az Unión kívül nyilvántartásba vett új nehézgépjárművekre és pótkocsikra vonatkoznak.

Az illetékes hatóságok esetében a cikk egyértelművé teszi, hogy a könnyűgépjárművekre vonatkozó adatok nyomon követéséért és bejelentéséért felelős hatóságoknak kell ellátniuk a nehézgépjárművekkel kapcsolatos nyomonkövetési és jelentéstételi feladatokat.

Az I. és a II. melléklet kiegészíti ezt a rendelkezést, és meghatározza a nyomon követendő adatok paramétereit, valamint a nyomonkövetési és jelentéstételi eljárás adminisztratív lépéseit.

5. cikk: Gyártók általi nyomon követés és jelentéstétel

Ez a cikk a gyártók számára előírt, a nyomonkövetési és jelentéstételi ütemtervre, a kapcsolattartó pontok kijelölésére és a nyomon követendő adatokra vonatkozó alapvető kötelezettségeket tárgyalja.

Az I. és a II. melléklet kiegészíti ezt a rendelkezést, és meghatározza a nyomon követendő adatok paramétereit, valamint a nyomonkövetési és jelentéstételi eljárás adminisztratív lépéseit.

6. cikk: A nehézgépjárművek adatainak központi nyilvántartása

A Bizottságnak bejelentett adatokat nyilvánosan hozzáférhető nyilvántartásban kell tartani. Az nyilvántartást az EEA gondozza a Bizottság megbízásából a könnyűgépjárművekre vonatkozó nyilvántartás gondozása során szerzett tapasztalatai alapján.

Míg az adatrekordok többségének nyilvánosnak kell lennie, bizonyos adatok nem hozhatók nyilvánosságra azok bizalmas kezelése (jármű-azonosító szám) és a piaci verseny miatt (alkatrész-gyártók nevei).

7. cikk: Adatminőség

A rendelet célkitűzéseinek teljesítéséhez kiváló minőségű adatokra van szükség. Ezért fontos egyértelművé tenni, hogy az adatokat bejelentő entitások felelősek a benyújtott adatok minőségéért és helytállóságáért. Ezenkívül a Bizottság számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy saját maga ellenőrizze a benyújtott adatok minőségét, illetve, hogy hiba esetén korrigálja azokat.

8. cikk: Jelentéstétel

Az EEA-n keresztül a Bizottság számára bejelentett adatoknak az Unióban meglévő nehézgépjárművek CO₂-kibocsátási trendjeinek és fejleményeinek, valamint a nehézgépjárművek gyártóra vonatkozó információknak az éves elemzésén kell alapulnia. Ez az éves elemzés, amelyet a Bizottság az EEA támogatásával hajt végre, fontos forrása lesz majd az energiaunió irányításáról szóló rendeletjavaslat alapján elkészítendő átfogóbb, az elért eredményekről szóló éves jelentésnek, amely az energiaunió helyzetéről szóló jelentésbe illeszkedik majd. Az elemzés minden további lehetséges szakpolitikai intézkedéshez is fontos információkat nyújt. Az elemzés nagyobb átláthatóságot biztosít majd mind az uniós gépjárműpark, mind az egyéni járművek CO₂-kibocsátással és üzemanyag-fogyasztással összefüggő technológiai konfigurációiról és teljesítményéről.

9. és 10. cikk: Végrehajtási intézkedések és hatáskör-átruházás

A 9. cikk jogalapot biztosít a Bizottság számára a végrehajtási intézkedések elfogadására, a 10. cikk pedig arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén módosítsa az I. és II. melléklet nem alapvető fontosságú elemeit. A végrehajtási intézkedések kiegészítik a 7. cikket, lehetővé téve a Bizottság számára, hogy meghatározza a bejelentett adatok ellenőrzéséhez és javításához szükséges részletes rendelkezéseket és eljárásokat. A Bizottságra átruházott hatáskörök kiterjednek a nyomon követendő adatok paramétereinek kiigazítására és aktualizálására, valamint az I. és II. mellékletben meghatározott nyomonkövetési eljárás különböző lépéseire.

11. és 12. cikk: Bizottsági eljárás és a felhatalmazás gyakorlása

Ezek a cikkek a végrehajtási jogi aktusok elfogadására és a 9. cikk (2) és (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló hatáskörök gyakorlására alkalmazandó bizottsági eljárással kapcsolatos általános rendelkezéseket írják elő.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről

(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) A 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai keretről 2014. október 23–24-én elfogadott következtetéseiben az Európai Tanács azt a kötelező célt tűzte ki, hogy az európai uniós gazdaság teljes egészének üvegházhatásúgáz-kibocsátását 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal kell csökkenteni, és ezt a célkitűzést 2016. márciusi ülésén is megerősítette.
- (2) Az Európai Tanács 2014. októberi következtetése azt írja elő, hogy ezt a célt az Uniónak együttesen, a lehető legköltséghatékonyabb módon kell teljesítenie, továbbá hogy ennek érdekében az EU ETS hatálya alá tartozó ágazatokban 2030-ra a 2005-ös szinthez képest 43 %-os, az EU ETS hatálya alá nem tartozó ágazatokban pedig 30 %-os csökkenést kell elérni. Valamennyi tagállamnak ki kell vennie részét ebből a kötelezettségből, és valamennyi gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia a kibocsátáscsökkentési célok teljesítéséhez, ideértve a közlekedést is.
- (3) A Bizottság alacsony kibocsátású mobilitásról szóló 2016. évi európai stratégiájának³ célkitűzése, hogy az 1990. évi értékhez képest 2050-ig legalább 60 %-kal kell csökkenteni a közlekedésből származó kibocsátást.
- (4) A tehergépkocsik és buszok, vagyis a nehézgépjárművek üvegházhatásúgáz-kibocsátása a közúti közlekedésből származó kibocsátás körülbelül egynegyedét jelenti az Unióban, és várhatóan 2030-ig tovább fog emelkedni. Olyan hatékony intézkedéseket kell bevezetni a nehézgépjárművek kibocsátásának csökkentésére, amelyek hozzájárulnak a szükséges kibocsátáscsökkentéshez a közlekedési ágazatban.

¹ HL C „„ . o.

² HL C „„ . o.

³ COM(2016) 501 final.

- (5) A nehézgépjárművek üzemanyag-fogyasztásának és CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló stratégiáról szóló 2014-es közleményében⁴ a Bizottság felismerte, hogy az ilyen intézkedések bevezetésének előfeltétele a CO₂-kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás meghatározására szolgáló szabályozott eljárás.
- (6) Az Európai Parlament és Tanács 595/2009/EK rendelete⁵ biztosítja az ilyen szabályozott eljárás létrehozásának kereteit. A mérések megbízható és összehasonlítható CO₂-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási adatokat szolgáltatnak majd az uniós nehézgépjárműpark járműveinek többségére vonatkozóan. Egy adott jármű vásárlója és a járművet nyilvántartásba vevő tagállam hozzáférést kap ezen információkhoz, ami részben kezeli majd az információhiányt.
- (7) A jármű CO₂-kibocsátásra és üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó teljesítményét nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni annak érdekében, hogy minden jármű-üzembentartó megalapozott döntést hozhasson vásárláskor. Ilyenformán minden járműgyártó össze fogja tudni hasonlítani járművei teljesítményét más gyártmányok teljesítményével. Ez ösztönözní fogja az innovációt, ami pedig fokozza majd a versenyképességet. Ez az információ az uniós és tagállami szintű szakpolitikai döntéshozók számára is szilárd alapot biztosít ahhoz, hogy olyan szakpolitikákat dolgozzanak ki, amelyek előmozdítják az energiahatékonyabb járművek elterjedését. Éppen ezért helyénvaló a(z) *[a megfelelő hivatkozás beillesztése]*-ről/-ről szóló (EU) [...] rendeletben az új nehézgépjárművek tekintetében meghatározott CO₂-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási értékek nyomon követése, ezek jelentése a Bizottságnak és nyilvánossá tétele.
- (8) Helyénvaló nyomon követni és bejelenteni az összes új nehézgépjármű és pótkocsi nyilvántartásba vételére vonatkozó adatokat – az erőátviteli rendszerekre és a karosszériára vonatkozó adatokat is ideértve – annak érdekében, hogy átfogó ismereteket szerezzünk az uniós nehézgépjárműpark összetételéről, idővel történő változásairól és a CO₂-kibocsátást érintő lehetséges hatásáról.
- (9) A CO₂-kibocsátást és üzemanyag-fogyasztást szemléltető adatok egyes, [2019-ben] nyilvántartásba vett új nehézgépjárművekre vonatkozóan fognak rendelkezésre állni. Ettől az időponttól kezdődően ezért a tagállamok illetékes hatóságainak kötelező lesz rendelkezésre bocsátaniuk az új nyilvántartásba vételekre vonatkozó adatokat, a gyártóknak pedig az ilyen járművekre vonatkozó műszaki adatokat.
- (10) A járművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztási teljesítményének meghatározásához szükséges műszaki adatoknak nyilvánosan hozzáférhetőnek kell lenniük annak érdekében, hogy a járművek műszaki előírásai és az azokhoz kapcsolódó teljesítmény átláthatóbbá váljon, és hogy fokozódjon a gyártók közötti verseny. Csak a személyes adatok védelme és a tisztességes verseny miatt érzékeny adatokat nem lehet közzétenni. Ugyanakkor a közérdek szempontjából egyértelmű,

⁴ COM(2014) 285 final.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 595/2009/EK rendelete (2009. június 18.) a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről (HL L 188., 2009.7.18., 1. o.).

⁶ A Bizottság (EU) [...] rendelete az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-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.....).

hogy a járművek teljesítményének meghatározásához szükséges műszaki adatok nyilvánosak legyenek. Az ilyen adatok ezért nem élvezhetnek mentességet a nyilvánosságra hozatal alól.

- (11) A nyomon követés és jelentéstétel tárgyát képező adatoknak mindenképpen megalapozottnak és megbízhatóknak kell lenniük. A Bizottságnak ezért rendelkeznie kell a végleges adatok ellenőrzésére és adott esetben korrigálására alkalmas eszközzel. Az ellenőrzési követelményeknél ezért az adatok megfelelő nyomon követését és ellenőrzését lehetővé tevő paramétereket is meg kell adni.
- (12) Az új személygépkocsik kibocsátásáról szóló 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁷ és az új könnyű haszongépjárművekről szóló 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁸ szerinti CO₂-kibocsátással kapcsolatos adatok nyomon követéséről és bejelentéséről szerzett tapasztalatok alapján helyénvaló az Európai Környezetvédelmi Ügynökségre ruházni azt a feladatot, hogy adatcserét folytasson a tagállamok illetékes hatóságaival és a gyártókkal, valamint hogy a végleges adatbázist a Bizottság nevében kezelje. Szintén helyénvaló összehangolni a nehézgépjárművekre vonatkozó nyomonkövetési és jelentéstételi eljárásokat a könnyű haszon gépjárműveknél már alkalmazott eljárásokkal.
- (13) Az e rendeletben a nyomon követett adatok ellenőrzéséről és korrigálásáról szóló rendelkezések végrehajtására vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. E hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁹ megfelelően kell gyakorolni.
- (14) Annak érdekében, hogy az adatszolgáltatási követelmények és a nyomonkövetési és jelentéstételi eljárás idővel továbbra is releváns maradjon a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátáshoz való hozzájárulásának értékelése szempontjából, valamint hogy biztosítsa az új és fejlett CO₂-kibocsátáscsökkentő technológiákra vonatkozó adatok rendelkezésre állását, felhatalmazást kell adni a Bizottságnak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelő jogi aktusok elfogadására az adatszolgáltatási követelmények, valamint a mellékletekben megállapított nyomonkövetési és jelentési eljárás módosítását illetően. Különösen fontos, hogy a Bizottság az 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.

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 443/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról (HL L 140., 2009.2.5., 1. o.).

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 510/2011/EU rendelete (2011. május 11.) az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról (HL L 145., 2011.5.31., 1. o.).

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (15) Mivel e rendelet célját – nevezetesen az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának nyomon követését és bejelentését – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme vagy hatása miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket fogadhat el az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A rendelet tárgya

E rendelet az Európai Unióban nyilvántartásba vett új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának nyomon követésére és bejelentésére vonatkozó rendelkezéseket határozza meg.

2. cikk

Hatály

Ezt a rendeletet a tagállamok és a nehézgépjárművek gyártói által az új járművek adatai tekintetében végzett nyomon követésre és jelentéstételre kell alkalmazni.

A rendeletet az alábbi járműkategóriákra vonatkozóan kell alkalmazni:

- a) a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁰ hatályán kívül eső, 2610 kg-ot meghaladó referenciatömegű, M1, M2, N1 és N2 kategóriájú nehézgépjárművek, és az M3 és N3 kategóriába tartozó valamennyi jármű;
- b) az O3 és O4 kategóriájú járművek.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹¹ és az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni.

4. cikk

Tagállamok általi nyomon követés és jelentéstétel

- (1) A tagállamok illetékes hatóságai [2020]-tól kezdődően minden év február 28-ig összegyűjtik az I. melléklet A. részében meghatározott adatokat az előző naptári évben az Unióban először nyilvántartásba vett új járművekre vonatkozóan. A korábban az Unión kívül nyilvántartásba vett új járművekre vonatkozó adatokat nem kell nyomon követni és bejelenteni, kivéve ha a nyilvántartásba vételük az Unióban

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.).

¹¹ 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 jóváhagyásáról („keretirányelv”) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

történő nyilvántartásba vétel előtt kevesebb mint három hónappal történt. Az adatokat a II. mellékletben meghatározott jelentéstételi eljárással összhangban kell közölni a Bizottsággal.

- (2) Az adatoknak az e rendelettel összhangban történő összegyűjtéséért és továbbításáért felelős illetékes hatóságok a tagállamok által a 443/2009/EK rendelet 8. cikkének (7) bekezdésével összhangban kijelölt illetékes hatóságok.

5. cikk

Gyártók általi nyomon követés és jelentéstétel

- (1) A nehézgépjárművek gyártói [2020]-tól kezdődően minden év február 28-ig összegyűjtik az I. melléklet B. részében meghatározott adatokat azokra a járművekre vonatkozóan, amelyek gyártási időpontja az előző naptári évre esik.
A gyártás időpontja a megfelelőségi nyilatkozat vagy adott esetben az egyedi jóváhagyási bizonyítvány aláírásának napja.
- (2) A gyártók kijelölnek egy kapcsolattartó pontot az adatok e rendelet szerint történő bejelentése céljából.

6. cikk

A nehézgépjárművek adatainak központi nyilvántartása

- (1) A Bizottság központi nyilvántartást vezet a 4. és 5. cikkel összhangban bejelentett adatokról. A nyilvántartásnak az I. melléklet B. részében meghatározott 1., 24., 25., 32., 33., 39. és 40. adat kivételével nyilvánosan hozzáférhetőnek kell lennie.
- (2) A nyilvántartást a Bizottság nevében az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) kezeli.

7. cikk

Adatminőség

- (1) Az illetékes hatóságok és a gyártók felelnek a 4. és 5. cikk szerint bejelentett adatok helytállóságáért és minőségéért. Az illetékes hatóságok és gyártók késedelem nélkül tájékoztatják a Bizottságot a bejelentett adatokkal kapcsolatban észlelt mindennemű hibáról.
- (2) A Bizottság saját maga is végezhet a 4. és 5. cikk szerint bejelentett adatok minőségére vonatkozó ellenőrzést.
- (3) Amennyiben a Bizottság adathibáról értesül, vagy saját ellenőrzése alapján eltéréseket állapít meg az adatkészletben, adott esetben megteszi a szükséges intézkedéseket a 6. cikkben említett központi nyilvántartásban közzétett adatok kijavítására.

8. cikk

Jelentés

- (1) A Bizottság az [energiaunió irányításáról szóló rendeletjavaslat 29. cikke szerinti] éves jelentés részeként közzéteszi a tagállamok és a gyártók által az előző naptári évre vonatkozóan benyújtott adatokról készített elemzését.
- (2) Az elemzésnek tartalmaznia kell legalább az uniós nehézgépjárműparknak, valamint az egyes gyártók nehézgépjárműinek az átlagos üzemanyag-fogyasztás és CO₂-

kibocsátás tekintetében elért teljesítményét. Amennyiben azok rendelkezésre állnak, figyelembe kell vennie az új és fejlett CO₂-kibocsátáscsökkentő technológiák elterjedésére vonatkozó adatokat is.

- (3) A Bizottság az elemzést az EEA segítségével készíti el.

9. cikk

A végrehajtási hatáskörök átruházása

A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározhatja a 7. cikk (2) és (3) bekezdésében említett ellenőrző és korrekciós intézkedéseket. E végrehajtási jogi aktusokat a 11. cikkben említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

10. cikk

Felhatalmazás

- (1) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy módosítsa az I. mellékletet az abban meghatározott adatszolgáltatási követelmények naprakésszé tétele vagy kiigazítása céljából, amennyiben ez szükséges ahhoz, hogy alapos elemzést bocsásson rendelkezésre a 8. cikkel összhangban.
- (2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy az e rendelet alkalmazásából fakadó tapasztalatok fényében módosítsa a II. mellékletet az abban meghatározott nyomonkövetési és jelentéstételi eljárás kiigazítása céljából.

11. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot a 280/2004/EK európai parlamenti és tanácsi határozat¹² 9. cikkével létrehozott Éghajlatváltozási Bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

12. 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 Bizottságnak a 10. cikk szerinti, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása [e rendelet hatálybalépésének napja]-tól/-től, határozatlan időre szól.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 10. cikk szerinti felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 280/2004/EK határozata (2004. február 11.) az üvegházhatást okozó gázok Közösségen belüli kibocsátásának nyomon követését szolgáló rendszerről és a Kiotói Jegyzőkönyv végrehajtásáról (HL L 49., 2004.2.19., 1. o.).

felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 10. cikk értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

13. cikk *Hatálybalépés*

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik 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

Pénzügyi kimutatás – Ügynökségek
Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA);

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

- 1.1. A javaslat/kezdemenyezés címe
- 1.2. A tevékenység alapú irányítás / tevékenység alapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett szakpolitikai terület(ek)
- 1.3. A javaslat/kezdemenyezés típusa
- 1.4. Célkitűzés(ek)
- 1.5. A javaslat/kezdemenyezés indoklása
- 1.6. Az intézkedés és a pénzügyi hatás időtartama
- 1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

- 2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések
- 2.2. Irányítási és kontrollrendszer
- 2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

- 3.1. A többéves pénzügyi keret mely fejezetét/fejezeteit és a költségvetés mely kiadási tételét/tételeit érintik a kiadások?
- 3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás
 - 3.2.1. *A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összegzése*
 - 3.2.2. *A(z) [szerv] előirányzataira gyakorolt becsült hatás*
 - 3.2.3. *A(z) [szerv] emberi erőforrásaira gyakorolt becsült hatás*
 - 3.2.4. *A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség*
 - 3.2.5. *Harmadik felek részvétele a finanszírozásban*
- 3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdemenyezés címe

Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről

1.2. A tevékenység alapú irányítás / tevékenység alapú költségvetés-tervezés keretében tartozó érintett szakpolitikai terület(ek)²²

34: Éghajlat-politika

1.3. A javaslat/kezdemenyezés típusa

- ☒ A javaslat/kezdemenyezés új intézkedésre irányul
- ☐ A javaslat/kezdemenyezés kísérleti projektet / előkészítő intézkedést követő új intézkedésre irányul²³
- ☐ A javaslat/kezdemenyezés jelenlegi intézkedés meghosszabbítására irányul
- ☐ A javaslat/kezdemenyezés új intézkedésnek megfelelően módosított intézkedésre irányul

1.4. Célkitűzés(ek)

1.4.1. A javaslat/kezdemenyezés által érintett többéves bizottsági stratégiai célkitűzés(ek)

A javaslat az első, 2017 májusában elfogadandó első mobilitási csomag egyik kulcsfontosságú jogszabályi intézkedése. Hozzájárul a Bizottság 2016-ban elfogadott, az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiájának²⁴, és az üzemanyag-hatékonyság javítására és a nehézgépjárművek, azaz a tehergépkocsik és buszok kibocsátásának csökkentésére irányuló cselekvési tervének²⁵ a végrehajtásához.

A javaslat „A nehéz gépjárművek üzemanyag-fogyasztásának és CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló stratégia”²⁶ című 2014-es bizottsági közleményben bejelentett végrehajtási intézkedések része, amelyek célja a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának tanúsítására vonatkozó eljárás létrehozása, valamint annak az Unió piacán forgalomba hozott összes jármű tekintetében történő nyomon követése és bejelentése.

Ez az intézkedés biztosítja majd a nehézgépjárművek jövőbeli CO₂-kibocsátási előírásainak legfontosabb végrehajtási eszközét, amelyről a Bizottság 2018-ban tervez javaslatot tenni.

A javaslat hozzájárul az Unió azon elkötelezettségéhez, hogy 1990-hez viszonyítva 2030-ig legalább 40 %-os kibocsátáscsökkentést érjen el a területén.

²² Tevékenység alapú irányítás: ABM (Activity Based Management), tevékenység alapú költségvetés-tervezés: ABB (Activity Based Budgeting).

²³ A költségvetési rendelet 54. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

²⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

²⁶ COM (2014)285, forrás: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm

1.4.2. *Konkrét célkitűzés(ek) és a tevékenységalapú irányítás / tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett tevékenység(ek)*

3. konkrét célkitűzés

A közlekedési ágazat további széntelenítése az Unióban harmonizált szakpolitikák kidolgozása és végrehajtása révén (más főigazgatóságokkal, például a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósággal, a Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatósággal együttműködve...).

A tevékenységalapú irányítás / tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett tevékenység(ek)

ABB-tevékenység kódja: 34 02 – Uniós és nemzetközi szintű éghajlat-politika.

ABB-tevékenység kódja: 07 02 – Uniós és nemzetközi szintű környezetpolitika (költségvetési jogcímcsoport: 07 02 06, Európai Környezetvédelmi Ügynökség).

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

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

A javaslat az Unió piacán forgalomba hozott új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának nyomon követésére és bejelentésére vonatkozó rendszert hozza létre.

A javaslat hozzá fog járulni a nehézgépjármű-piac átláthatóbbá válásához, ami ösztönözni fogja a versenyt a nehézgépjármű-gyártók és fuvarozók között. A nagyobb verseny pedig serkenteni fogja az innovációt az alkatrész- és járműgyártók szintjén, hogy energiatakarékos járműveket hozzanak létre az Unió piacán.

Ha a nyomon követés és a jelentéstétel az Unió nehézgépjárműparkja energiahatékonyságának 1 %-os további, fokozatos javulását eredményezi, az várhatóan 2,1 Mt CO₂-kibocsátáscsökkentéshez vezet.

1.4.4. *Eredmény- és hatásmutatók*

Tüntesse fel a javaslat/kezdemenyezés megvalósításának nyomon követését lehetővé tevő mutatókat.

1. mutató: A tanúsítási jogszabályok hatálya alatt, az Unióban nyilvántartásba vett új nehézgépjárművek éves átlagos CO₂-kibocsátása és üzemanyag-fogyasztása járműkategóriánként, gyártónként és tagállamonként.

2. mutató: Az ugyanazon járműkategóriába tartozó járművek éves átlagos CO₂-kibocsátása és üzemanyag-fogyasztása a különböző évek alatt.

3. mutató: Az új járművekbe szerelt üzemanyag-hatékonysági technológiák éves áttekintése és penetrációs szintjük.

1.5. **A javaslat/kezdemenyezés indoklása**

1.5.1. *Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek)*

A tagállamoknak és az Unióban újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművek gyártóinak össze kell gyűjteniük a CO₂-kibocsátásra vonatkozó ellenőrző adatokat, és azokról be kell számolniuk a Bizottságnak az Európai Környezetvédelmi Ügynökség adattárán keresztül.

Az adatok gyűjtését és kezelését az Európai Környezetvédelmi Ügynökség végezné. Az adatkészletet minden évben nyilvánosságra hozzák. A Bizottság éves nyomkövetési jelentést tenne közzé.

1.5.2. *Az uniós részvételből adódó többletérték*

Az új nehézgépjárművek és fuvarozók piaca egyaránt uniós szintű, egyúttal az egységes piac szerves részét is képezi. Az átláthatóságnak az új nehézgépjárművek üzemanyag-fogyasztása és CO₂-kibocsátása tekintetében tapasztalható hiányával a tagállamok egyikében sem foglalkoznak, pedig az az Unió egészét érinti. Ezen túlmenően a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátása az Unió üvegházhatásúgáz-kibocsátására előirányzott kibocsátáscsökkentési céljának is részét képezi.

Mivel nem állnak rendelkezésre uniós szintű nyomkövetési és jelentéstételi jogszabályok, a nemzeti hatóságok különböző nyomkövetési és jelentéstételi megközelítéseket fogadhatnak el, ami az ilyen adatok részleges és következtetlen módon történő gyűjtését eredményezné Unió-szerte. Mindez magas adminisztratív terhekkel járna a nehézgépjármű-gyártók számára, akiknek meg kellene felelniük a különböző jelentéstételi rendszereknek. A javaslat kidolgozása során folytatott nyilvános konzultáció szerint azonban a nemzeti hatóságok inkább nem tesznek semmit.

A nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának nyomon követésére és bejelentésére szolgáló uniós szintű rendszer hozzáférést fog biztosítani a nehézgépjármű-vásárlók és a szakpolitikai döntéshozók számára a fejlett, üzemanyag-hatékony technológiák penetrációjának és tényleges elterjedésének szintjével kapcsolatos információkhoz.

Emellett az éghajlatváltozás határokon átnyúló probléma, ugyanakkor az Unió és a tagállamok megosztott hatáskörébe tartozik. Ezért az éghajlatváltozás elleni fellépést össze kell hangolni európai szinten – az uniós fellépés a szubszidiaritás elve alapján indokolt.

1.5.3. *Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága*

A személygépjárművek és a kisteherautók számára már létezik kötelező uniós szintű rendszer a CO₂-kibocsátás nyomon követésére és bejelentésére²⁷. A rendszer az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek uniós piacának nagyobb átláthatóságát illetően nagyon hasznosnak bizonyult. Az EEA évente közzétett adatkészletét széles körben használják a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának összehasonlítására az Unióban. A személygépjárművek és a kisteherautók CO₂-teljesítményszabványának meghatározásához és a gyártók éves szabványoknak való megfelelésének értékeléséhez is alapként szolgál.

A nehézgépjárművekhez javasolt uniós szintű nyomkövetési és jelentéstételi rendszer nagymértékben épít a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó uniós szintű nyomkövetési és jelentéstételi rendszerből szerzett tapasztalatokra. A könnyű haszongépjárműveket illetően a rendeletjavaslat jármű-azonosító számokon (VIN) alapuló nyomkövetési rendszert irányoz elő, amelyhez mind a tagállamok, mind a gyártók megküldik az adatokat az adminisztratív terhek minimális szinten tartása érdekében. Csakúgy, mint a személygépjárművek és kisteherautók nyomkövetési és jelentéstételi rendszerénél, ebben az esetben is az Európai Környezetvédelmi

²⁷

A 443/2009/EK rendelet és az 510/2011/EU rendelet.

Ügynökség adattárát használnák az adatok benyújtására. Ezen túlmenően, mivel az Európai Környezetvédelmi Ügynökség sok tapasztalattal rendelkezik a CO₂-kibocsátás nyomon követése terén, támogatni fogja a Bizottságot a nehézgépjárművek uniós szintű nyomonkövetési rendszerének kezelésében.

1.5.4. *Egyéb releváns eszközökkel való összeegyeztethetőség és lehetséges szinergia*

A javaslat összhangban van az 595/2009/EK rendeletnek a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának tanúsítása tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló [...] bizottsági rendeletjavaslattal.

1.6. Az intézkedés és a pénzügyi hatás időtartama

- ☐ A javaslat/kezdeményezés **határozott időtartamra** vonatkozik
 - ☐ A javaslat/kezdeményezés időtartama: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig
 - ☐ Pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig
- ☒ A javaslat/kezdeményezés **határozatlan időtartamra** vonatkozik
 - Beindítási időszak: 2018-tól (pénzügyi hatás nélkül), határozatlan időre,
 - azt követően: rendes ütem.

1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)

- ☒ 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 208. és 209. cikkében említett szervek;
 - ☐ közjogi szervek;
 - ☐ magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, olyan mértékben, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtanak;
 - ☐ a 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

Szükség lesz az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) részvételére az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről szóló rendeletjavaslat kötelezettségeinek végrehajtásához.

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Gyakoriság és feltételek.

A rendeletjavaslat meghatározza, hogy a tagállamoknak és a gyártóknak milyen gyakorisággal és milyen adatokat kell bejelenteniük az Unióban újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművekkel kapcsolatban. A rendeletjavaslatban meghatározott adatokat évente jelenteni kell az Európai Környezetvédelmi Ügynökség adattárának felhasználásával. A tagállamok és gyártók éves jelentéstételével összefüggően a CIRCABC platformon lesz elérhető további iránymutatás.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer

2.2.1. Felismert kockázat(ok)

Előfordulhat, hogy a tagállamok vagy a gyártók késve teljesítik nyomonkövetési és beszámolási kötelezettségeiket. A tagállamok várhatóan ugyanazokat a hatóságokat fogják kijelölni ehhez a járműkategóriához, amelyek a személygépjárművek és kisteherautók nyomon követéséért és a velük kapcsolatos jelentéstételért is felelősek. Ezek a hatóságok jól ismerik a nyomonkövetési és a jelentéstételi feladatokat, valamint a releváns informatikai eszközöket, ami minimalizálni fogja az említett kockázatokat.

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség adattára egy jól működő adatbejelentő rendszer. A rendszer esetleges leállására és a titoktartási problémák kezelésére megfelelő eljárások vannak érvényben.

2.2.2. A működő belső kontrollrendszerrel kapcsolatos információk

Az előirányzott ellenőrzési rendszerekről a költségvetési rendelet és az alkalmazási szabályok rendelkeznek.

2.2.3. Az ellenőrzések költsége és haszna, a várt hibaarány értékelése

Nem alkalmazandó

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket.

A költségvetési rendeletnek a csalások és szabálytalanságok megelőzésére történő alkalmazása mellett az új személygépjárművek és könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának nyomon követésére és bejelentésére szolgáló jól bevált rendszerre építve fogják a benyújtott adatok minőség-ellenőrzését és hitelesítését elvégezni a hiányosságok, illetve a szabálytalanságok kezelése érdekében.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A többéves pénzügyi keret mely fejezetét/fejezeteit és a költségvetés mely kiadási tételét/tételeit érintik a kiadások?

- Jelenlegi költségvetési tételek

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

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám [Megnevezés...]	Diff./nem diff. ²⁸	EFTA-országoktól ²⁹	tagjelölt országoktól ³⁰	harmadik országoktól	a költségvetési rendelet 21. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében
2	34 02 01: Az Unió ÜHG-kibocsátásának csökkentése (mérséklés)	Diff.	NEM	NEM	NEM	NEM
2	07 02 06: Európai Környezetvédelmi Ügynökség	Nem diff.	IGEN	IGEN	IGEN	NEM

- Létrehozandó új költségvetési tételek

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

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám [Megnevezés...]	diff./nem diff.	EFTA-országoktól	tagjelölt országoktól	harmadik országoktól	a költségvetési rendelet 21. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében
	[XX.YY.YY.YY]		IGEN/ NEM	IGEN/ NEM	IGEN/ NEM	IGEN/NEM

²⁸

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

²⁹

EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

³⁰

Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelölt országok.

3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás

3.2.1. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összegzése

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret fejezete	Szám 2	Fenntartható növekedés: természeti erőforrások
---	-----------	--

[Szerv]: <EEA – Európai Környezetvédelmi Ügynökség>			Tárgyé v 2019	Tárgyé v 2020	Tárgyé v N+2.	Tárgyé v N+3.	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN 2019-2020
1. cím: Személyzeti kiadások	Kötelezettségvállalási előirányzatok	1)	0,150	0,200						0,350
	Kifizetési előirányzatok	2)	0,150	0,200						0,350
2. cím: Infrastrukturális és igazgatási kiadások	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)								
	Kifizetési előirányzatok	(2a)								
3. cím: Működési kiadások	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(3a)	0,250	0,175						0,425
	Kifizetési előirányzatok	3b)	0,250	0,175						0,425
PÉNZÜGYI keretösszeg – [szerv] <EEA>	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=1+1a+3a	0,400	0,375						0,775
	Kifizetési előirányzatok	=2+2a+3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. A(z) [szerv] előirányzataira gyakorolt becsült hatás

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

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a teljesítéseket ↓			Tárgyév 2019		Tárgyév 2020		Tárgyév N+2.		Tárgyév N+3.		A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető						ÖSSZESEN	
	TELJESÍTÉSEK																	
	Típus ³¹	Átlagos költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Összesített szám	Összköltség
1. KONKRÉT CÉLKITÜZÉS ³² ...																		
- Intézményi jelentéstételi platform			1	0,250														0,250
Minőség-ellenőrzési és -biztosítási rendszer támogatása a tagállami és gyártói bejelentésekhez, kommunikáció a tagállamokkal és a gyártókkal, adatbázis-gondozás és -karbantartás, ügykezelési					1	0,175												0,025
- Teljesítés																		

³¹ A teljesítés a nyújtandó termékekre és szolgáltatásokra vonatkozik (pl. finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

³² Az 1.4.2. „Konkrét célkitűzés(ek)...” pontban ismertetettek szerint:

1. konkrét célkitűzés részösszege	1	0,250	1	0,175												0,275
2. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS																
– Teljesítés																
2. konkrét célkitűzés részösszege																
ÖSSZKÖLTSÉG	1	0,250	1	0,175												0,275

3.2.3. Az EEA emberi erőforrásaira gyakorolt becsült hatás

3.2.3.1. Összegzés

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

millió EUR (három tizedesjegyre)

millió EUR (három tizedesjegyre)

	Tárgyév 2019	Tárgyév 2020	Tárgyév N+2.	Tárgyév N+3.	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető	ÖSSZES EN 2019+2020
						0

Tisztviselők (AD besorolás)								
Tisztviselők (AST besorolás)								
Szerződéses alkalmazottak	0,150	0,200						0,350
Ideiglenes alkalmazottak								
Kirendelt nemzeti szakértők								

ÖSSZESEN	0,150	0,200						0,350
----------	-------	-------	--	--	--	--	--	-------

Alkalmazottakra gyakorolt becsült hatás (további teljes munkaidős egyenérték) – létszámterv

Besorolási csoport és fokozat	2019. év	2020. év	N+2. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				
AD11				

AD10				
AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
AD összesen				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
AST összesen				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				
AST/SC 1				

AST/SC összesen				
MINDÖSSZESEN				

Alkalmazottakra gyakorolt becsült hatás (további alkalmazottak) – külső személyzet

Szerződéses alkalmazottak	N. év	N+1. év	N+2. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető
IV. besorolási csoport	1	1		
III. besorolási csoport	1(*)	1		
II. besorolási csoport				
I. besorolási csoport				
Összesen	2	2		

(*) a felvétel 2019 közepére várható.

Kirendelt nemzeti szakértők	N. év	N+1. év	N+2. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető
Összesen				

Kérjük, jelölje meg a tervezett felvételi dátumot, és ennek megfelelően igazítsa ki az összeget (ha a felvétel júliusban történik, az átlagköltség 50 %-át kell figyelembe venni), és indokolja részletesen a mellékletben.

Az EEA-n belül a személygépjárművek és kisteherautók³³ CO₂-kibocsátásának nyomon követésével foglalkozó 1 ideiglenes és 1 szerződéses alkalmazotton túlmenően, és tekintettel az Ügynökségnek javasolt kiegészítő tevékenységek korlátlan időtartamára, az EEA-nak 2 további szerződéses alkalmazottra van szüksége az alábbiak kezelésére:

- új adatszolgáltatási folyamatok és e-jelentéstételi infrastruktúra létrehozása, kezelése és fenntartása, az összes informatikai tevékenységet is beleértve a nehézgépjárművek adatainak benyújtásához kapcsolódóan,
- részletes adatminőség-értékelés és minőség-ellenőrzés végrehajtása a tagállamok és a gyártók által benyújtott adatokra vonatkozóan, a tagállami hatóságokkal, a gyártási szakértőkkel és a kapcsolódó ügyfélszolgálati támogatással folytatott kommunikáció összehangolását is ideértve,
- az adatkészletek összeállítása és közzététele az EEA honlapján az Európai Bizottság és más érdekelték számára.

³³

A 443/2009/EK rendelet és az 510/2011/EU rendelet.

Az egyik szerződéses alkalmazott (IV. besorolási csoport) 2019-ben kezdene; feladata a jelentéstételi rendszer előkészítése és végrehajtása lenne annak biztosítása érdekében, hogy az 2020-ban teljes mértékben működőképes legyen. A második szerződéses alkalmazott (III. besorolási csoport) 2019 második felében kezdene, feladata pedig az lenne, hogy támogassa a jelentéstételi rendszer végrehajtását, valamint a minőségbiztosítási és adatminőség-ellenőrzési rendszerek kidolgozását.

A költségvetésre gyakorolt hatást ennek megfelelően számították ki, szerződéses alkalmazottanként évente 100 000 EUR átlagköltséggel számolva.

3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

- ☒ A javaslat/kezdeményezés összeegyeztethető a jelenlegi többéves pénzügyi kerettel.
- ☒ A javaslat/kezdeményezés miatt szükséges a többéves pénzügyi keret vonatkozó fejezetének átprogramozása.

Fejtse ki, miként kell átprogramozni a pénzügyi keretet: tüntesse fel az érintett költségvetési tételeket és a megfelelő összegeket.

A kezdeményezésjavaslathoz a költségvetési programozás növelése szükséges az Európai Környezetvédelmi Ügynökség munkájához való hozzájárulás érdekében, amelyet a 07 02 06 költségvetési jogcímcsoportból, a 3.2.1. táblázatban feltüntetett összegekkel finanszíroznak a 2019-es és 2020-as költségvetési évre vonatkozóan.

- ☐ A javaslat/kezdeményezés miatt szükség van a rugalmassági eszköz alkalmazására vagy a többéves pénzügyi keret felülvizsgálatára¹.

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

3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

- A javaslat/kezdeményezés nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi becsült társfinanszírozást irányozza elő:

millió EUR (három tizedesjegyre)

	Tárgyév N	Tárgyév N+1.	Tárgyév N+2.	Tárgyév N+3.	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet								
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN								

¹

Lásd a 2014–2020-as időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretről szóló 1311/2013/EU, Euratom tanácsi rendelet 11. és 17. cikkét.

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

- ☒ A javaslatnak/kezdemenyezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- ☐ A javaslatnak/kezdemenyezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:
 - ☐ a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást
 - ☐ a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési tétel:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdemenyezés hatása ²						
		Tárgyév N	Tárgyév N+1.	Tárgyév N+2.	Tárgyév N+3.	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető		
... jogcímcsoport								

Az egyéb címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési tétel(ek)e)t.

--

Ismertesse a bevételre gyakorolt hatás számításának módszerét.

--

² A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összegeket, vagyis a 25 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegeket kell megadni.