

Brüsszel, 2018.7.3.
COM(2018) 284 final/2

2018/0143 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2018) 284 final of 17.05.2018

Concerns all language versions.

Correction of minor non-substantial errors in the act and its annexes.

The text shall read as follows:

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátási előírásainak meghatározásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A Párizsi Megállapodás aláírásával az Európai Unió (EU) kötelezettséget vállalt az éghajlatváltozás megelőzésére a globális felmelegedés jóval 2° C alatt tartásával. E kötelezettségvállalás teljesítésének egyik alapvető előfeltétele az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásának csökkentése.

Az EU 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai kerete az Unión belüli üvegházhatásúgáz-kibocsátás legalább 40 %-os csökkentését irányozza elő az 1990-es értékekhez képest. Ennek a célkitűzésnek az elérése, valamint az éghajlatváltozás által okozott költségek és súlyos hatások elkerülése érdekében minden ágazatnak ki kell vennie a részét a folyamatból.

A közúti közlekedési ágazat kulcsfontosságú szerepet játszik az üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentése és az uniós gazdaság dekarbonizációja szempontjából. A könnyűgépjárművek – a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek (kisteherautók) – már teljesítik a kibocsátáscsökkentés rájuk eső részét, és 2017-ben a Bizottság olyan jogszabályi¹ javaslatot terjesztett elő, amely a 2020 utáni időszakra további csökkentést ír elő erre a járműcsoportra vonatkozóan.

A közúti árufuvarozás alapvető fontosságú az európai kontinens iparának és kereskedelmének fejlődése szempontjából. A szárazföldi árufuvarozás kb. 70 %-át tehergépkocsikkal végzik, amelyek emellett alapvető közszolgáltatásokat is ellátnak. A közúti árufuvarozási és személyszállítási ágazat főképp kis- és középvállalkozásokból (kkv-kból) áll. Az Unióban tevékenykedő több mint 600 000 vállalkozás csaknem 3 millió munkavállalót foglalkoztat. A tehergépkocsik gyártásának, javításának, értékesítésének, lízingelésének és biztosításának területén további 3,5 millió munkavállalót foglalkoztatnak.

Bár a nehézgépjárművek, azaz a tehergépkocsik és az autóbuszok CO₂-kibocsátásai a teljes uniós kibocsátások kb. 6 %-áért, illetve a közúti közlekedésből származó uniós CO₂-kibocsátások 25 %-áért felelősek, ezek uniós szinten jelenleg nincsenek szabályozva. Ez három fő problémát vet fel.

Az első, hogy további fellépés hiányában a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátása az előrejelzések szerint 9 %-kal nőni fog a 2010 és 2030 közötti időszakban a növekvő fuvarozási tevékenységnek köszönhetően. Ahogy arra a könnyűgépjárművekre vonatkozó 2020 utáni CO₂-kibocsátási előírásokat kísérő hatásvizsgálat² rávilágított, a közúti közlekedési ágazat területén további intézkedésekre van szükség a közös kötelezettségvállalási rendeletben rögzített 2030-ra szóló nemzeti célértékek elérése érdekében.

A második, hogy a fuvarozók és ügyfelek jelenleg nem részesülnek az üzemanyag-megtakarítások és a csökkenő üzemanyag-számlák előnyeiben. Bár a kibocsátások csökkentésére szolgáló költséghatékony technológiák könnyen hozzáférhetők, ezek nem terjedtek el széles körben a nehézgépjárművek piacán. Ez hátrányos a fuvarozók, különösen a

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD (2017) 650 final

kis-, közép- és mikrovállalkozások számára, amelyek esetében az üzemanyag-költségek a teljes működési kiadások akár egynegyedét is meghaladhatják.

A harmadik, hogy az uniós nehézgépjármű-gyártókra egyre nagyobb globális versenykényszer nehezedik abból adódóan, hogy az Egyesült Államok, Kanada, Japán és Kína már végrehajtották a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásainak csökkentésére szolgáló szabályozási intézkedéseket. Az uniós gépjárműiparnak ezeken a piacokon tartania kell a lépést a technológiai fejlesztésekkel, hogy a gépjárművek üzemanyag-hatékonyságának területén megőrizze technológiai vezető szerepét.

A közúti közlekedés dekarbonizációjára több uniós jogszabály is vonatkozik, amelyek bizonyos mértékben kezelik az előbbieken felsorolt problémákat. Ezek a kínálati, a keresleti, a gazdasági és a támogató eszközöket érintik. Ezek az intézkedések azonban nem elegendők az üzemanyag-hatékony technológiák elterjedésének útjában álló fő piaci akadályok megszüntetéséhez.

Ezeknek a piaci akadályoknak a kezelése érdekében az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátási követelményeire vonatkozó javaslat egy uniós szintű, kiegészítő, kínálatoldali intézkedést határoz meg, az alábbi fő célkitűzésekkel:

- A nehézgépjármű-ágazat CO₂-kibocsátásának csökkentése az uniós éghajlat-politika és a Párizsi Megállapodás követelményeivel összhangban, a városok légszennyezésének jelentős mértékű csökkentése mellett.
- A fuvarozók – amelyek jelentős része kkv – működési költségeinek, illetve általánosabban véve az üzemanyag-megtakarítások megvalósulásától függő, fogyasztókra háruló közlekedési költségek csökkentése.
- Az uniós nehézgépjármű-gyártók és alkatrész-beszállítók technológiai és innovációs vezető pozíciójának megőrzése.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

E javaslat a harmadik mobilitási csomag részét képezi. Az alacsony kibocsátású mobilitás 2016-os európai stratégiájában tett kötelezettségvállalást teljesíti. Ennek a stratégiának a célja többek között a közúti közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 60 %-os csökkentése 2050-re az 1990-es értékekhez képest, valamint a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó előírások meghatározása.

A javaslat a szabályozási környezetet érintő és a nehézgépjárművek ágazatán belüli alacsony kibocsátású mobilitást ösztönző egyéb uniós mobilitáspolitikai intézkedéseken alapul, ilyen többek között a tanúsítási rendelet³, a nyomonkövetési és bejelentési rendelet⁴, az uniós típusjóváhagyási rendszer, az euromatrica-irányelv⁵, az üzemanyagok minőségéről szóló irányelv⁶, a tiszta járművekről szóló irányelv⁷, a megengedett legnagyobb össztömegről és

³ A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának meghatározásáról.

⁴ COM(2017) 0279 final.

⁵ 2011/76/EU irányelv.

⁶ 2009/30/EK irányelv.

⁷ 2009/33/EK irányelv.

méretekről szóló irányelv⁸ és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló irányelv⁹, illetve kiegészíti azokat.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Ez a javaslat hozzájárul az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, biztonságos és versenyképes gazdaságra történő áttéréshez, valamint segít az energiaunióra vonatkozó stratégiában¹⁰ meghatározott 40 %-os kibocsátáscsökkentési célérték elérésében. Emellett segít a tagállamoknak a közös kötelezettségvállalási rendeletben¹¹ meghatározott nemzeti kibocsátáscsökkentési célértékek elérésében.

Végül a javaslat össze van hangolva azzal a globális szintű kötelezettségvállalással is, amelyet az EU az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye Felelősség 21. konferenciáján (COP21), Párizsban született megállapodás ambiciózus éghajlat-politikai célkitűzéseivel kapcsolatban tett.

Az uniós gépjárműipar technológiai és innovációs vezető pozíciójával kapcsolatos kérdések kezelésével a javaslat összhangban van a megújított iparpolitikai stratégiával¹², amely hangsúlyozza, hogy a modern és versenyképes gépjárműipar kulcsfontosságú összetevőként épül be az EU gazdaságába. Emellett az új energiahatékony technológiák bevezetésének ösztönzésével a javaslat hozzájárul az Unió munkahelyteremtésre és növekedésre vonatkozó célkitűzéseinek eléréséhez is.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 191–193. cikke meghatározza az EU hatásköreit az éghajlatváltozás területén. Különösen jogalapot szolgáltatnak a nehézgépjárművek üzemanyag-fogyasztásának és CO₂-kibocsátásának területén való fellépéshez.

A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó határértékeket megállapító 443/2009/EK és 510/2011/EU rendelet elfogadásával az Unió már fellépett a járművek CO₂-kibocsátásának területén. A Bizottság emellett a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről szóló rendeletre irányuló javaslatot is elfogadott. Ezek a rendeletek a szerződés környezetet érintő fejezetén, konkrétan az EUMSZ 192. cikkén alapulnak.

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

Az uniós szintű fellépés szükségessége

Az éghajlatváltozás egy határokon átnyúló probléma, amely az EU és a tagállamok megosztott hatáskörébe tartozik. A nyújtott szolgáltatások fényében a közúti áru fuvarozást szintén határokon átnyúló jelleg jellemzi. Az áruk fuvarozására nem csak országokon belül, hanem a tagállamok között is sor kerül, a nehézgépjárműveket pedig az egész Európai Unióban forgalmazzák.

⁸ 2015/719/EU irányelv.

⁹ 2014/94/EU irányelv.

¹⁰ COM(2015) 080 final.

¹¹ COM(2016) 482 final.

¹² COM(2017) 479 final.

Ezért az uniós fellépés az éghajlatváltozás határokon átnyúló hatásai, valamint a közúti árufuvarozás és a nehézgépjárművek egységes piacának védelme szempontjából egyaránt indokolt.

Uniós szintű fellépés hiányában a nehézgépjárművek kibocsátásának csökkentését célzó tagállami kezdeményezésekre kellene támaszkodni. Jelenleg azonban számos tagállam kedvezményes adóztatást alkalmaz a nehézgépjárművekkel végzett fuvarozás ágazatában felhasznált üzemanyagra, és kevés jel utal arra, hogy ez a jövőben változni fog. Az üzemanyagokra kivetett adó jelenlegi mértéke nem eredményezte az üzemanyag-hatékonyság szükséges javulását.

Emellett ezek a döntések tagállami hatáskörbe tartoznak, és valószínűtlen, hogy a tagállamok közösen olyan szintre emelnék az üzemanyagra kivetett adó mértékét, ami a hatékonyság jelentős javulását eredményezné. Az uniós adópolitikára továbbá az egyhangú döntés szabálya vonatkozik, ami megnehezíti a harmonizációt ezen a szakpolitikai területen.

Ezekből az okokból az üzemanyagokra kivetett adó mértékének esetleges megnövelése csupán kiegészítő jelleggel bírhat, azonban nem helyettesítheti a CO₂-kibocsátási előírások meghatározását.

Emellett, ha a megfelelő intézkedések meghozatala a tagállamok feladata maradna, akkor eltérő nemzeti rendszerek jöhetnének létre, például a közös kötelezettségvállalási rendeletben meghatározott célértékektől függően. Ennek eredményeként eltérő ambíciószintek és tervezési paraméterek alakulnának ki, amelyek számos technológiai alternatívát vonnának maguk után, kockára tennék a méretgazdaságossági előnyöket, és az egységes piac széttöredezettségét okoznák.

Mivel a gyártók az egyes tagállamokban eltérő mértékű gépjárműpiaci részesedéssel rendelkeznek, a különböző nemzeti jogszabályok eltérő mértékben érintenék őket, ami a verseny torzulásához vezethetne.

Következésképpen koordinált és kiegészítő jellegű uniós szintű fellépés szükséges.

Az uniós fellépés hozzáadott értéke

Tekintettel a nehézgépjárművek meglévő egységes piacára, a harmonizált fellépés biztosítása és az új nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási célértékek uniós szintű meghatározása költséghatékonyabb megoldásnak számít. Még akkor is, ha minden tagállam meghatározná az új járművek CO₂-kibocsátására vonatkozó szabályozási előírásokat, az országok közötti elégtelen koordináció megfelelési költségeket okozhatna a gyártóknak, valamint az európai piac széttöredezettségének következtében csökkenthetné az üzemanyag-hatékony nehézgépjárművek tervezésére való hajlandóságot.

A közös előírások és műszaki megoldások vagy jármű-konfigurációk hiányából eredő többletköltségeket az alkatrész-beszállítóknak és a gépjárműgyártóknak együttesen kellene viselniük. Végso soron azonban ezeket áthárítanák a fogyasztókra, akiknek magasabb árat kellene fizetniük a járművekért.

Az új járművek üzemanyag-hatékonyságának maximalizálásához, ezen túlmenően pedig az alternatív erőátviteli rendszerekre való áttéréshez szükséges jelentős beruházások elvégzése érdekében a gépjárműiparnak a lehető legnagyobb mértékű szabályozási biztonságra van szüksége. Az uniós szinten harmonizált előírások hosszú távú tervezési horizonton biztosítják ezt a szabályozási biztonságot; ezeknek az előírásoknak a tagállami szinten történő végrehajtása nem járna ugyanolyan hatékonysággal és biztonsággal.

- **Arányosság**

Az e javaslat által lefedett szakpolitikai lehetőségek célja a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának szabályozása. A javaslat rendelkezései kizárólag a meghatározott célkitűzések eléréséhez szükséges mértékre korlátozódnak.

Ennek fényében a javaslat megfelel az arányosság elvének. A kibocsátási előírásokat költséghatékony módon határozza meg annak érdekében, hogy az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátását a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó uniós éghajlat- és energiapolitikai kerettel összhangban a szükséges mértékben csökkenteni lehessen, ugyanakkor gondoskodik a gyártók közötti igazságos tehermegosztásról is.

Az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat 7. fejezete az egyes szakpolitikai lehetőségeket vizsgálja arányossági szempontból.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

A legmegfelelőbb jogi eszköznek egy rendelet tekinthető, mivel biztosítja a CO₂-kibocsátásra vonatkozó előírások gyártók általi betartását, ugyanakkor nem igényli a tagállamok jogrendszerébe való átültetést. Az uniós célkitűzés az Unió egészére alkalmazandó. Ezért biztosítani kell, hogy minden tagállamban egységes megközelítést alkalmazzanak. Továbbá, ahogy az a fentebbiekben kifejtésre került, harmonizált megközelítésre van szükség a verseny torzulásával, valamint a belső piac széttöredezettségével kapcsolatos kockázatok elkerülése érdekében.

Ez a választás összhangban van továbbá az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásával kapcsolatban a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendeletekben meghatározott előírásokkal.

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

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

A nehézgépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó előírásokat meghatározó uniós jogszabály hiányában nem végezhető értékelés.

- **Konzultáció az érdekelt felekkel**

A Bizottság a következő módon kérte ki az érdekelt felek véleményét:

- a) nyilvános online konzultáció (2017. november 20. és 2018. január 29. között)
- b) érdekelt felek részvételével zajló munkaértekezlet (2018. január 16.);
- c) találkozók az autógyártókat, az alkatrész- és az anyagbeszállítókat, valamint az üzemanyag-szolgáltatókat képviselő ágazati szervezetekkel;
- d) találkozók a tagállami hatóságokkal, a járműgyártókkal, a beszállítókkal, a szociális partnerekkel és a nem kormányzati szervezetekkel (NGO-k);
- e) az érdekelt felek és a tagállamok által benyújtott állásfoglalások.

Az érdekelt felekkel folytatott konzultációról az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat 2. mellékletében található összefoglaló.

Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk fő eredményeit az alábbiak szerint lehet összefoglalni.

Arra a kérdésre, hogy a nehézgépjárművekből származó CO₂-kibocsátás csökkentésének, valamint a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlati és energetikai célkitűzések elérésének szempontjából melyik lehetőséget részesítik előnyben, mindegyik érdekelt fél esetében a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó uniós előírásokat meghatározó jogszabály végzett az első helyen.

Míg a civil társadalmi szervezetek mindegyike a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló kötelező érvényű uniós célértékeket részesítette előnyben, addig egyes nehézgépjármű-gyártók és az őket képviselő szövetségek átfogó megközelítéssel keresztül megvalósítandó egyéb intézkedéseket támogattak, többek között egy uniós szintű CO₂-címkézési rendszert meghatározó jogszabályt, a közlekedési ágazat befoglalását az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe, valamint egyéb ösztönzőket, mint például az üzemanyagokra nemzeti szinten kivetett adókat vagy a CO₂ alapú útdíjakat.

Bár a gyártók nem a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó előírások meghatározását részesítik előnyben, azt javasolták, hogy a 2025-ös és a 2030-as CO₂-kibocsátási célértékeket a hatásvizsgálatban figyelembe vett alternatívák alsó tartományában határozzák meg, valamint indítványozták a 2030-as célérték felülvizsgálatát a 2020-as évek elején.

A környezetvédelmi nem kormányzati szervezetek egyetlen, a figyelembe vett alternatívák felső tartományának megfelelő és 2025-től alkalmazandó CO₂-célértéket támogattak, valamint azt javasolták, hogy a 2030-as célértéket egy későbbi időpontban határozzák meg.

A kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönzőket illetően a gyártók az extra kibocsátási egységek rendszerét támogatták, amelynek keretében ezek a járművek többszörösen számítanának be a gyártó számára meghatározott fajlagos CO₂-célértékek teljesítésének tekintetében. A környezetvédelmi nem kormányzati szervezetek vagy egy olyan előírást támogattak, amely kötelezővé teszi a gyártók számára a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek minimális arányát, vagy egy olyan rugalmas előírást, amelynek értelmében a gyártó számára meghatározott CO₂ célértéket mérsékelné, ha a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek aránya meghaladna egy referenciaértéket.

A költséghatékony végrehajtást minden érdekelt fél támogatta. A gyártók a lehető legnagyobb rugalmasságot részesítették előnyben, míg a nem kormányzati szervezetek csupán egy kereskedelmi rendszert támogattak. A legtöbb érdekelt fél támogatta egy olyan eljárás kidolgozását, amely annak értékelésére szolgál, hogy a tanúsított CO₂-kibocsátások mennyire tekinthetők reprezentatívnak a valós vezetési feltételek mellett mért kibocsátásokat illetően.

• Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása

A szakpolitikai alternatívák gazdasági, szociális és környezeti hatásainak mennyiségi értékeléséhez a hatásvizsgálatról szóló jelentés különböző modellekre és a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére szolgáló technológiák széles körét lefedő költséggörbék készletére támaszkodik.

Ezeket a költséggörbéket, amelyek több mint 50 technológia CO₂-kibocsátáscsökkentési potenciálját és költségeit mutatják be, a Bizottság által megbízott szereplők által végzett tanulmány¹³ és a KKK munkájának¹⁴ részeként dolgozták ki.

¹³ „Nehézgépjárművek – támogatás a CO₂-hatásvizsgálat összeállításához”, a TNO, TUG, CE Delft és ICCT által a Bizottság számára végzett tanulmány, a jelentést a későbbiekben teszik közzé;

¹⁴ „A nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésével kapcsolatos költséggörbék és költségértékelés – a DIONE modell javítása”, KKK, a későbbiekben teszik közzé

A közúti közlekedési ágazat különböző forgatókönyvek szerinti alakulásának előrevetítése a PRIMES-TREMOVE modell segítségével történt. A Bizottság következetesen ezt a modellt használja az éghajlattal, energiával és közlekedéssel kapcsolatos kezdeményezéseinek keretén belül. Emellett a költségértékeléshez a KKK főigazgatóság által kidolgozott DIONE modellt, a GDP-re és az ágazati árbevételre gyakorolt hatás számszerűsítéséhez pedig az EXIOMOD makrogazdasági modellt használták.

A külső szereplőktől megrendelt és a KKK részvételével végzett támogató tanulmányok további információkkal szolgáltak, különösen a következő kérdésekre vonatkozóan:

- azon tényezők, amelyek hatással lehetnek az ipar versenyképességére és a foglalkoztatásra;
- a különböző szabályozási megközelítések, szabályozási mutatók és lehetséges tervezési elemek (módozatok) hatása;
- az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra és a szennyezőanyag-kibocsátásra gyakorolt hatások.

A felhasznált adatokra és analitikai modellekre vonatkozó információkat a hatásvizsgálat 6. fejezete és 4. melléklete tartalmazza.

• **Hatásvizsgálat**

Az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat előkészítése és kidolgozása a jobb szabályozásról szóló vonatkozó iránymutatással összhangban történt. A Szabályozói Ellenőrzési Testület 2018. április 4-én kedvezőtlen véleményt adott az első tervezetre.

A testület javító célzatú javaslatai bekerültek a felülvizsgált tervezetbe. Ez a következő fő elemeket érinti: (1) a piaci hiányosságok pontosítása és az ezekre vonatkozó elemzés kifejtése, különösen a piaci információs aszimmetriák tekintetében; (2) a könnyen hozzáférhető és a jövőbeli technológiák, illetve a velük kapcsolatos bizonytalanságok további elemzése, jobb bemutatása és pontosítása – többek között a technológiák összefoglaló táblázatának belefoglalásával; (3) a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának 2030-ig való csökkentésére irányuló múltbéli és jövőbeli bizottsági stratégia jobb bemutatása; (4) további információ a várható megtakarításokra vonatkozó számítások mögött húzódó alapvető feltételezésekre vonatkozóan.

A hatásvizsgálat tervezet második változatára a Testület 2018. április 19-én kedvező véleményt adott. A végső változat további javításokat tartalmaz, amelyeket a Testület a végső véleményében javasolt: (1) további információ arra vonatkozóan, hogy a mérésre, tanúsításra, nyomon követésre és bejelentésre irányuló korábbi munka milyen fontosságot képvisel CO₂-kibocsátás szabályozásának szempontjából a nehézgépjárművek ágazatában; (2) az új energiahatékony technológiák kifejlesztésében tapasztalható tehetetlenség részletesebb magyarázata, valamint annak átfogóbb bemutatása, hogy a közlekedési piacon jelentkező bizonytalanságok miként vezetnek ahhoz, hogy a vállalkozók a szükségesnél kevesebbet fektetnek az energiahatékony technológiákba.

Szakpolitikai alternatívák

A hatásvizsgálatban figyelembe vett szakpolitikai alternatívák öt fő elemből állnak, amelyek célja a feltárt problémák kezelése és a szakpolitikai célkitűzések elérése.

1. A teljes uniós állományra vonatkozó CO₂-kibocsátási célértékek (hatály, mérőszám, mértékegység, szint, időzítés)

A teljes uniós állományra vonatkozó CO₂-kibocsátási célértékek meghatározásakor a következő szempontokat vették figyelembe: hatály, mérőszám, mértékegység, szint, időzítés.

A javaslat hatályának tekintetében figyelembe vett lehetőségek alapján a rendelet vagy a tanúsítási rendelet által 2019. január 1-jétől lefedett négy fő járműcsoportra, vagy csak a legnagyobb csoportra terjedne ki, és mindkettő a teljes járművet figyelembe vevő CO₂-kibocsátási előírásokat alkalmazna. Egy harmadik megvizsgált lehetőség volt a csupán a motort figyelembe vevő CO₂-kibocsátási előírások hozzáadása.

Az előnyben részesített lehetőség a legnagyobb CO₂-kibocsátási szintek által jellemzett négy járműcsoport lefedése, a teljes járművet figyelembe vevő CO₂-kibocsátási előírások alkalmazásával. Ez maximális hatékonyságot biztosít a környezeti előnyök és a hozzáadott érték tekintetében.

A célértékek mérőszámának tekintetében a figyelembe vett lehetőségek között szerepeltek a tartálytól a kerékig (TTW) és a kitermeléstől a kerékig (WTW) megközelítések. A célértékek kifejezésére használt mértékegység tekintetében három lehetőséget mérlegeltek, amelyek mindegyike eltérő mértékben veszi figyelembe a nehézgépjárművek hasznosságát.

Az előnyben részesített lehetőség a TTW megközelítés alkalmazása g CO₂/tkm mértékegységben kifejezett célértékekkel. Ez biztosítja az összhangot a meglévő szabályozási gyakorlatokkal, megelőzve ezzel a kettős szabályozást, valamint a gyártók és az üzemanyag-szolgáltatók felelősségeivel kapcsolatos félreértéseket. A mérőszám emellett teljes mértékben figyelembe veszi az érintett tehergépkocsik hasznosságát.

A célszinteket és a különböző időzítéseket illetően számos lehetőséget vizsgáltak meg, amelyek lefedik az érdekelt felek által kifejtett véleményeket.

Az elvégzett elemzés fényében az előnyben részesített lehetőség, hogy a könnyen hozzáférhető költséghatékony technológiák bevezetésére alapozva 2025-től olyan kötelező érvényű CO₂-célértékek lépjenek érvénybe, amelyek a 2019-es szintekhez képest a kibocsátások csökkenését eredményeznék. 2030-ra vonatkozóan a még nem hozzáférhető fejlettebb technológiák elterjedésével kapcsolatban nagyobb a bizonytalanság. Ezért az előnyben részesített lehetőség, hogy 2030-ra vonatkozóan csak egy ideiglenes célérték legyen meghatározva. Következésképpen 2022-ben korai felülvizsgálatot kell végezni a következők céljából: i. a 2030-as kötelező célérték meghatározása; ii. a végrehajtási módszerek értékelése; iii. a hatály felülvizsgálata, hogy az a kisebb tehergépkocsikra, az autóbuszokra és a pótkocsikra is kiterjedjen.

Egy ilyen megközelítés egyértelmű és korai jelzést fog adni a középtávú várakozásokat érintő beruházásokkal kapcsolatban, valamint segíteni fog a tagállamoknak a közös kötelezettségvállalási rendeletben rögzített célértékek elérésében.

2. A teljes uniós állományra vonatkozó célérték elosztása a járműcsoportok és gyártók között

Bár a teljes uniós állományra vonatkozó CO₂-kibocsátási célérték meghatározza a szakpolitika általános követelményszintjét, gyakorlati alkalmazásához szükség van a gyártói állományok összetételének megvizsgálására a különböző járműcsoportok részarányának szempontjából. A célérték teljesítését gyártói szinten kell majd bizonyítani. A figyelembe vett elosztási lehetőségek között egyrészt a nehézgépjármű-alcsoportonként megállapított célértékek, másrészt olyan gyártói célértékek szerepeltek, amelyek kiszámítása a különböző alcsoportokra érvényes célértékek súlyozott átlagaként történik, az egyes alcsoportokba tartozó járművek számának és hasznosságának figyelembevételével.

Az előnyben részesített lehetőség a gyártónként meghatározott egyetlen súlyozott átlagos célérték. Hatékonyság és arányosság szempontjából ez a lehetőség biztosítja a legjobb eredményeket. Rugalmasságot biztosít azzal, hogy lehetővé teszi az egyes alcsoportokba

tartozó járművek alulteljesítésének kiegyensúlyozását az egyéb járműalcsoportok célértéket meghaladó teljesítményével.

3. A kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek ösztönzése

A hatásvizsgálat a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek ösztönzőinek négy típusát vizsgálta meg. Ezek között szerepelnek az extra kibocsátási egységek, a célértékekhez kapcsolódó egy- és kétutas kibocsátási egység rendszerek, valamint egy előírás.

Emellett egy olyan változat értékelésére is sor került, amely a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönzőket olyan nehézgépjárművekre is kiterjeszti, amelyek eredetileg nem képezték CO₂-célértékek tárgyát, így például az autóbuszokra és a kisebb tehergépkocsikra.

Az előnyben részesített lehetőség a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző létrehozása extra kibocsátási egységek formájában, olyan megfelelő biztosítékokkal, amelyek megelőzik a CO₂-célértékek gyengítését. A kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek nehézgépjármű-ágazaton belüli fejlesztési és bevezetési állapotának figyelembevételével ez számít a leghatékonyabb alternatívának.

4. A költséghatékony végrehajtás elemei

Sor került a költséghatékony végrehajtást lehetővé tevő különböző elemek értékelésére. Ezek között szerepeltek (1) a különleges felépítményű gépjárművek, például építőipari gépjárművek, személyszállító gépjárművek mentesítése, (2) összevonás, (3) kereskedelem, valamint (4) tartalékolás és előzetes felhasználás.

Tekintettel arra, hogy az egyéb nehézgépjárművekkel összehasonlításban alacsonyabb futásteljesítmény és hasznos terhelés jellemzi őket, ezért a különleges felépítményű gépjárművek esetében korlátozott a CO₂-kibocsátás költséghatékony csökkentésének potenciálja, az előnyben részesített lehetőség mentesíti ezeket a járműveket a CO₂-kibocsátás csökkentésére vonatkozó célértékek alól.

A rugalmasságot illetően az előnyben részesített lehetőség a CO₂-kibocsátási egységek különböző megfelelési évek közötti tartalékolásának és előzetes felhasználásának lehetővé tétele, a jogszabály környezeti hatékonyságát garantáló biztosítékok biztosítása mellett. Ez számít a leghatékonyabb és a piacot legkevésbé torzító alternatívának.

5. Irányítással kapcsolatos kérdések

A valós vezetési feltételek mellett mért kibocsátások csökkentésének szempontjából a CO₂-célértékek eredményessége egyrészt attól függ, hogy a VECTO szimulációs eszköz eredményei az átlagos valós vezetési feltételeket illetően mennyire reprezentatívak, másrészt attól, hogy a forgalomba hozott nehézgépjárművek milyen mértékben felelnek meg a típusjóváahagyás során vizsgált gépjárműveknek. A figyelembe vett lehetőségek a valós vezetési feltételek mellett mért kibocsátásokat, a piaci felügyeletet és a szankciókat érintik.

Az előnyben részesített lehetőségek a következők:

- a) A gyártók által kötelező szabványos üzemanyag-fogyasztás mérők alapján bejelentett valós üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatok összegyűjtésének, közzétételének és nyomon követésének előírása.
- b) A használatban lévő járművek megfelelőségi vizsgálatának bevezetése, az eltérések jelentésének előírása és egy korrekciós mechanizmus bevezetése.
- c) Pénzbüntetések alkalmazása a CO₂ célértékek betartásának elmulasztása esetén.

Ezek az alternatívák javítani fogják a jogszabály eredményességét és hatékonyságát, valamint növelni fogják az általa képviselt hozzáadott értéket.

Hivatkozás a hatásvizsgálat vezetői összefoglalójára: SWD(2018)186.

Hivatkozás a Szabályozói Ellenőrzési Testület véleményére: SEC(2018) 233.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A Bizottság minőségi jogalkotás melletti szilárd elkötelezettségével összhangban a javaslat – az átláthatóság és az érdekelt felekkel való folyamatos együttműködés alapján – az érintettek bevonásával készült.

A hatásvizsgálat azt is elemezte, hogy miként lehetne egyszerűsíteni a jogszabályokat és csökkenteni a szükségtelen adminisztratív költségeket.

A tervek szerint a különleges felépítményű gépjárművek mentesülnek a CO₂-kibocsátási előírások alól.

A javaslat emellett több olyan, a költséghatékony végrehajtást szolgáló elemet is tartalmaz – például a tartalékolást és az előzetes felhasználást – amely csökkenti a gyártók megfelelési költségeit.

A kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek esetében javasolt extra kibocsátási rendszer végrehajtása nem jár további adminisztratív terhekkkel, mivel nem tesz szükségessé kiegészítő jelentést.

Az irányítással kapcsolatos lehetőségek hatásai az adminisztratív terhek szempontjából a konkrét végrehajtási intézkedésektől függenek.

A kezdeményezés önmagában nem jár további adminisztratív terhekkkel a típusjóváhagyó hatóságok számára. A tanúsításhoz, valamint a CO₂-kibocsátásra vonatkozó adatok nyomon követéséhez és bejelentéséhez kapcsolódó költségeket a javaslatok keretében figyelembe vették.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat és betartja a különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája által elismert elveket.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javasolt rendelet végrehajtása nagyon korlátozott hatást fejt ki a költségvetésre (a részleteket lásd a mellékelt pénzügyi kimutatásban).

5. EGYÉB ELEMEEK

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

A javaslat a tanúsítási rendeletre¹⁵, valamint a nyomonkövetési és bejelentési rendeletre¹⁶ épít.

Utóbbi alkalmazásában az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) kombinálni fogja a nemzeti hatóságoktól kapott nyilvántartásbavételi adatokat a gyártók által továbbított ellenőrző adatokkal, és gyártó, valamint járműcsoport szerinti lebontásban éves ellenőrző

¹⁵ A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának meghatározásáról

¹⁶ COM(2017) 0279 final.

követési adatokat fog közzétenni az Unióban nyilvántartásba vett minden tanúsított új járműre vonatkozóan.

Emellett ez a hatásvizsgálat azt az alternatívát helyezi előtérbe, amely a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó adatok nyomon követésére és bejelentésére vonatkozó javasolt rendeletet az alábbi két kiegészítő nyomonkövetési intézkedéssel egészíti ki.

- a gyártók által kötelező üzemanyag-fogyasztás mérők alapján bejelentett valós üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatok összegyűjtése, közzététele és nyomon követése;
- a használatban lévő járművek megfelelőségi vizsgálatának bevezetése, és a típusjóváahagyási értékektől való eltérések jelentésének kötelezővé tétele, egy korrekciós mechanizmussal kombinálva.

Ezek a kiegészítő nyomonkövetési intézkedések megerősítenék a nyomonkövetési eljárást, és biztosítanák a javasolt jogalkotási kezdeményezés eredményességét.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

1. cikk – Tárgy

Ez a cikk meghatározza a rendelet célját, hogy a közúti közlekedési ágazatból származó kibocsátások csökkentésével hozzájáruljon a CO₂-kibocsátás közös kötelezettségvállalási rendelet által előírt csökkentésének eléréséhez. Meghatározza továbbá azokat a relatív csökkentési célértékeket, amelyeket az új nehézgépjárművek uniós állományának el kell érnie a 2025 és 2029 közötti időszakban. 2030-ra vonatkozóan egy ideiglenes célértéket határoz meg, amely 2022-ben felülvizsgálat tárgyát fogja képezni.

A célértékek a 2019-es referenciaévben – amely az első olyan év lesz, amelyre vonatkozóan hivatalosan nyomon követett CO₂-kibocsátási adatok fognak rendelkezésre állni – nyilvántartásba vett járművek átlagos fajlagos kibocsátásának relatív csökkentésében vannak meghatározva. A célértékek az I. melléklet 1. szakaszában felsorolt minden egyes járműalcsoporthoz meg vannak határozva. A különleges felépítményű gépjárművek (pl. személyszállító gépjárművek és építőipari gépjárművek) nem rendelkeznek az árufuvarozásra használt nehézgépjárművekével megegyező CO₂-csökkentési potenciállal, ezért ezeket nem veszik figyelembe a CO₂-referenciakibocsátások kiszámításakor.

A CO₂-referenciakibocsátások meghatározása az I. melléklet 3. szakasza szerint történik.

2. cikk – Hatály

Ez a cikk meghatározza a rendelet hatálya alá tartozó járműveket, a típusjóváahagyásra vonatkozó jogszabályokban megállapított kategóriákra és arra a négy járműcsoportra való hivatkozással, amelyekre vonatkozóan 2019-től kezdve tanúsított CO₂-kibocsátási adatok fognak rendelkezésre állni. Azokra az M2 (autóbuszok), M3 (távolsági autóbuszok) és N (tehergépkocsik) kategóriába tartozó járművekre, amelyek kívül esnek az előbb említett négy járműcsoporton, a CO₂-csökkentési előírások nem lesznek érvényesek, azonban a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönzők alkalmazásában figyelembe kell venni őket (lásd az 5. cikket).

Emellett a rendelkezés meghatározza, hogy a rendelet alkalmazásában a járművek milyen esetben minősülnek újonnan nyilvántartásba vett járműveknek.

3. cikk – Fogalommeghatározások

Ez a cikk a rendelet alkalmazásában használt fogalommeghatározásokat tartalmazza.

4. cikk – A gyártók átlagos fajlagos kibocsátása

Ennek a cikknek megfelelően a Bizottság 2019-től kezdve évente meghatározza és közzéteszi az egyes gyártók átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását. Az átlagos kibocsátások kiszámításának alapjául szolgáló adatokat az érintett gyártók az (EU) .../2018 rendelet szerint közlik. A járművek hasznosságának és sajátosságainak figyelembevétele érdekében az egyes nehézgépjárműveket különböző járműalcsoportokba kell sorolni, amelyekben egyedi súlyozásokat alkalmaznak a célprofilokra (azaz a jármű felhasználási módjaira), a hasznos terhelésre és az éves futásteljesítményre. Emellett figyelembe veszik, hogy a gyártó járműveinek mekkora százaléka tartozik az egyes járműalcsoportokban. A N2 és N3 kategóriákba tartozó különleges felépítményű gépjárművek (például szemétszállító gépjárművek, építőipari gépjárművek) nem rendelkeznek az áru fuvarozásra használt nehézgépjárművekével megegyező CO₂-csökkentési potenciállal, ezért ezeket nem kell figyelembe venni az átlag kiszámításában. Az átlagos fajlagos kibocsátások kiszámítására szolgáló képletet az I. melléklet 2. szakasza tartalmazza.

5. cikk – Kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek

A kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású nehézgépjárművek elterjedésének ösztönzése érdekében 2019-től ezeket a járműveket többszörösen kell beszámítani az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának meghatározásakor. A kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek gyártóit ilyen „extra kibocsátási egységekben” kell részesíteni minden forgalomba hozott kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású jármű után, az egyes járművek CO₂-kibocsátásától függő különböző szorzótényezők szerint.

A gyártók külön ösztönzőben részesülnek továbbá az M2 (autóbuszok) és M3 (távolsági buszok) kategóriás, illetve bizonyos N (kis méretű tehergépkocsik) kategóriás kibocsátásmentes nehézgépjárművekért, beleértve a kibocsátásmentes különleges felépítményű gépjárműveket is. Bár ezekre a járműkategóriákra nem érvényesek a rendeletben meghatározott CO₂-csökkentési előírások, figyelembe kell venni őket a kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező meghatározásában.

Alacsony kibocsátású nehézgépjárműnek azok a nehézgépjárművek számítanak, amelyek fajlagos kibocsátása nem éri el a 350 g CO₂/km értéket, azaz kb. a fele az állomány átlagos kibocsátásának.

A célértékek környezeti integritásának megőrzése érdekében a gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveken alapuló ösztönzőrendszeren keresztüli csökkentésére egy felső határértéknek kell vonatkoznia.

A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező kiszámítására szolgáló képletet az I. melléklet 2.3. pontja tartalmazza.

6. cikk – A gyártók fajlagos kibocsátási célértékei

Ez a cikk a gyártók előző naptári évre vonatkozó éves fajlagos kibocsátási célértékeinek kiszámításáról rendelkezik 2026-tól kezdődően. Következésképpen az első éves célértékek a 2025-ös naptári évre lesznek meghatározva. A célértékeknek figyelembe kell venniük a 2025-re és 2030-ra meghatározott teljes csökkentési célértékeket, valamint az átlagos fajlagos kibocsátások kiszámításához hasonlóan a különböző nehézgépjárművek hasznosságát és sajátosságait. Következésképpen az egyes gyártók éves fajlagos kibocsátási célértékeinek kiszámítására az egyes járműalcsoporthoz meghatározott célértékek súlyozott átlagaként kerül sor.

A fajlagos kibocsátási célértékek kiszámítására szolgáló képletet az I. melléklet 4. szakasza tartalmazza.

7. cikk – Kibocsátási egységek és tartozás

Ez a cikk a „tartalékolási és előzetes felhasználási” mechanizmust határozza meg, amely lehetővé teszi a gyártók számára, hogy ha egy évben alulteljesítenek a fajlagos kibocsátási célértékekkel kapcsolatban, akkor ezt az eredményt kiegyensúlyozhassák egy másik évben elért túlteljesítéssel. Ennek érdekében a gyártó „tartalékolhatja” a kibocsátási egységeit, ha a neki tulajdonítható kibocsátások alacsonyabbak a 2019-es referencia CO₂-referenciakibocsátásoktól a 2025-ös célértékekig, illetve a 2025-ös célértékektől a 2030-as célértékekig tartó lineáris pályaként meghatározott kibocsátáscsökkentési pályánál. Két különböző pálya szükséges annak figyelembevétele érdekében, hogy a 2025-re és 2030-ra meghatározott pontos célértékektől függően a lejtők eltérőek lehetnek. A kibocsátások korai csökkentésének ösztönzése érdekében már a 2019 és 2024, illetve hasonló módon a 2025 és 2029 közötti időszakban is szerezhetők kibocsátási egységek. A 2019 és 2024 közötti időszakban szerzett kibocsátási egységeket csak 2025-ben veszik figyelembe annak értékelésekor, hogy a gyártó teljesítette-e a fajlagos kibocsátási célértékeket. A 2019 és 2024 között szerzett kibocsátási egységek későbbi évekre való átvitele nem engedélyezett. Kibocsátási egységek szerezhetők és felhasználhatók a következő, 2025 és 2029 közötti időszakra is. Ha egy gyártó a 2025 és 2029 közötti időszakon belül bármelyik évben túllépi a számára meghatározott célértéket, akkor korlátozott kibocsátási tartozást halmozhat fel, amelyet legkésőbb 2029-ben rendeznie kell. A teljes kibocsátási tartozás nem haladhatja meg a gyártó 2025-ös fajlagos kibocsátási célértékének 5 %-át, ellenkező esetben a 8. cikkkel összhangban többletkibocsátási díjat kell fizetnie.

A kibocsátási egységek és tartozások a számítások céljából meghatározott elemek, azonban nem tekinthetők átadható vagy adóintézkedések tárgyát képező eszközöknek.

Az I. melléklet 5. szakasza tartalmazza a CO₂-kibocsátási pálya, illetve a kibocsátási egységek és tartozás kiszámítására szolgáló képletet.

8. cikk – A fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése

Ha a 7. cikk szerint megszerzett kibocsátási egységek és a felhalmozott tartozások figyelembevételével megállapítást nyer, hogy egy gyártónak többletkibocsátás tulajdonítható, akkor a Bizottság többletkibocsátási díj formájában pénzbüntetést szab ki. A díj mértéke 6 800 EUR g/tkm többletkibocsátásonként, ami 12 tonna átlagos hasznos terhelést alapul véve g/km-enként 570 EUR-nak felel meg, és figyelembe veszi a CO₂-csökkentési technológiák határköltségét.

A többletkibocsátás kiszámítására szolgáló képletet az I. melléklet 6. szakasza tartalmazza. A díjak beszedésének módszereit végrehajtási jogi aktus révén kell meghatározni.

9. cikk – Az ellenőrző adatok ellenőrzése

Ez a cikk létrehoz egy mechanizmust, amely a típusjóváahagyási jogszabályokra építve lehetővé teszi a használatban lévő nehézgépjárművek CO₂-kibocsátási értékeire vonatkozó megfeleléségi vizsgálat bevezetését. A típusjóváahagyó hatóságok az észlelt eltéréseket jelentik, és a Bizottság azokat figyelembe veszi akkor, amikor ellenőrzi a gyártók célértékeknek való megfelelését. A rendelkezés magában foglalja a Bizottság arra szóló felhatalmazását, hogy végrehajtási jogi aktus révén meghatározza ennek az eljárásnak a részleteit.

10. cikk – Az adatok és a gyártók teljesítményének közzététele

Ez a cikk felsorolja azokat az adatokat, amelyeket a Bizottság a gyártók éves célértéknek való megfelelése tekintetében (az éves nyomonkövetési határozatban) közzétesz.

A cikk felhatalmazza továbbá a Bizottságot, hogy jól meghatározott eljárások szerint (a II. melléklet 12. cikkében meghatározva) kiigazítsa a 2019-es CO₂-referenciakibocsátásokat, a

hasznos terhelés kiigazításainak vagy a típusjóváahagyási eljárásban bekövetkező változások figyelembevétele érdekében, mivel ezek hatása nem elhanyagolható az egyes nehézgépjárművekhez meghatározott CO₂-kibocsátások szempontjából. A kiigazítás az elfogadást követő évre vonatkozóan lesz hatással a gyártó fajlagos kibocsátási célértékeinek kiszámítására.

11. cikk – Valós vezetési feltételek mellett mért CO₂-kibocsátások és energiafogyasztás

Ez a cikk felhatalmazza a Bizottságot, hogy az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet szerint nyomon kövesse és értékelje a VECTO eszközzel szimulált CO₂-kibocsátási értékek reprezentativitását valós feltételek között. Ebből a célból a Bizottság számára lehetőséget kell biztosítani, hogy előírja a tagállamok és a gyártók számára valós vezetési feltételek mellett mért adatok gyűjtését és jelentését. Ez a megközelítés megegyezik a könnyű haszongépjárművek esetén javasolt megközelítéssel, és első lépésként szükségessé teszi a nehézgépjárművek felszerelését kötelező szabványos üzemanyag-fogyasztás mérőkkel.

12. cikk – Az I. és II. melléklet módosításai

A műszaki fejlődés és a típusjóváahagyási eljárás változásai hatással lehetnek a rendelet hatálya alá tartozó nehézgépjárművekhez meghatározott hivatalos CO₂-kibocsátási értékek szintjére. Ezeknek a változásoknak a figyelembevétele érdekében ez a cikk felhatalmazza a Bizottságot az I. és II. mellékletben meghatározott bizonyos műszaki paraméterek kiigazítására, többek között egy olyan módszer elfogadására, amellyel meghatározhatók az egyes járműalcsoportok reprezentatív járművei, amelyek alapján az említett változások értékelése történik. A javasolt módosítások elvégzése a II. melléklet 1. és 2. szakaszában egyértelműen meghatározott lépések szerint történik.

13. cikk – Felülvizsgálat és jelentéstétel

Ez a cikk előírja a Bizottság számára, hogy 2022-ben jelentést nyújtson be a rendelet eredményességéről. A jelentésnek a 2030-as kibocsátáscsökkentési célértékre is ki kell térnie, csakúgy mint a kibocsátáscsökkentési előírások tárgyát jelenleg nem képező egyéb nehézgépjárművek kibocsátáscsökkentési célértékeinek meghatározására. A jelentésnek tárgyalnia kell továbbá a módszerek, így például a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járműveken alapuló ösztönzőrendszer, valamint a „tartalékolási és előzetes felhasználási” mechanizmus eredményességét, valamint meg kell vizsgálnia, hogy 2030 után is szükség van-e ezeknek a módszereknek az alkalmazására. A jelentéshez adott esetben a rendeletre vonatkozó módosítási javaslatot kell mellékelni.

14. és 15. cikk – Komitológia és hatáskör-átruházás

Ebben a két cikkben a bizottsági eljárásra és a hatáskörök átruházására vonatkozó szokásos rendelkezések szerepelnek.

16. cikk – Az 595/2009/EK rendelet módosítása

A módosítás célja, hogy az 595/2009/EK rendeletben (az Euro 6 kategóriájú járművek kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyásáról szóló rendelet) jogalapot teremtsen a Bizottság számára a használatban lévő nehézgépjárművek megfelelésének ellenőrzésére a CO₂-kibocsátás szempontjából. Ez az eljárás elengedhetetlen a típusjóváahagyási rendszer és a célértékek teljesítéséhez felhasznált CO₂-kibocsátási értékek hatékony piacfelügyeletéhez.

I. melléklet

Az I. melléklet meghatározza az alábbi elemekre vonatkozó műszaki követelményeket és képleteket:

- Járműalcsoporthoz való hozzárendelés

- Az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának kiszámítása
- A CO₂-referenciakibocsátások kiszámítása
- Az egyes gyártól fajlagos kibocsátási célértékeinek kiszámítása
- A CO₂-csökkentési pálya, valamint a kibocsátási egységek és tartozások kiszámítása
- Az egyes gyártók többletkibocsátásának meghatározása

II. melléklet

A II. melléklet a CO₂-referenciakibocsátások kiigazítására szolgáló eljárásokat, azaz a hasznos terhelésre vonatkozó korrekciós tényezőket (1. szakasz) és a típusjóváahagyási eljárások változásainak figyelembevételét lehetővé tevő módszert (2. szakasz) tartalmazza.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátási előírásainak meghatározásáról**

(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 véleményére¹⁷,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹⁸,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája egyértelmű célt fogalmaz meg: az évszázad közepére a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást az 1990-es szinthez képest legalább 60 %-kal csökkenteni kell, és rendületlenül haladni kell a kibocsátásmentesség elérése felé. Emellett a légszennyező anyagok közlekedésből eredő egészségkárosító kibocsátását is késedelem nélkül drasztikusan csökkenteni kell.
- (2) Az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó stratégiája nyomán a Bizottság 2017 májusában¹⁹ és novemberében²⁰ két mobilitási csomagot fogadott el. Ezek a csomagok az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó stratégiát teljesítő, és a tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való gördülékeny átmenetet biztosító eredményközpontú programot hoznak létre.
- (3) Ez a rendelet a harmadik „Európa mozgásban” csomag részét képezi, amely a 2017. szeptemberi új iparpolitikai stratégiát²¹ teljesíti, és annak a folyamatnak a kiegészítésére szolgál, amely lehetővé teszi az Unió számára a mobilitás korszerűsítéséből és dekarbonizációjából eredő előnyök maradéktalan kiaknázását. A csomag célja az európai mobilitás biztonságosabbá és hozzáférhetőbbé tétele, az európai ipar versenyképességének növelése, az európai munkahelyek biztonságának

¹⁷ HL C [...], [...], [...]. o.¹⁸ HL C [...], [...], [...]. o.¹⁹ Európa mozgásban: A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja, COM(2017) 283 final.²⁰ Az alacsony kibocsátású mobilitás megteremtése – A Földet védelmező, a polgárait jogokkal felruházó, az iparági és munkavállalói számára biztonságot nyújtó Európai Unió, COM(2017) 675 final.²¹ Beruházás az intelligens, innovatív és fenntartható iparba – Az Európai Unió megújított iparpolitikai stratégiája, COM(2017) 0479 final.

fokozása, valamint a mobilitási rendszer tisztábbá tétele és jobb hozzáigazítása az éghajlatváltozással való szembenézés egyre sürgetőbb szükségességéhez. Ehhez az Unió, a tagállamok és az érdekelt felek teljes elkötelezettségére van szükség, nem utolsósorban a CO₂-kibocsátás és a légszennyezés csökkentésére irányuló erőfeszítések fokozását illetően.

- (4) Ez a rendelet a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokkal együtt²² meghatározza a közúti közlekedési ágazat számára a CO₂-kibocsátások csökkentésének egyértelmű menetrendjét, valamint hozzájárul annak a kötelező célkitűzésnek az eléréséhez, amely előírja, hogy az Unión belül a teljes gazdaság üvegházhatásúgáz-kibocsátását 2030-ra legkevesebb 40 %-kal csökkenteni kell az 1990-es szinthez képest, amelyet az Európai Tanács 2014. október 23–24-i következtetéseiben támogatott, 2015. március 6-i ülésén pedig a Környezetvédelmi Tanács elfogadott a Párizsi Megállapodás keretében az Unió által bejelentett tervezett nemzeti vállalásként.
- (5) Az Európai Tanács 2014. októberi következtetéseiben támogatta az üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak 2030-ra a 2005-ös szinthez képest 30 %-kal való csökkentését azokban az ágazatokban, amelyek nem képezik az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer részét. A közúti közlekedés jelentős mértékben hozzájárul ezeknek az ágazatoknak a kibocsátásához, és a neki tulajdonítható kibocsátás jelentősen az 1990-es szint fölött marad. Ha a közúti közlekedésből származó kibocsátás tovább fog növekedni, akkor semlegesíteni fogja az egyéb ágazatok által az éghajlatváltozás elleni küzdelem részeként elért csökkenéseket.
- (6) 2014. októberi következtetéseiben az Európai Tanács hangsúlyozta az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a fosszilis üzemanyagoktól való függőséggel kapcsolatos kockázatok csökkentésének fontosságát a közlekedési ágazatban, egy olyan átfogó és technológiasemleges megközelítés révén, amely a közlekedés területén 2020 után is elősegíti a kibocsátáscsökkentést és az energiahatékonyságot, valamint támogatja az elektromos meghajtású közlekedést és a megújuló energiaforrások használatát.
- (7) Az igény mérsékléséhez hozzájáruló energiahatékonyság az energiaunióra vonatkozó, 2015. február 25-én elfogadott stratégia öt egymást kölcsönösen erősítő és egymással szorosan összefüggő dimenziójának egyike, amelyek célja az uniós fogyasztók biztonságos, fenntartható, versenyképes és megfizethető energiával való ellátása. Az energiaunióra vonatkozó stratégia kimondja, hogy bár mindegyik gazdasági ágazatnak lépéseket kell tennie az energiafelhasználás hatékonyságának fokozása érdekében, a közlekedésben hatalmas energiahatékonysági potenciál rejlik.
- (8) A nehézgépjárművek, többek között a tehergépkocsik és az autóbuszok CO₂-kibocsátása a teljes uniós CO₂-kibocsátás kb. 6 %-át és a közúti közlekedésből származó teljes CO₂-kibocsátás kb. 25 %-át teszi ki. További fellépés hiányában a nehézgépjárművekből származó kibocsátás részaránya várhatóan 9 %-kal nőni fog a 2010 és 2030 közötti időszakban. A jelenlegi uniós jogszabályok semmilyen CO₂-csökkentési követelményt nem határoznak meg a nehézgépjárművek vonatkozásában.

²² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) .../... rendelete az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról és a 715/2007/EK rendelet módosításáról (HL L ..., ..., ... o.).

- (9) Az energiahatékonysági potenciál maradéktalan kiaknázása, valamint annak biztosítása érdekében, hogy a teljes közúti közlekedési ágazat hozzájáruljon az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elfogadott csökkentéséhez, célszerű az új személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokat kiegészíteni az új nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokkal. Ezek az előírások elő fogják mozdítani az innovációt az energiahatékony technológiák területén, hozzájárulva ezzel az uniós gyártók és beszállítók technológiai vezető pozíciójának megerősítéséhez.
- (10) Figyelembe véve, hogy az éghajlatváltozás határokon átnyúló probléma, valamint, hogy a közúti árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások és a nehézgépjárművek esetében szükség van az egységes piac megfelelő működésének biztosítására, célszerű a nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokat uniós szinten meghatározni. Ezeket az előírásokat úgy kell kialakítani, hogy ne sértsék a versenyjogot.
- (11) Az uniós nehézgépjármű-állomány által elérendő kibocsátáscsökkentési szintek meghatározásakor figyelembe kell venni, hogy ezek a kibocsátáscsökkentési szintek milyen mértékben jelentenek költséghatékony hozzájárulást az [(EU) .../2018 közös kötelezettségvállalási] rendelet hatálya alá tartozó ágazatokból származó kibocsátások 2030-ig történő csökkentéséhez, valamint mérlegelni kell, hogy milyen költségekkel és megtakarításokkal járnak a társadalom, a gyártók, a fuvarozók és a fogyasztók számára, milyen közvetlen és közvetett hatásokat fejtenek ki a foglalkoztatásra és az innovációra, illetve milyen járulékos előnyökkel járnak a csökkenő légszennyezés és a nagyobb energiabiztonság tekintetében.
- (12) Az 595/2009/EK rendelet²³ végrehajtásának részeként egy új eljárás bevezetésére került sor, amely az egyes nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának meghatározására szolgál. A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete²⁴ egy VECTO eszközön alapuló módszerről rendelkezik, amelynek segítségével lehetőség van a teljes nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának szimulálására. A módszer lehetővé teszi a nehézgépjármű-ágazat sokszínűségének, valamint az egyes járművek nagy fokú testreszabhatóságának figyelembevételét. Első lépésben 2019. január 1-jétől a CO₂-kibocsátások a nehézgépjárművek négy olyan csoportjára vonatkozóan kerülnek meghatározásra, amelyek az uniós nehézgépjármű állomány teljes CO₂-kibocsátásának kb. 65–70 %-áért felelősek.
- (13) Az innováció fényében és a nehézgépjárművek üzemanyag-hatékonyságát javító új technológiák bevezetésének figyelembevétele érdekében a VECTO szimulációs eszköz és az (EU) 2017/2400 rendelet folyamatos és időszerű aktualizálás tárgyát fogja képezni.

²³ Az Európai Parlament és a Tanács 595/2009/EK rendelete (2009. június 18.) a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjövahagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről.

²⁴ A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete (2017. december 12.) 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 349., 2017.12.29., 1. o.

- (14) Az (EU) 2017/2400 rendelet szerint meghatározott CO₂-kibocsátási adatok nyomon követését az (EU) .../2018 európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁵ szerint kell végezni. Ezen adatok alapján kell meghatározni az Unió négy legnagyobb kibocsátású nehézgépjármű-csoportjának kibocsátáscsökkentési célértékeit, valamint az egyes gyártók adott naptári éven belüli átlagos fajlagos kibocsátását.
- (15) Az ilyen nehézgépjárművek 2019-es átlagos CO₂-kibocsátásához viszonyított csökkentésként 2025-re kibocsátáscsökkentési célértéket kell meghatározni, amely figyelembe veszi a hagyományos járművek esetében könnyen hozzáférhető költséghatékony technológiák bevezetését. A 2030-as célértéket törekvésként megfogalmazott célnak kell tekinteni, és a végső célértéket egy 2022-es felülvizsgálatot követően kell meghatározni, mivel a még hozzá nem férhető, fejlettebb technológiák elterjedését több bizonytalanság övezi.
- (16) A cseppfolyósított földgáz (LNG) a dízelüzemanyag egy elérhető alternatívája a nehézgépjárművek esetében. A jelenlegi és a jövőbeli, még innovatívabb LNG-alapú technológiák bevezetése rövid- és középtávon hozzá fog járulni a CO₂-kibocsátási célértékek teljesítéséhez, mivel a dízelüzemű járművekhez képest az LNG-technológiák használata alacsonyabb CO₂-kibocsátással jár. Az LNG-üzemű járművek CO₂-kibocsátáscsökkentési potenciálja a VECTO eszközben már teljesen nyilvánvalóvá vált. Emellett a jelenlegi LNG-technológiákat a légszennyező anyagok – mint például a NO_x és a lebegő részecskék – alacsony kibocsátási szintje jellemzi. A minimálisan szükséges üzemanyag-feltöltő infrastruktúra már létezik, és tovább fog bővülni az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó nemzeti szakpolitikai keretek részeként.
- (17) A 2025-ös és 2030-as kibocsátáscsökkentési célértékek meghatározására szolgáló 2019-es referenciakibocsátások kiszámításakor figyelembe kell venni a nehézgépjármű-állomány várható kibocsátáscsökkentési potenciálját az adott időszakban. Ezért a számításból célszerű kizárni a különleges felépítményű gépjárműveket, így például a hulladék összegyűjtésére vagy építési munkálatokhoz használt járműveket. Ezeket a járműveket aránylag alacsony futásteljesítmény jellemzi, és sajátos vezetési módjukból adódóan a CO₂-kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás csökkentésére szolgáló műszaki intézkedések a jelek szerint nem lennének annyira költséghatékonyak, mint az áru fuvarozásra használt nehézgépjárművek esetében.
- (18) A nehézgépjárművek hasznosságának figyelembevétele érdekében a CO₂-csökkentési előírásokat a tonnakilométerenként kibocsátott CO₂ grammban kifejezett mennyiségében kell meghatározni.
- (19) Biztosítani kell a teljes kibocsátáscsökkentési célérték gyártók közötti tisztességes elosztását, figyelembe véve a nehézgépjárművek sokféleségét a kialakítás, a vezetési mód, az éves futásteljesítmény, a hasznos terhelés és a pótkocsi-konfiguráció szempontjából. Ezért célszerű a nehézgépjárművek megkülönböztetése, olyan különböző és különálló járműalcsoportok szerint, amelyek figyelembe veszik a járművek jellemző felhasználási módját és sajátos műszaki jellemzőit. Azzal, hogy a gyártók éves fajlagos célértéke az egyes előbb említett alcsoportokhoz meghatározott célértékek súlyozott átlagának felel meg, a gyártók számára lehetővé válik az egyes alcsoportokba tartozó járművek alulteljesítésének kiegyensúlyozása az egyéb

²⁵

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

alcsoporthoz tartozó járművek túlteljesítésével, a különböző alcsoporthoz tartozó járművek teljes élettartam alatti átlagos CO₂-kibocsátásának figyelembevételével.

- (20) Az egyes gyártók éves fajlagos célértékeknek való megfelelését a nekik tulajdonítható átlagos CO₂-kibocsátás alapján kell értékelni. Az átlagos fajlagos kibocsátás meghatározásakor a különböző járműalcsoporthoz jellemzőit szintén figyelembe kell venni. Következésképpen az egyes gyártók átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának az egyes alcsoporthoz meghatározott, a becsült éves futásteljesítményükön és átlagos hasznos terhelésükön alapuló súlyozást is magában foglaló átlagos kibocsátáson kell alapulnia, amely a teljes élettartam alatti CO₂-kibocsátást fejezi ki. Korlátozott kibocsátáscsökkentési potenciáljuk következtében a különleges felépítményű gépjárműveket nem kell figyelembe venni az átlagos fajlagos kibocsátás kiszámításakor.
- (21) A személygépkocsikkal és könnyű haszongépjárművekkel ellentétben a buszok kivételével még nem érhetők el alacsony kibocsátású vagy kibocsátásmentes nehézgépjárművek. Ezért extra kibocsátási egységek formájában egy külön mechanizmust kell bevezetni, a kibocsátásmentes mobilitásra történő gördülékeny áttérés megkönnyítése érdekében. Ez ösztönözni fogja a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású nehézgépjárművek kifejlesztését és bevezetését az uniós piacra, ami kiegészíti a keresletoldali eszközöket, így például a tiszta járművekre vonatkozó 2009/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet²⁶.
- (22) Következésképpen az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának kiszámításakor minden kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművet többszörösen kell beszámítani. Az ösztönzők mértékét a jármű tényleges CO₂-kibocsátásától kell függővé tenni. A környezeti célkitűzések gyengítésének elkerülése érdekében szükség van a megtakarítások felső határértékének meghatározására.
- (23) Az alacsony kibocsátású nehézgépjárművek csak abban az esetben képezhetik ösztönzők tárgyát, ha CO₂-kibocsátásuk kisebb, mint az uniós állomány 2025-ös átlagos CO₂-kibocsátásának megközelítőleg a fele. Ez összhangban van a könnyű tehergépjárművek esetében alkalmazott megközelítéssel, és ösztönözni fogja az innovációt ezen a területen.
- (24) A kibocsátásmentes nehézgépjárművek bevezetésén alapuló ösztönzési mechanizmus kialakításakor azokat a kisebb tehergépkocsikat és autóbuszokat is bele kell foglalni, amelyekre az e rendeletben meghatározott CO₂-kibocsátási célértékek nem érvényesek. Ezek a járművek szintén jelentős előnyöket biztosítanak a városok légszennyezési problémáinak kezelésében. Meg kell jegyezni azonban, hogy a piacon már elérhetők kibocsátásmentes autóbuszok, és ezek elterjedését keresletoldali intézkedések, például közbeszerzések útján ösztönzik. Az ösztönzők különböző járműtípusok közötti megfelelő egyensúlyának biztosítása érdekében a kibocsátásmentes kisebb tehergépkocsiknak és autóbuszoknak betudható megtakarításokra is felső határértéknek kell vonatkoznia.
- (25) A CO₂-csökkentési előírások költséghatékony végrehajtásának elősegítése érdekében az állomány összetételében és kibocsátásában az évek során tapasztalható ingadozások figyelembevételekor lehetővé kell tenni a gyártók számára, hogy ha egy

²⁶ Az (EU) .../... irányelvvel [COM(2017) 653 final] módosított, a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 120., 2009.5.15., 5. o.).

évben alulteljesítenek a fajlagos kibocsátási célértékükkel kapcsolatban, akkor ezt az eredményt kiegyensúlyozhassák egy másik évben elért túlteljesítéssel.

- (26) A korai csökkentés ösztönzése érdekében azon gyártók számára, amelyek átlagos fajlagos kibocsátása a 2019-es referenciakibocsátás és a 2025-ös célérték által meghatározott kibocsátáscsökkentési pálya alatt marad, lehetővé kell tenni ezeknek a kibocsátási egységeknek a tartalékolását, hogy felhasználhassák azokat a 2025-ös célértéknek való megfelelés céljából. Ehhez hasonlóan azon gyártók számára, amelyek átlagos fajlagos kibocsátása a 2025-ös és 2030-as célértékek által meghatározott kibocsátáscsökkentési pálya alatt marad, lehetővé kell tenni ezeknek a kibocsátási egységeknek a tartalékolását, hogy felhasználhassák azokat a 2025 és 2029 közötti célértéknek való megfelelés céljából.
- (27) Ha egy gyártó a 2025 és 2029 közötti időszakon belül bármelyik évben nem teljesíti a számára meghatározott fajlagos kibocsátási célértéket, akkor lehetővé kell tenni számára egy korlátozott kibocsátási tartozás felhalmozását. A gyártóknak azonban 2029-ig minden fennálló kibocsátási tartozásukat rendezniük kell.
- (28) A kibocsátási egységeket és tartozásokat csak a fajlagos kibocsátási célértékek gyártók általi teljesítésének meghatározása céljából kell figyelembe venni, és ezek nem tekinthetők átadható vagy adóintézkedések tárgyát képező eszközöknek.
- (29) A Bizottságnak többletkibocsátási díj formájában pénzbüntetést kell kiszabnia, ha a kibocsátási egységek és tartozások figyelembevételével megállapítást nyer, hogy egy gyártónak többletkibocsátás tulajdonítható. Annak érdekében, hogy a gyártók megfelelően ösztönözve legyenek a nehézgépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátásának csökkentését célzó intézkedések megtételére, a díjnak meg kell haladnia a célértékek eléréséhez szükséges technológiák átlagos határkölségeit. A díjból befolyó összegeket az Unió általános költségvetése bevételeinek kell tekinteni. A díjak beszedésének módját végrehajtási jogi aktus útján kell meghatározni a 443/2009/EK rendelet szerint elfogadott módszer figyelembevételével.
- (30) Az e rendelet szerinti célértékek teljesítésének biztosításához szilárd megfelelési mechanizmusra van szükség. A gyártók (EU) .../2018 rendelet [nehézgépjárművek nyomon követése és bejelentése] által előírt azon kötelezettsége, hogy pontos adatokat biztosítsanak, valamint az említett kötelezettség teljesítésének elmulasztása esetén kiszabható közigazgatási bírságok hozzájárulnak az e rendelet szerinti célértékek teljesítésének ellenőrzéséhez felhasznált adatok megbízhatóságához.
- (31) Az e rendelet szerinti CO₂-kibocsátások elérése szempontjából alapvető fontosságú, hogy a használatban lévő nehézgépjárművek CO₂-kibocsátása eleget tegyen az 595/2009/EK rendelet és a hozzá tartozó végrehajtási intézkedések által meghatározott értékeknek. Ezért a Bizottság számára lehetővé kell tenni, hogy az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának kiszámításakor figyelembe vegye a típusjóváhagyó hatóságok által a használatban lévő nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásával kapcsolatban azonosított rendszeres megfelelési hiányosságokat.
- (32) Annak érdekében, hogy képes legyen ilyen intézkedések meghozatalára, a Bizottságnak olyan hatáskörrel kell rendelkeznie, amely lehetővé teszi számára a piacon található nehézgépjárművek CO₂-kibocsátása használat közbeni megfeleléségének ellenőrzésére szolgáló eljárás kidolgozását és végrehajtását. Ennek érdekében szükség van az 595/2009/EK rendelet módosítására.
- (33) Az e rendeletben a CO₂-kibocsátásra vonatkozóan meghatározott csökkentési célértékek eredményessége nagymértékben függ a CO₂-kibocsátás meghatározásához

használt módszer reprezentatív jellegétől. A tudományos tanácsadási mechanizmus könnyű haszongépjárművekre vonatkozó véleményével²⁷ összhangban a nehézgépjárművek esetében is célszerű az (EU) 2017/2400 rendelet szerint meghatározott CO₂-kibocsátások és energiafogyasztási értékek valós vezetési feltételek közötti reprezentatív jellegének értékelésére szolgáló mechanizmus létrehozása. A Bizottságnak olyan hatáskörrel kell rendelkeznie, amely lehetővé teszi számára az ilyen adatok nyilvános hozzáférhetőségének biztosítását, szükség esetén pedig az ilyen értékelésekhez nélkülözhetetlen adatok azonosításához és összegyűjtéséhez szükséges eljárások kidolgozását.

- (34) 2022-ben a Bizottságnak értékelnie kell az e rendeletben meghatározott CO₂-kibocsátási előírások eredményességét, különösen a 2030-ra elérendő kibocsátáscsökkentés szintjét, azokat a módszereket, amelyeknek rendelkezésre kell állniuk ennek a célértéknek az eléréséhez és meghaladásához, valamint a CO₂-csökkentési célértékek meghatározását az egyéb típusú nehézgépjárművek, így például a kisebb tehergépkocsik, autóbuszok és pótkocsik vonatkozásában. Az értékelésnek tartalmaznia kell – szigorúan e rendelet alkalmazásában – a szabványos tömeget és méretet meghaladó tömegű és méretű nehézgépjárművekre és járműszerelvényekre vonatkozó, a tagállami közlekedésre alkalmazandó megfontolásokat is, például moduláris koncepciókat.
- (35) Annak biztosítása érdekében, hogy a nehézgépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátása megőrizze reprezentatív és teljesen naprakész jellegét, e rendeletnek tükröznie kell az 595/2009/EK rendelet és az ahhoz kapcsolódó végrehajtási jogszabályok ilyen értékeket érintő módosításait. Ebből a célból a Bizottságnak olyan hatáskörrel kell rendelkeznie, amely lehetővé teszi számára, hogy minden járműalcsoport tekintetében meghatározzon egy olyan reprezentatív nehézgépjárművet, amely alapul szolgál a fajlagos CO₂-kibocsátásban beálló változások értékeléséhez.
- (36) A 8. cikk (3) bekezdéséhez, a 9. cikk (3) bekezdéséhez, a 11. cikk (3) bekezdéséhez és a 12. cikk (2) bekezdéséhez kapcsolódó végrehajtási hatáskört a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁸ alapján kell gyakorolni.
- (37) Az e rendeletben található rendelkezések nem alapvető fontosságú elemeinek módosítása vagy kiegészítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el, a 12. cikk (2) bekezdése szerinti CO₂-referenciakibocsátások kiigazítása, valamint az I. és a II. mellékletben szereplő bizonyos műszaki paraméterek, többek között a célprofilok, a hasznos terhelések, valamint az éves futásteljesítmények súlyozásának és a hasznos terhelésre vonatkozó korrekciós tényezőknek a módosítása érdekében. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak²⁹ megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az

²⁷ A tudományos tanácsadók magas szintű munkacsoportja, 2016/1. számú tudományos szakvélemény: „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing” (A könnyűgépjárművek CO₂-kibocsátásának valós vezetési feltételek mellett és laboratóriumi vizsgálatok során mért értékei közötti eltérések megszüntetése).

²⁸ 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.).

²⁹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kell kézhez kapnia minden dokumentumot, és szakértőiknek rendszeresen lehetőséget kell kapniuk arra, hogy részt vegyenek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

- (38) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen az új nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírások megállapítását a tagállamok nem tudják megvalósítani, és ezért a javasolt intézkedés léptéke és hatásai miatt uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl a cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk
Tárgy és cél

Annak érdekében, hogy hozzájáruljon annak az uniós célkitűzésnek az eléréséhez, amely a 2005-ös szinthez képest 2030-ra az üvegházhatásúgáz-kibocsátás 30 %-os csökkentését irányozza elő az (EU) 2018/... rendelet [közös kötelezettségvállalási rendelet] 2. cikke által lefedett ágazatokban, valamint hogy elősegítse a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérését és a belső piac zavartalan működésének biztosítását, ez a rendelet CO₂-kibocsátási előírásokat határoz meg az új nehézgépjárművek vonatkozásában, amelyek alapján az új nehézgépjárművek uniós állományának tulajdonítható fajlagos CO₂-kibocsátást az alábbiak szerint kell csökkenteni a CO₂-referenciakibocsátáshoz képest:

- a) 2025. január 1. és 2029. december 31. között 15 %-kal;
- b) 2030. január 1-jétől legalább 30 %-kal, ez az érték a 13. cikk értelmében felülvizsgálat tárgyát képezi.

A CO₂-referenciakibocsátás az (EU) .../2018 rendelet [nehézgépjárművek nyomon követése és bejelentése] szerint bejelentett, a különleges felépítményű gépjárműveket figyelmen kívül hagyó 2019-es ellenőrző adatokon alapul, és kiszámítása az I. melléklet 3. pontjának megfelelően történik.

2. cikk
Hatály

- (1) E rendelet az N2 és N3 kategóriába tartozó új járművekre alkalmazandó, amelyek az alábbi jellemzőkkel rendelkeznek:
- a) 4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeggel rendelkező merev tehergépkocsik;
 - b) 6 x 2-es tengelykiosztású merev tehergépkocsik;
 - c) 4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeggel rendelkező nyerges vontatók;
 - d) 6 x 2-es tengelykiosztású nyerges vontatók.

Az 5. cikk és az I. melléklet 2.3. pontjának alkalmazásában továbbá azokra az M2 és M3, illetve N kategóriás járművekre is alkalmazandó, amelyek nem tartoznak az 510/2011/EU rendelet hatálya alá, és nem rendelkeznek az a)–d) pontokban szereplő jellemzőkkel.

- (2) E rendelet alkalmazásában az (1) bekezdésben említett járművek akkor tekintendők egy adott naptári évben új nehézgépjárműveknek, ha az Unióban az adott évben vették először nyilvántartásba őket, és előzőleg nem vették nyilvántartásba őket az Unión kívül.

Nem vehető figyelembe az Unión kívüli korábbi nyilvántartásba vétel, ha arra az Unióban való nyilvántartásba vételt kevesebb mint három hónappal megelőzően került sor.

3. cikk *Fogalommeghatározások*

E rendelet alkalmazásában:

- a) „CO₂-referenciakibocsátás”: az egyes járműalcsoportokba tartozó valamennyi új nehézgépjármű – a különleges felépítményű gépjárművek kivételével – 2019-es fajlagos kibocsátásának átlaga, amelynek meghatározása az I. melléklet 3. pontjának megfelelően történik;
- b) „fajlagos kibocsátás”: az egyes nehézgépjárművek CO₂-kibocsátása, amelynek meghatározása az I. melléklet 2.1. pontjának megfelelően történik;
- c) „átlagos fajlagos kibocsátás”: az egyes gyártók új nehézgépjárművei fajlagos kibocsátásának átlaga egy adott naptári évben, amelynek meghatározása az I. melléklet 2.7. pontjának megfelelően történik;
- d) „fajlagos kibocsátási célérték”: az egyes gyártók számára meghatározott, g/tkm-ben kifejezett célérték, amelyet évente határoznak meg az előző naptári évre vonatkozóan, az I. melléklet 4. pontjának megfelelően;
- e) „merek tehergépkocsi”: olyan tehergépkocsi, amelyet nem félpótkocsi vontatására terveztek vagy építettek;
- f) „nyerges vontató”: olyan vontató, amelyet kizárólag vagy elsősorban félpótkocsik vontatására terveztek és építettek;
- g) „járműalcsoport”: az I. melléklet 1. pontjában meghatározott olyan járművek csoportja, amelyek eleget tesznek az adott járművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának meghatározására alkalmas közös és megkülönböztető műszaki kritériumoknak;
- h) „különleges felépítményű gépjármű”: olyan nehézgépjármű, amelyet nem áru fuvarozásra terveztek, és amelyre vonatkozóan az 595/2009/EK rendelet és annak végrehajtási intézkedései alapján a CO₂-kibocsátást és az üzemanyag-fogyasztást csak az e rendelet I. mellékletének 2.1. pontjában meghatározottaktól eltérő célprofilokra határozták meg;
- i) „gyártó”: az a személy vagy szervezet, aki, illetve amely az (EU) .../2018 rendelet 5. cikkének értelmében felelős az új nehézgépjárművekre vonatkozó adatok benyújtásáért, illetve kibocsátásmentes nehézgépjárművek esetében az a személy vagy szervezet, aki, illetve amely a jóváhagyó hatóságnak felelősséggel tartozik a 2007/46/EK irányelv szerinti, teljes járműre vonatkozó EK-típusjóváhagyási eljárás vagy a 2007/46/EK irányelv szerinti egyedi jóváhagyás minden vonatkozásáért és a gyártás megfelelésének biztosításáért;
- j) „kibocsátásmentes nehézgépjármű”: belső égésű motor nélküli vagy olyan belső égésű motorral szerelt nehézgépjármű, amelynek kibocsátása az 595/2009/EK

rendelet és a hozzá kapcsolódó végrehajtási intézkedések alapján történő meghatározás szerint 1 g CO₂/kWh alatt marad, vagy amelynek kibocsátása a 715/2007/EK rendelet és a hozzá kapcsolódó végrehajtási intézkedések alapján történő meghatározás szerint 1 g CO₂/km alatt marad;

- k) „alacsony kibocsátású nehézgépjármű”: olyan nehézgépjármű, amely nem kibocsátásmentes nehézgépjármű, és amelynek az I. melléklet 2.1. pontja szerint meghatározott fajlagos CO₂-kibocsátása 350 g CO₂/km alatt marad;
- l) „célprofil”: egy célsebességciklus, egy hasznos terhelési érték, egy felépítmény- vagy pótkocsi-konfiguráció és adott esetben egyéb paraméterek kombinációja, amely tükrözi egy jármű sajátos felhasználását, amely alapján meghatározzák egy nehézgépjármű hivatalos CO₂-kibocsátását és üzemanyag-fogyasztását;
- m) „célsebességciklus”: a jármű azon sebességének leírása, amelyet a járművezető el kíván érni vagy amelyre a forgalmi körülmények korlátozzák, az adott út során megtett távolság függvényében;
- n) „hasznos terhelés”: egy jármű által különböző körülmények között szállított áruk vagy személyek tömege.

4. cikk

A gyártó átlagos fajlagos kibocsátása

2020-tól kezdve, majd ezt követően minden naptári évben a Bizottság a 10. cikk (1) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusok révén minden gyártó esetében meghatározza a g/tkm-ben kifejezett átlagos fajlagos CO₂-kibocsátást az előző naptári évre vonatkozóan, az alábbiak figyelembevételével:

- a) a gyártó tárgyévben nyilvántartásba vett új nehézgépjárműveire – a különleges felépítményű gépjárművek kivételével – vonatkozóan az (EU) .../2018 rendelet [nehézgépjárművek nyomon követése és bejelentése] alapján bejelentett adatok;
- b) az 5. cikknek megfelelően meghatározott kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező.

Az átlagos fajlagos kibocsátás kiszámítása az I. melléklet 2.7. pontjának megfelelően történik.

5. cikk

Kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek

- (1) 2020-tól kezdve minden naptári évben a Bizottság a 10. cikk (1) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusok révén minden gyártó esetében meghatározza a 4. cikk b) pontjában említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt az előző naptári évre vonatkozóan.

A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező figyelembe veszi egy naptári évben a gyártó állományában lévő kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek számát és CO₂-kibocsátását, beleértve a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett kategóriákba tartozó kibocsátásmentes járműveket, valamint a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású különleges felépítményű gépjárműveket is.

A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező kiszámítása az I. melléklet 2.3. pontjának megfelelően történik.

- (2) Az (1) bekezdés alkalmazásában a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású nehézgépjárművek beszámítása az alábbiak szerint történik:
- a) egy kibocsátásmentes nehézgépjármű 2 járműnek számít;
 - b) egy alacsony kibocsátású nehézgépjármű legfeljebb 2 járműnek számít, a fajlagos CO₂-kibocsátásától és a 350 g CO₂/km kibocsátási küszöbszinttől függően.
- (3) A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező legfeljebb 3 %-kal csökkentheti a gyártó átlagos fajlagos kibocsátását. A 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett kategóriákba tartozó kibocsátásmentes nehézgépjárműveknek a tényezőhöz való hozzájárulása legfeljebb 1,5 %-kal csökkentheti a gyártó átlagos fajlagos kibocsátását.

6. cikk

A gyártók fajlagos kibocsátási célértékei

2026-tól kezdve minden naptári évben a Bizottság a 10. cikk (1) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusok révén minden gyártó esetében fajlagos kibocsátási célértéket határoz meg az előző naptári évre vonatkozóan. A fajlagos kibocsátási célérték az alábbi értékek szorzatainak az összes járműalcsoporthoz kiterjedő összege:

- a) esettől függően az 1. cikk a) vagy b) pontjában említett CO₂-csökkentési célérték;
- b) a CO₂-referenciakibocsátás;
- c) a gyártó járművei milyen arányban képviseltetik magukat az egyes járműalcsoportokban;
- d) az egyes alcsoportokra alkalmazott, az éves futásteljesítmény és hasznos terhelés szerinti súlyozó tényezők.

A fajlagos kibocsátási célérték kiszámítása az I. melléklet 4. pontjának megfelelően történik.

7. cikk

Kibocsátási egységek és tartozások

- (1) Annak meghatározása, hogy a 2025 és 2029 közötti időszakban a gyártó megfelel-e a rá érvényes fajlagos kibocsátási célértékeknek, a kibocsátási egységek és a tartozások figyelembevételével történik, amelyek kiszámításához a gyártó adott naptári éven belül nyilvántartásba vett új nehézgépjárműveinek – a különleges felépítményű gépjárművek kivételével – számát megszorozzák az alábbi különbségével:

- a) a (2) bekezdésben említett CO₂-csökkentési pálya és a gyártó átlagos fajlagos kibocsátása, ha a különbség pozitív szám („kibocsátási egységek”);
- b) a gyártó átlagos fajlagos kibocsátása és fajlagos kibocsátási célértéke, ha a különbség pozitív szám („kibocsátási tartozás”).

Kibocsátási egységek a 2019 és 2029 közötti időszakban szerezhetők. A 2019 és 2024 közötti időszakban szerzett egységeket azonban csak annak megállapítása érdekében veszik figyelembe, hogy a gyártó teljesítette-e a 2025-ös fajlagos kibocsátási értékeket.

Kibocsátási tartozást a 2025 és 2029 közötti időszakban halmozható fel, a teljes tartozás azonban nem haladhatja meg a gyártó 2025-ös fajlagos kibocsátási

célértékének és a gyártó abban az évben nyilvántartásba vett nehézgépjárműveinek megszorzásával kapott érték 5 %-át („kibocsátási tartozásküszöb”).

A 2025-ben és az azt követő naptári években, 2028-ig szerzett, illetve felhalmozott kibocsátási egységeket és tartozásokat adott esetben átviszik egyik naptári évről a másikra, egészen 2029-ig, amikor rendezik a fennmaradó kibocsátási tartozást.

- (2) Az (1) bekezdés a) pontjában említett CO₂-csökkentési pálya minden gyártó esetében meghatározásra kerül az I. melléklet 5.1. pontjának megfelelően, az 1. cikk második albekezdésében említett CO₂-referenciakibocsátás és az ugyanazon cikk a) pontjában megállapított 2025-ös célérték, illetve a 2025-ös célérték és az ugyanazon cikk b) pontjában megállapított 2030-as célérték közötti lineáris pálya alapján.

8. cikk

A fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése

- (1) Ha 2025-től kezdve a (2) bekezdés alapján megállapítást nyer, hogy egy gyártónak egy adott naptári évben többletkibocsátás tulajdonítható, akkor a Bizottság többletkibocsátási díjat szab ki, amelynek kiszámítása az alábbi képlet szerint történik:

(Többletkibocsátási díj) = (többletkibocsátás x 6 800 EUR/gCO₂/tkm)

- (2) Egy gyártónak az alábbi esetekben tulajdonítható többletkibocsátást:

- a) ha a 2025 és 2028 közötti időszakon belüli bármely naptári évben a kibocsátási tartozások összegének a kibocsátási egységek összegével csökkentett értéke meghaladja a 7. cikk (1) bekezdésében említett kibocsátási tartozásküszöböt;
- b) a 2029-es naptári évben a kibocsátási tartozások összegének a kibocsátási egységek összegével csökkentett értéke meghaladja a nullát;
- c) a 2030-as naptári évtől kezdve a gyártó átlagos fajlagos kibocsátása meghaladja a rá vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéket.

Az adott naptári évben jelentkező többletkibocsátás kiszámítása az I. melléklet 6. pontjának megfelelően történik.

- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározza az (1) bekezdés szerinti többletkibocsátási díj beszedésére alkalmazandó eszközöket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a Bizottság a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében fogadja el.
- (4) A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az Unió általános költségvetése bevételeinek kell tekinteni.

9. cikk

Az ellenőrző adatok ellenőrzése

- (1) A típusjóváhagyó hatóságok késedelem nélküli jelentik a Bizottságnak azokat az eltéréseket, amelyeket az 595/2009/EK rendelet 5. cikke (4) bekezdésének 1) pontjában említett eljárásnak megfelelően végzett ellenőrzések során a használatban lévő nehézgépjárművek CO₂-kibocsátását illetően észlelnek a megfelelőségi nyilatkozatokban vagy a fogyasztói dokumentációban szereplő értékekhez képest.
- (2) A Bizottság figyelembe veszi ezeket az eltéréseket az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának kiszámításakor.

- (3) A Bizottság részletes szabályokat fogad el az ilyen eltérések jelentésére szolgáló eljárásokra és az eltéréseknek az átlagos fajlagos kibocsátás kiszámítási eljárásában való figyelembevételére vonatkozóan. Ezeket az eljárásokat végrehajtási jogi aktusok révén a 14. cikk (2) bekezdésében meghatározott vizsgálóbizottsági eljárás keretében fogadják el.

10. cikk

Az adatok és a gyártók teljesítményének közzététele

- (1) A Bizottság minden év október 31-ig elfogadott végrehajtási jogi aktusok révén listát tesz közzé az alábbi adatokkal:
- a) 2020-tól az egyes gyártók 4. cikkben említett átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása az előző naptári évben;
 - b) 2020-tól az 5. cikkben említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező;
 - c) 2026-tól az egyes gyártók 6. cikkben említett fajlagos kibocsátási célértéke az előző naptári évre;
 - d) 2020-tól 2030-ig az egyes gyártók 7. cikkben említett CO₂-csökkentési pályája, kibocsátási egységei és 2026-tól kibocsátási tartozása az előző évre vonatkozóan;
 - e) 2026-tól az egyes gyártók 8. cikkben említett többletkibocsátása az előző naptári évben;
 - f) 2020-tól az Unióban az előző naptári évben nyilvántartásba vett összes új nehézgépjármű fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga.

A 2020. október 31-én közzétett lista tartalmazza az 1. cikkben említett CO₂-referenciakibocsátást.

- (2) A Bizottság a 15. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el a szóban forgó cikk (1) bekezdésében említett CO₂-referenciakibocsátás alábbiak szerinti kiigazítása érdekében:
- a) a 12. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerint sor került a hasznos terhelés értékeinek kiigazítására, a II. melléklet 1. pontjában meghatározott eljárásnak megfelelően;
 - b) a 12. cikk (2) bekezdése szerint korrekciós tényezőt határoztak meg, ennek a korrekciós tényezőnek a CO₂-referenciakibocsátásra való alkalmazásával.

A Bizottság közzéteszi a CO₂-referenciakibocsátás kiigazított értékeit, valamint alkalmazza ezeket az értékeket a gyártó azon fajlagos kibocsátási célértékeinek a kiszámításához, amelyek az értékek kiigazítására szolgáló felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépését követő naptári évben alkalmazandók.

11. cikk

Valós vezetési feltételek mellett mért CO₂-kibocsátások és energiafogyasztás

- (1) A Bizottság nyomon követi és értékeli az (EU) 2017/2400 rendelettel összhangban meghatározott CO₂-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási értékek valós feltételek melletti reprezentatív jellegét Biztosítja a közvélemény tájékoztatását a reprezentatív jelleg időbeli alakulásáról.

- (2) Ennek céljából a Bizottság gondoskodik arról, hogy esettől függően a gyártók vagy a nemzeti hatóságok megbízható, nem személyes adatokat közöljenek a nehézgépjárművek valós vezetési feltételek mellett mért CO₂-kibocsátásáról és üzemanyag-fogyasztásáról.
- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén fogadhatja el az e cikk (1) és (2) bekezdésében említett intézkedéseket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a Bizottság a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében fogadja el.

12. cikk

Az I. és II. melléklet módosításai

- (1) Annak biztosítása érdekében, hogy az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának 4. cikk szerinti kiszámításában és a fajlagos kibocsátási célértékek 6. cikk szerinti kiszámításában használt műszaki paraméterek figyelembe vegyék a műszaki fejlődést és a teherfuvarozási logisztika változásait, a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy a 15. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. és II. mellékletben szereplő alábbi rendelkezések módosítása érdekében:
- a) az I. melléklet 1. táblázatában szereplő, a vezetőfülke-típusra és a motorteljesítményre vonatkozó bejegyzések, valamint a szóban forgó táblázatban említett „hálóhelyes vezetőfülke” és „nappali vezetőfülke” meghatározásai;
 - b) a célprofil I. melléklet 2. táblázatában szereplő súlyozásai;
 - c) az I. melléklet 3. táblázatában szereplő hasznos terhelési értékek, valamint a II. melléklet 1. táblázatában szereplő, a hasznos terhelésre vonatkozó korrekciós tényezők;
 - d) az I. melléklet 4. táblázatában szereplő futásteljesítmény-értékek.
- (2) Ha az 595/2009/EK rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben meghatározott típusjóváhagyási eljárásokat olyan mértékben módosítják, hogy az e bekezdés szerint meghatározott reprezentatív járművek CO₂-kibocsátása 5 g CO₂/km értéknél nagyobb mértékben nő vagy csökken, akkor a Bizottság a 10. cikk (2) bekezdésének b) pontjával összhangban kiigazítja a 10. cikk (1) bekezdésében említett CO₂-referenciakibocsátást, és ebben az esetben a kiigazítás kiszámítása a II. melléklet 2. pontjában szereplő képlet segítségével történik.

A Bizottság a 14. cikk (2) bekezdésében meghatározott vizsgálóbizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusok révén megállapítja az egyes járműalcsoportok egy vagy több reprezentatív járművének és ezek statisztikai súlyának meghatározására szolgáló módszert, melynek alapján az említett kiigazítást meg kell állapítani, az (EU) .../2018 rendelet szerint jelentett ellenőrző adatok és a járművek (EU) 2017/2400 rendelet 12. cikkének (1) bekezdésében felsorolt műszaki jellemzőinek figyelembevételével.

13. cikk

Felülvizsgálat és jelentés

A Bizottság legkésőbb 2022. december 31-én jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet eredményességéről, az 1. cikk szerint meghatározandó 2030-as CO₂-csökkentési célértékről, valamint az egyéb típusú nehézgépjárművekre, többek között

pótkocsikra vonatkozó CO₂-csökkentési célértékek megállapításáról. A jelentés tartalmazza továbbá a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek – nevezetesen a 2009/33/EK irányelvben³⁰ meghatározott célértékeket figyelembe vevő autóbuszok – kezelésére szolgáló módszerek és a CO₂-kibocsátási egységeket alkalmazó rendszer eredményességének értékelését, valamint mérlegeli, hogy célszerű-e e módszerek alkalmazásának meghosszabbítása 2030-ra és az azt követő időszakra, és adott esetben a jelentést az e rendelet módosítására irányuló javaslat kíséri.

14. cikk *A bizottsági eljárás*

- (1) A Bizottságot az (EU) .../2018 rendelet [irányítás] által létrehozott xxx bizottság segíti a munkájában. 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.
- (3) Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

15. 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 (2) bekezdésében és 12. cikk (1) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása [e rendelet hatálybalépésének dátuma]-tól/-től kezdődően határozatlan időre szól.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 10. cikk (2) bekezdésében és a 12. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 10. cikk (2) bekezdése és a 12. cikk (1) bekezdése 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

³⁰ Az (EU) .../... irányelvvel módosított, a tiszta járművekről szóló 2009/33/EK irányelv.

arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

16. cikk

Az 595/2009/EK rendelet módosítása

Az 595/2009/EK rendelet 5. cikkének (4) bekezdése a következő l) ponttal egészül ki:

- „l) egy eljárás, amely megfelelő és reprezentatív minták alapján annak ellenőrzésére szolgál, hogy a nyilvántartásba és használatba vett járművek megfelelnek-e az e rendelet és a hozzá tartozó végrehajtási intézkedések értelmében meghatározott CO₂-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási értékeknek.”.

17. 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

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

- 1.1. A javaslat/kezdeményezés címe
- 1.2. A tevékenységalapú irányítás / tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett szakpolitikai terület(ek)
- 1.3. A javaslat/kezdeményezés típusa
- 1.4. Célkitűzés(ek)
- 1.5. A javaslat/kezdeményezés 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. *Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás*
 - 3.2.3. *Az igazgatási előirányzatokra 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-kibocsátási követelményeinek megállapításáról

1.2. A tevékenységalapú irányítás / tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretében tartozó érintett szakpolitikai terület(ek)³¹

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**³² irányul

☐ 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 a harmadik „Európa mozgásban” csomag kulcsfontosságú jogalkotási intézkedését képezi. Hozzájárul a Bizottság által 2016-ban elfogadott, alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó európai stratégia, valamint a nehézgépjárművek, így például a tehergépkocsik és autóbuszok üzemanyag-hatékonyságának javítására és kibocsátásának csökkentésére irányuló cselekvési terv végrehajtásához.

A javaslat hozzájárul az Unió azon kötelezettségvállalásának teljesítéséhez, hogy az 1990-es szinthez képest 2030-ra legkevesebb 40 %-kal csökkenti a területé belüli kibocsátás mértékét.

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

3. sz. konkrét célkitűzés

Az uniós közlekedési ágazat további dekarbonizációja harmonizált politikák kidolgozásával és végrehajtásával (egyéb főigazgatóságokkal, például a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósággal, a Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatósággal stb. együttműködésben)

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

³¹ Tevékenységalapú irányítás: ABM (Activity Based Management) tevékenységalapú költségvetés-tervezés: ABB (Activity Based Budgeting).

³² A költségvetési rendelet 54. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

Tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó 34 02 sz. tevékenység –
Uniós és nemzetközi szintű éghajlat-politika.

Tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó 07 02 sz. tevékenység –
Uniós és nemzetközi szintű környezetvédelmi politika.

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

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

A javaslat CO₂-kibocsátási előírásokat fog meghatározni az uniós piacon forgalomba hozott új nehézgépjárművekre vonatkozóan.

A javaslat:

- segít a nehézgépjárművek ágazatából származó CO₂-kibocsátás csökkentésében;
- csökkenti a fuvarozók működési költségeit és/vagy a fogyasztókra háruló teherszállítási költségeket;
- segít a nehézgépjárművek európai ágazatának, hogy megőrizze technológiai és innovációs vezető pozícióját.

1.4.4. Eredmény- és hatásmutatók

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

1. mutató: Az Unióban nyilvántartásba vett és a tanúsítási jogszabályok hatálya alá tartozó új nehézgépjárművek éves átlagos CO₂-kibocsátása és üzemanyag-fogyasztása járműosztályonkénti, gyártónkénti és tagállamonkénti lebontásban.
2. mutató: Fokozott innovációs tevékenység, amely az európai nehézgépjármű gyártók által üzemanyag-hatékony technológiákkal és alacsony kibocsátású/kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatban benyújtott új szabadalmak számával mérhető.
3. mutató: A foglalkoztatási szint nyomon követése az uniós ágazati foglalkoztatási adatokra vonatkozó nyilvánosan hozzáférhető Eurostat statisztikák alapján fog történni.
4. mutató: A levegő minőségének nyomon követése az EEA által az AirBase adatbázisban³³ jelentett, légszennyező anyagokra vonatkozó adatok alapján.
5. mutató: Az energiabiztonság javulásának nyomon követése az üzemanyagok, többek között a közlekedési célú üzemanyagok behozatalára vonatkozó Eurostat statisztikák alapján fog történni.

1.5. A javaslat/kezdemenyezés indoklása

1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek)

Az Unióban újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművek gyártóinak:

- meg kell felelniük a meghatározott fajlagos CO₂-kibocsátási célértékeknek;
- továbbítaniuk kell a Bizottság számára a szabványos eszközök által mért valós üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatokat;
- a használatban lévő járműveiket megfelelési vizsgálatnak kell alávetniük, az eredményeket pedig továbbítaniuk kell a Bizottságnak.

³³

Az AirBase a levegő minőségére vonatkozó adatokat tartalmazó európai adatbázis, amelyet az EEA tart fenn Európai Levegő- és Éghajlatváltozási Témaközpontján keresztül. A levegőminőség nyomon követésére vonatkozó adatokat, valamint a résztvevő uniós országok által benyújtott információkat tartalmaz. A levegőminőségre vonatkozó adatbázis a levegőminőség ellenőrzése során mért adatokat tartalmazó többéves idősorból, valamint számos légszennyező anyagra vonatkozó statisztikából áll.

1.5.2. *Az uniós részvételből adódó többletérték*

A nehézgépjárművek és az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások piaci uniós dimenzióval rendelkeznek, és az egységes piac szerves részét képezik. Az uniós szinten meghatározott kibocsátási előírások megakadályozzák a piac széttöredezését és a verseny torzulását, továbbá költséghatékonyabbak minden olyan intézkedésnél, amit az egyes tagállamok szintjén hoznak meg.

Az új járművek üzemanyag-hatékonyságának maximalizálásához, ezen túlmenően pedig az új elsődleges energiaforrásokra való áttéréshez szükséges jelentős beruházások elvégzése érdekében a gépjárműiparnak a lehető legnagyobb mértékű szabályozási biztonságra van szüksége. Az előírások hosszú távú tervezési horizonton biztosítják ezt a szabályozási biztonságot; ezeknek az előírásoknak a tagállami szinten történő végrehajtása nem járna ugyanolyan hatékonysággal és biztonsággal.

1.5.3. *Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága*

A könnyűgépjárművek, azaz a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek esetében a kötelező jellegű uniós CO₂-kibocsátási előírások nagyobb üzemanyag-hatékonyságot és alacsonyabb CO₂-kibocsátást eredményeztek.

A meglévő rendeletek értékelése nyomán megállapítást nyert, hogy a jogszabályok még mindig relevánsak és összességükben koherensek, jelentős kibocsátáscsökkentést eredményeznek, miközben az eredetileg vártnál költséghatékonyabban sikerül elérniük a kitűzött célértékeket.

Az új haszongépjárművekre vonatkozóan javasolt CO₂-kibocsátási előírások a könnyűgépjárművek kibocsátási előírásaival kapcsolatban megszerzett tapasztalatokra építenek. Az előírások költséghatékony végrehajtásának biztosítása érdekében a személygépkocsikhoz és a könnyű haszongépjárművekhez hasonlóan több rugalmasságot biztosító lehetőség van előírva. A nehézgépjárművek ágazatának sajátosságai ugyanakkor bizonyos új elemeket tettek szükségessé a nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírások kidolgozásában.

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

A javaslat összhangban van a meglévő uniós mobilitási politikákkal, amelyeket többek között olyan intézkedések alkotnak mint az uniós típusjóváahagyási rendszer, a tanúsítási rendelet³⁴, a nyomkövetési és bejelentési rendelet³⁵, az „euromatrica” irányelv³⁶, a megengedett legnagyobb össztömegről és méretekről szóló irányelv³⁷, a tiszta járművekről szóló irányelv³⁸ és az üzemanyagok minőségéről szóló irányelv.

³⁴ A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete

³⁵ COM(2017) 0279 final.

³⁶ 2011/76/EU irányelv

³⁷ 2015/719/EU irányelv

³⁸ 2009/33/EK irányelv

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
 - Végrehajtás 2019-től kezdve határozatlan időre szóló indítási időszakkal.
 - azt követően: rendes ütem.

1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)³⁹

- ☒ 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

³⁹ Az egyes irányítási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a Költségvetési Főigazgatóság honlapján: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Gyakoriság és feltételek

A jogszabály tényleges hatásainak nyomon követésére és értékelésére az elérni kívánt konkrét szakpolitikai célokhoz igazított mutatók alapján fog sor kerülni (a mutatókra vonatkozó részletekért lásd a fentebbi 1.4.4 pontot).

A jogszabály 2022-re előírányzott félidős értékelése lehetővé teszi a Bizottság számára a jogszabály hatékonyságának értékelését és adott esetben módosítások javasolását.

A nehézgépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó adatok nyomon követéséről és jelentéséről szóló javasolt rendelet értelmében a Bizottság CO₂-kibocsátásra és üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatokat fog gyűjteni a tanúsítási eljárásból. Így a nyomon követés szoros kapcsolatban áll a tanúsítási eljárással, valamint a VECTO szimulációs eszköz működésével és kezelésével.

A CO₂-előírásokra vonatkozó javaslat két további nyomonkövetési intézkedést irányoz elő, amelyek kiegészítik a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó adatok nyomon követéséről és jelentéséről szóló rendeletet:

1. A gyártók által kötelező szabványos eszközök alapján bejelentett valós üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatok összegyűjtése, közzététele és nyomon követése.

2. A használatban lévő járművek megfelelőségi vizsgálatának bevezetése, és a típusjóváhagyási értékektől való eltérések jelentésének kötelezővé tétele, mely utóbbiak kezelhetők lennének egy korrekciós mechanizmus segítségével.

Ezek a kiegészítő nyomonkövetési intézkedések megerősítenék a nyomonkövetési eljárást, és biztosítanák a javasolt jogalkotási kezdeményezés eredményességét.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer

2.2.1. Felismert kockázat(ok)

A hatékony nyomon követés feltétele a megfelelően működő tanúsítási eljárás, valamint a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó adatok nyomon követéséről és jelentéséről szóló rendelet alkalmazásában használt VECTO eszköz által biztosított kibocsátási adatok megbízhatósága.

A hibás kibocsátási adatok, illetve a gyártók vagy a tagállamok által a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó adatok nyomon követéséről és jelentéséről szóló rendelet értelmében végzett jelentés késedelve nehézségeket okozhat a CO₂-kibocsátási előírások végrehajtásában.

2.2.2. A működő belső kontrollrendszerrel kapcsolatos információk

A tervezett ellenőrzési módokat a költségvetési rendelet és az alkalmazási szabályok állapítják meg.

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 csalás és szabálytalanságok megelőzését szolgáló költségvetési rendelet alkalmazása mellett a javaslat pénzbüntetéseket irányoz elő azokra az esetekre, amikor egy gyártó nem teljesíti a fajlagos CO₂-kibocsátási célértékeket. Emellett, ahogy azt a fentebbi 2.1. pont ismerteti, a javaslat előírja a valós vezetési feltételek mellett mért üzemanyag-fogyasztás nyomon követését, valamint a használatban lévő járművek megfelelőségének vizsgálatát, valamint korrekciós mechanizmusról rendelkezik, ha a valós és a típusjóváhagyás szerinti adatok között jelentős eltérés tapasztalható. Ezek az intézkedések biztosítják a javaslat eredményességét, és a minimálisra csökkentik a szabálytalanságok kockázatát.

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 [2][Megnevezés: természeti erőforrások]	diff/nem diff ⁴⁰ .	EFTA- országoktól ⁴¹	tagjelölt országoktól ⁴²	harmadik országoktól	a költségvetési rendelet 21. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében
2	34 02 01: Az üvegházhatásúgáz- kibocsátás csökkentése (mérséklés)	diff.	NEM	NEM	NEM	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/N EM	IGEN/ NEM	IGEN/NEM

⁴⁰ Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

⁴¹ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

⁴² Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelölt országok.

3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás

[Ezt a részt az [igazgatási jellegű költségvetési adatok táblázatában](#) (a pénzügyi kimutatás mellékletében található második dokumentum) kell kitölteni, és a szolgálatközi konzultációhoz fel kell tölteni a CISNET-re.]

3.2.1. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összегzése

millió EUR (három tizedesjegyig)

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

Európai Bizottság ⁴³			2019. év ⁴⁴	2020. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN 2019-2020
• Operatív előirányzatok										
34.02.01	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1)	0,500	0,500						1,000
	Kifizetési előirányzatok	(2)	0,500	0,500						1,000
Költségvetési tétel száma	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)								
	Kifizetési előirányzatok	(2a)								
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ⁴⁵										

⁴³ Az érintett szolgálatok a következők: Éghajlat-politikai Főigazgatóság, Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóság, KKK

⁴⁴ Az N. év a javaslat/kezdemenyezés végrehajtásának első éve.

⁴⁵ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

Költségvetési tétel száma		(3)								
Az Európai Bizottsághoz tartozó előirányzatok összesen	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=1+1a+3	0,500	0,500						1,000
	Kifizetési előirányzatok	=2+2a+3	0,500	0,500						1,000

• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,500	0,500						1,000
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,500	0,500						1,000
• Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ÖSSZESEN		(6)								
A többéves pénzügyi keret 2. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=4+ 6	0,500	0,500						1,000
	Kifizetési előirányzatok	=5+ 6	0,500	0,500						1,000

Amennyiben a javaslat/kezdemenyezés több fejezetet is érint:

• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)								
	Kifizetési előirányzatok	(5)								

• Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ÖSSZESEN		(6)								
A többéves pénzügyi keret 1–4. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN (Referenciaösszeg)	Kötelezettségvál lalsi előirányzatok	=4+ 6	0,500	0,500						1,000
	Kifizetési előirányzatok	=5+ 6	0,500	0,500						1,000

A 2. fejezetben kért operatív előirányzatok a LIFE program rendelkezésre álló keretéből lesznek elkülönítve (az éghajlat-politikai alprogram keretében).

A többéves pénzügyi keret fejezete	5	„Igazgatási kiadások”
---------------------------------------	---	-----------------------

millió EUR (három tizedesjegyig)

		2019. év	2020. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN 2019–2020
Európai Bizottság									
• Humánerőforrás		0,429	0,429						0,858
• Egyéb igazgatási kiadások		0,015	0,015						0,030
Az Európai Bizottság összesen	Előirányzatok	0,444	0,444						0,888

A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)	0,444	0,444						0,888
---	--	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

millió EUR (három tizedesjegyre)

		2019. év⁴⁶	2020. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN 2019–2020
A többéves pénzügyi keret 1–5. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	0,944	0,944						1,888
	Kifizetési előirányzatok	0,944	0,944						1,888

⁴⁶

Az N. év a javaslat/kezdemenyezés végrehajtásának első éve.

3.2.2. Az operatív előirányzatokra 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 ↓			2019. év		2020. év		N+2. év		N+3. év		A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkal bővíthető						ÖSSZESEN 2019-2020	
	TELJESÍTÉSEK																	
	Típus ⁴⁷	Átlago s költsé g	Szám	Költsé g	Szám	Költsé g	Szám	Költsé g	Szám	Költsé g	Szám	Költs ég	Szám	Költsé g	Szám	Költsé g	Összes ített szám	Összkölt ség
3. KONKRÉT CÉLKITÜZÉS ⁴⁸ ...																		
- Teljesítés	Szolgáltat ási	0,500	1		1	0,500												1,000
- Teljesítés																		
- Teljesítés																		
1. konkrét célkitűzés részösszege																		
2. KONKRÉT CÉLKITÜZÉS ...																		
- Teljesítés																		
2. konkrét célkitűzés részösszege																		
ÖSSZKÖLTSÉG			1	0,500	1	0,500												1,000

⁴⁷

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

⁴⁸

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

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra 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)

	2019. év	2020. év	2022. év	2023. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekké bővíthető		ÖSSZESEN
--	-------------	-------------	-------------	-------------	---	--	----------

A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETE								
Humánerőforrás	0,429	0,429						0,858
Egyéb igazgatási kiadások	0,015	0,015						0,030
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉNEK részösszege	0,444	0,444						0,888

A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉBE ⁴⁹ bele nem tartozó előirányzatok								
Humánerőforrás	0	0						0
Egyéb igazgatási kiadások	0	0						0
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok részösszege	0	0						0

ÖSSZESEN	0,444	0,444						0,888
-----------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

A humánerőforrással és más igazgatási kiadásokkal kapcsolatos előirányzat-igényeket az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt előirányzatokkal és/vagy az adott főigazgatóságon belüli átcsoportosítással kell

⁴⁹

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

teljesíteni. A források adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további juttatásokkal.

3.2.3.2. Becsült humánerőforrás-szükségletek

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

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni

	2019. év	2020. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető		
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)							
34 01 01 01 (a központban és a bizottsági képviselőteken)	3	3					
XX 01 01 02 (a küldöttségeknél)							
XX 01 05 01 (közvetett kutatás)							
10 01 05 01 (közvetlen kutatás)							
• Külső munkatársak teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezve⁵⁰							
34 01 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből)	0	0					
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT és JED a küldöttségeknél)							
XX 01 04 yy ⁵¹	- a központban						
	- a küldöttségeknél						
XX 01 05 02 (AC, END, INT közvetett kutatásban)							
10 01 05 02 (AC, END, INT közvetlen kutatásban)	0	0					
Egyéb költségvetési tétel (kérjük megnevezni)							
ÖSSZESEN	3	3					

XX az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

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

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	2019-től három további AD tisztviselőre lesz szükség, akik a vonatkozó végrehajtási jogszabály előkészítéséért, valamint a rendelet és a kapcsolódó szükséges kérdések hatékony végrehajtásáért, nyomon követéséért és értékeléséért lesznek felelősek a VECTO eszköz működésének és a tanúsítási eljárás kezelésének tekintetében. A
--	---

⁵⁰ AC=szerződéses alkalmazott; AL=helyi alkalmazott; END=kirendelt nemzeti szakértő; INT=kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JED=küldöttségi pályakezdő szakértő.

⁵¹ Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársakra vonatkozó részleges felső határérték (korábban: BA-tételek).

	feladatok részletes leírása alább található. 1. A rendelet végrehajtásához kapcsolódó feladatok: a. Az egyes gyártók CO₂-kibocsátáscsökkentési célértékeinek, illetve a tartalékoláshoz szükséges kibocsátásiegység-keretek meghatározása; b. A tartalékolási és előzetes felhasználási eljárások megszervezése, felügyelete és irányítása; c. A kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönzőmechanizmus megszervezése, felügyelete és irányítása; d. A 2022-es felülvizsgálati mechanizmus létrehozása és végrehajtása – a célérték szintek, a kibocsátásiegység-keretek, az alkalmazandó határértékek, a hatály kiterjesztésének stb. felülvizsgálata; e. A valós vezetési feltételek mellett mért kibocsátási adatok gyűjtésével, közzétételével és nyomon követésével kapcsolatos eljárás felügyelete. Szükség esetén a korrekciós fellépések azonosítása és irányítása. f. A használatban lévő járművek megfelelési vizsgálatából származó eredmények felügyelete és elemzése. Szükség esetén a korrekciós mechanizmus azonosítása és irányítása. g. Éves és többéves megfelelési értékelés, a bírságok alkalmazását és beszedését is beleértve. 2. A rendelet nyomon követéséhez és értékeléséhez kapcsolódó feladatok: 3. A VECTO eszközhöz kapcsolódó feladatok: a. az eszköz továbbfejlesztése „gyorsított eljárásban”, hogy új innovatív technológiákkal egészüljön ki b. a „VECTO gyorsított eljárás” kezelése a létrehozása után (hasonló a könnyű haszongépjárművek területének „ökoinnováció” eljárásához) c. a VECTO kiterjesztése az autóbuszokra és kisebb tehergépkocsikra, valamint a pótkocsikra és a tehergépkocsik tényelekes felépítmény-formáira; d. a webes platformon központilag futó VECTO eszköz működésének kezelése, amelynek keretében előfordulhat, hogy többlépcsős jóváhagyások (az autóbuszok és a valós felépítmény-forma tanúsítások esetében), fogyasztói információk (a különböző járművekkel kapcsolatos
--	--

	összehasonlító szimuláció egyéni célprofilokkal) és független vizsgálatok (az ellenőrző vizsgálatok szimulációjának lefuttatása) kezelése válik szükségessé. e. A VECTO eszközt támogató segédeszközök, például egy kereskedelmi számítógépes áramlástan (CFD) eszköz jóváhagyási eljárásának kezelése vagy egy CFD referenciaeszköz Bizottság általi kifejlesztése. f. Mélyreható ismeretek megszerzése megfelelő redundanciával, a következők biztosítása érdekében: i. a Bizottság külső vállalkozók nélkül is képes a VECTO napi szintű használatára ii. képesek vagyunk kellően mélyreható és részletes (például egy funkcionális szinten található egyes programmodulok leírása) fejlesztési ajánlati felhívások összeállítására, hogy ezek az ajánlattevők széles köre számára hozzáférhetőek legyenek, beleértve azokat is, akik nem rendelkeznek előzetes ismeretekkel a VECTO eszközt illetően. 4. A tanúsítási eljáráshoz kapcsolódó feladatok: a. az eljárás időszerű naprakésszé tételének, valamint a CO₂-kibocsátási előírások megfelelő végrehajtásához szükséges funkciók meglétének biztosítása. b. A „VECTO gyorsított eljárás” támogatása, hogy az eszköz új technológiákkal egészüljön ki Bár a fentebbi 3. és 4. pontok a jelentésről és nyomon követésről szóló rendelet, illetve a tanúsítási rendelet végrehajtásához kapcsolódnak, ezek eltérnek a szóban forgó területeken jelenleg tevékenykedő személyek feladataitól, és kiegészítik azokat. Az előbbi végrehajtásához két szerződéses alkalmazottat kértek az EEA számára, a bejelentési rendszer végrehajtásának, valamint a minőségbiztosítási és adatminőség-ellenőrzési rendszerek előkészítésének támogatása érdekében. Az utóbbi végrehajtásához a VECTO eszközzel kapcsolatos ismeretekkel rendelkező további emberi erőforrásra van szükség, a tanúsítási rendelet aktualizálásának céljából.
Külső munkatársak	Egyik sem

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 javaslat/kezdeményezés miatt szükség van a rugalmassági eszköz alkalmazására vagy a többéves pénzügyi keret felülvizsgálatára.

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:

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

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

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

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

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési tétel:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdemenyezés hatása ⁵²						
		N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	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.

A rendelet kidolgozásából adódóan biztosítani fogja a gyártók teljes mértékű megfelelését. Ennek eredményeképpen a várakozások szerint a 8. cikkben előírt kibocsátási díjakból a jövőben nem származik bevétel. Ha azonban a szóban forgó cikk rendelkezéseinek végrehajtása mégis bevételeket eredményez, akkor ezek az Unió általános költségvetését fogják gyarapítani. A javaslatot kísérő hatásvizsgálat tartalmazza az esetleges teljes többletkibocsátási díjak azon tartományait, amelyek a megfelelés hiányának esetén kiszabhatók.

Ismertesse a bevételre gyakorolt hatás számításának módszerét.

[...]

⁵²

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