



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

Plenárisülés-dokumentum

A7-0151/2013

29.4.2013

*****I JELENTÉS**

a 443/2009/EK rendeletnek az új személygépkocsikra vonatkozó 2020. évi szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módzatok meghatározása tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról

(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

Előadó: Thomas Ulmer

A vélemény előadója (*):
Fiona Hall, az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság részéről

(*): Társbizottsági eljárás – az eljárási szabályzat 50. cikke

Az eljárások jelölései

- * Konzultációs eljárás
- *** Egyetértési eljárás
- ***I Rendes jogalkotási eljárás (első olvasat)
- ***II Rendes jogalkotási eljárás (második olvasat)
- ***III Rendes jogalkotási eljárás (harmadik olvasat)

(Az eljárás típusa a jogszabálytervezetben javasolt jogalaptól függ.)

A jogszabálytervezet módosításai

A Parlament módosításaiban a jogszabálytervezet módosításait ***félkövér dőlt*** betűkkel jelölik. A *normál dőlt* betűs kiemelés jelzi az illetékes osztályoknak, hogy a jogszabálytervezet mely részeiben javasolnak javításokat a szöveg véglegesítése érdekében (például nyilvánvaló hibák vagy kihagyások esetén egy adott nyelvi változatban). Az ilyen jellegű módosítási javaslatokat az érintett osztályok hagyják jóvá.

A jogszabálytervezettel módosítani kívánt, már létező jogszabályra vonatkozó valamennyi módosítás fejléce egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyekben a létező jogszabály, illetve érintett rendelkezésének megjelölése található. Egy már létező jogszabály Parlament által módosítani kívánt – ám a jogszabálytervezet által nem módosított – rendelkezésének idézett részei ***félkövér*** betűkkel szerepelnek. Az ilyen részekben az esetleges törléseket a következőképpen kell jelölni: [...].

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE.....	5
INDOKOLÁS.....	31
VÉLEMÉNY AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	32
VÉLEMÉNY A KÖZLEKEDÉSI ÉS IDEGENFORGALMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL.....	54
ELJÁRÁS.....	74

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

a 443/2009/EK rendeletnek az új személygépkocsikra vonatkozó 2020. évi szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módok meghatározása tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról

(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság által a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatra (COM(2012)0393),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 192. cikkének (1) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C7-0184/2012),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2012. december 12-i véleményére¹,
 - a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,
 - tekintettel eljárási szabályzata 55. cikkére,
 - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság jelentésére és az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság, valamint a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére (A7-0151/2013),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja vagy helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

¹ HL C 44., 2013.2.15., 109. o.

Módosítás 1
Rendeletre irányuló javaslat

1 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A személygépkocsik hatékonyságának javítására irányuló fejlett technológiák világpiacának további fejlődése összhangban áll az Európa 2020 stratégia keretébe illeszkedő „Erőforrás-hatékony Európa” kiemelt kezdeményezéssel, amely a fenntartható növekedés elérése érdekében támogatja az erőforrás-hatékony, alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságra való áttérést. Annak érdekében, hogy ezen a területen további ösztönzést kapjon az innováció, e rendeletben meg kell határozni a 2025-re szóló hosszú távú célértéket.

Indokolás

Becslések szerint az Unióban az üzemanyag-takarékos járművek gyártása iránti fokozottabb igény 2030-ig 110 000 új munkahelyet fog teremteni, különösen a vegyiparban és az elektronikai ágazatban (McKinsey). A 2025-re vonatkozó 70 g/km-es célérték biztosítaná az alternatív hajtórendszerekbe való további beruházásokat, ami a csúcstechnológia területén további munkahelyeket teremtene Európában.

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat
2 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2) Egyértelművé kell tenni, hogy a 95 g/km-es szén-dioxid-kibocsátási célértéknek való megfelelés ellenőrzése céljából a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását továbbra is a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő

(2) Egyértelművé kell tenni, hogy a 95 g/km-es szén-dioxid-kibocsátási célértéknek való megfelelés ellenőrzése céljából a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását továbbra is a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő

típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és - karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban, innovatív technológiák segítségével kell mérni.

típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és - karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban, innovatív technológiák segítségével kell mérni. *A Bizottság által készített tanulmányok szerint azonban a szén-dioxid-kibocsátás mérésére az e rendelet alapján alkalmazott vizsgálati eljárások nem akadályozták meg a szén-dioxid-kibocsátás állítólagos csökkenését eredményező rugalmassági intézkedések gyártók általi növekvő igénybevételét, amelyhez azonban nem társulnak technológiai fejlesztések, és amely nem érhető el a tényleges közúti vezetés során. Az Új Európai Menetciklusról (NEDC) szóló 715/2007/EK rendeletet ezért sürgősen módosítani kell annak biztosítása érdekében, hogy a vizsgálati eljárások megfelelően tükrözzék a tényleges közúti vezetés során fellépő szén-dioxid-kibocsátást. Következő lépésként a jelenleg az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében fejlesztés alatt álló, a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó vizsgálati eljárást (World Light Duty Test Procedure – WLTP) annak befejezését követően mihamarabb át kell ültetni az uniós jogba.*

Módosítás 3 Rendeletre irányuló javaslat

2 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) A fosszilis tüzelőanyagok – különösen a kőolaj – magas, és folyamatosan növekvő ára veszélyezteti az európai gazdaság helyreállítását, energiabiztonságát és az energia megfizethetőségét. A kőolajsokkok súlyos recesszióhoz, a versenyképesség

csökkenéséhez, valamint a munkanélküliség növekedéséhez vezethetnek. Ezért kiemelt fontosságú kérdés az Unió kőolajfüggőségének csökkentése, többek között az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek hatékonyságának és fenntarthatóságának növelése révén.

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 3 preambulumbekendés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Annak elismeréseképpen, hogy a rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek korai generációinak kutatási és fejlesztési költségei, valamint gyártási egységköltségei igen magasak, a forgalomba hozatal kezdeti szakaszában – ideiglenes hatállyal és korlátozott mértékben – célszerű felgyorsítani és elősegíteni a szóban forgó járművek uniós piacra való bevezetését.

Módosítás

(3) Annak elismeréseképpen, hogy a rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek korai generációinak kutatási és fejlesztési költségei, valamint gyártási egységköltségei igen magasak, a forgalomba hozatal kezdeti szakaszában – ideiglenes hatállyal és korlátozott mértékben – célszerű felgyorsítani és elősegíteni a szóban forgó járművek uniós piacra való bevezetését. ***A Bizottságnak, a tagállamoknak és a regionális és helyi hatóságoknak erőfeszítéseket kell tenniük a rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek iránti kereslet ösztönzését szolgáló legjobb gyakorlatok azonosítása és terjesztése érdekében, hogy a néhány európai országban ezek értékesítése terén tapasztalt egészséges növekedés minden tagállamban megismétlődjön.***

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat

3 a preambulumbekendés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású gépjárművek és/vagy

elektromos gépkocsik piaci elterjedésének felgyorsítása érdekében az egész Unióra kiterjedő, a gépjárművek alternatív üzemanyaggal és elektromos energiával való ellátását biztosító, megfelelő infrastruktúrát, ezen belül a megfelelő helyeken (ahol nagy számú elektromos gépkocsi parkol hosszú ideig, például P+R parkolók közelében) elhelyezett töltőállomások sűrű hálózatát kell kiépíteni. Az elektromos gépkocsiknak elsődlegesen a szél- és/vagy napenergiából származó elektromosáram-többletet kellene tárolniuk. Ezenkívül helyénvaló lenne a cserélhető rendszám táblák rendszerének Unió-szerte történő bevezetése a rövid távú ingázásra használt elektromos gépkocsik jobb kihasználása érdekében.

Indokolás

Az elektromos gépkocsik használata különösen akkor éri meg, ha a szél-/napenergiából származó áramtöbblet tárolására használják őket. Az ehhez szükséges infrastruktúra azonban még hiányzik. Ezenkívül, a német és az osztrák példához hasonlóan a cserélhető rendszám táblák bevezetésével arra lehetne ösztönözni az embereket, hogy a (napi) ingázáshoz egy kisméretű elektromos gépkocsit szerezzenek be, míg a családi utazásokhoz továbbra is nagyobb autót használjanak.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Annak elismeréseképpen, hogy a járművek rendeltetése alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése aránytalan mértékben érinti a legkisebb gyártókat, hogy a mentesítési eljárás nagy adminisztratív terhet jelent, és hogy elhanyagolható az e gyártók járműeladásai kapcsán elért széndioxid-kibocsátás-csökkenésben mérhető haszon, a fajlagos kibocsátási célértékek és az extra kibocsátási értékek hatálya nem

Módosítás

(4) Annak elismeréseképpen, hogy a járművek rendeltetése alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése aránytalan mértékben érinti a legkisebb gyártókat, hogy a mentesítési eljárás nagy adminisztratív terhet jelent, és hogy elhanyagolható az e gyártók járműeladásai kapcsán elért széndioxid-kibocsátás-csökkenésben mérhető haszon, a fajlagos kibocsátási célértékek és az extra kibocsátási értékek hatálya nem

terjed ki az évente kevesebb mint **500** új személygépkocsi gyártásáért felelős gyártókra.

terjed ki az évente kevesebb mint **1000** új személygépkocsi gyártásáért felelős gyártókra.

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat

6 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) A szakosodott gyártók mentesítésére szolgáló eljárást 2020 után is indokolt fenntartani. Annak érdekében azonban, hogy a szakosodott gyártóktól elvárt erőfeszítés összhangban legyen azzal, amelyet a nagy mennyiségben termelő gyártóknak kell tenniük, 2020-tól kezdődően egy a szakosodott gyártóknak tulajdonítható fajlagos kibocsátás 2007. évi átlagánál 45%-kal alacsonyabb célértéket helyénvaló alkalmazni.

Módosítás

(6) A szakosodott gyártók mentesítésére szolgáló eljárást 2020 után is indokolt fenntartani. Annak érdekében azonban, hogy a szakosodott gyártóktól elvárt erőfeszítés összhangban legyen azzal, amelyet a nagy mennyiségben termelő gyártóknak kell tenniük, 2020-tól kezdődően egy a szakosodott gyártóknak tulajdonítható fajlagos kibocsátás 2007. évi átlagánál 45%-kal alacsonyabb célértéket helyénvaló alkalmazni. ***Ezzel egyenértékű célértékeket kell meghatározni 2025-re.***

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat

7 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) Az autóipar hosszú távú beruházásainak és innovációjának lehetővé tétele érdekében helyénvaló előre jelezni, hogy a rendeletnek milyen módosításai várhatók a 2020 utáni időszakra nézve. Az előrejelzésnek arra kell támaszkodnia, hogy az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljaira való tekintettel milyen ütemű kibocsátáscsökkentésre van szükség, és hogy milyen hatások várhatók a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását költséghatékonyan csökkentő technológiák fejlesztésére nézve. Ezért indokolt ***ezeket a kérdéseket felülvizsgálni***, és célszerű, hogy a Bizottság ***jelentést készítsen és szükség***

Módosítás

(7) Az autóipar hosszú távú beruházásainak és innovációjának lehetővé tétele érdekében helyénvaló előre jelezni, hogy a rendeletnek milyen módosításai várhatók a 2020 utáni időszakra nézve. Az előrejelzésnek arra kell támaszkodnia, hogy az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljaira való tekintettel milyen ütemű kibocsátáscsökkentésre van szükség, és hogy milyen hatások várhatók a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását költséghatékonyan csökkentő technológiák fejlesztésére nézve. Ezért indokolt ***2025-re az új személygépkocsik átlagos szén-dioxid-kibocsátásának célértékét a 68g***

esetén javaslatokat fogalmazzon meg a 2020 utáni célértékeket illetően.

CO₂/km és 78g CO₂/km indikatív tartományon belül meghatározni, és célszerű, hogy a Bizottság megvizsgálja egy ilyen célkitűzés költséghatékony, a verseny szempontjából a lehető legsemlegesebb, társadalmi szempontból pedig méltányos és fenntartható módon történő elérésének módzatait.

Módosítás 9
Rendeletre irányuló javaslat

7 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7a) Mivel a szén-dioxid-kibocsátásra és üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó pontos és valós információk elengedhetetlenek a fogyasztók számára a tájékozott döntéshozatalhoz, kiemelt figyelmet kell fordítani e paraméterek előrejelzésére. Ma azonban az utakon közlekedő személygépkocsik valós kibocsátása jelentős mértékben eltér a jelenlegi vizsgálati ciklusban meghatározott értékektől. Ennélfogva sürgősen ki kell dolgozni egy jobb vizsgálati ciklust.

Módosítás 10
Rendeletre irányuló javaslat

7 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7b) Az új személygépkocsik fajlagos szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatban mért értékek rendes felhasználási körülmények közötti tényleges kibocsátáshoz való közelítése érdekében a Bizottságnak mindent meg kell tennie, hogy mihamarabb véglegesíteni tudja a könnyű haszongépjárművekre világszerte alkalmazandó új vizsgálati eljárást oly

módon, hogy 2014 végéig lehetővé váljon ezen eljárás európai szintű elfogadása, illetve 2017 januárjáig be lehessen vezetni.

Módosítás 11 **Rendeletre irányuló javaslat**

7 c preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7c) A gyártók számára szükséges hosszú időtartamú kutatás és fejlesztés elismeréseként és a befektetők számára szükséges biztonság garantálása céljából fontos, hogy legyen 2025-re vonatkozóan meghatározott célérték.

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat **8 preambulumbekzdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8) A rendelet értelmében a Bizottságnak hatásvizsgálatot kell végeznie a vizsgálati eljárások felülvizsgálata céljából, annak érdekében, hogy azok megfelelően tükrözzék a személygépkocsik tényleges szén-dioxid-kibocsátási jellemzőit. A munka folyamatban van, ám még nem fejeződött be, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében ugyanis még fejlesztés alatt áll a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó vizsgálati eljárás (World Light Duty Test procedure). Erre való tekintettel a **443/2009/EK rendelet I. melléklete a 715/2007/EK rendeletnek és a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének megfelelően mért kibocsátásokra vonatkozóan állapít meg 2020-ra szóló határértékeket**. A vizsgálati eljárások felülvizsgálata után ki kell igazítani az I. mellékletben foglalt határértékeket annak

(8) A rendelet értelmében a Bizottságnak hatásvizsgálatot kell végeznie a vizsgálati eljárások felülvizsgálata céljából, annak érdekében, hogy azok megfelelően tükrözzék a személygépkocsik tényleges szén-dioxid-kibocsátási jellemzőit. A munka folyamatban van, ám még nem fejeződött be, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében ugyanis még fejlesztés alatt áll a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó vizsgálati eljárás (World Light Duty Test procedure – **WLTP**). Erre való tekintettel, **továbbá figyelemmel a jelenlegi vizsgálati ciklus elégtelenségére, rövid időn belül – a különböző tagállami értelmezések és a tagállamok közötti eltérések kizárása mellett – ki kell dolgozni egy olyan új vizsgálati ciklust, amely megfelelően tükrözi a gépkocsik tényleges**

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

kibocsátását. Annak biztosítása érdekében, hogy e rendelet megvalósítsa a várt kibocsátáscsökkenést, a WLTP-t – amennyiben kivitelezhető – legkésőbb 2017. január 1-jétől a jelenlegi vizsgálati eljárás helyébe kell léptetni, és be kell építeni az uniós jogba. A Bizottságnak mérlegelnie kell, hogy az uniós jogba való átültetés során szükséges-e a WLTP-t további rendelkezésekkel kiegészíteni annak biztosítása érdekében, hogy a vizsgálati eljárások megfelelően tükrözzék a tényleges közúti vezetés során fellépő kibocsátásokat. Amennyiben a WLTP-t legkésőbb 2017-ig e rendelet céljaira alkalmazzák, ki kell igazítani az I. mellékletben foglalt határértékeket annak érdekében, hogy a követelmények szigorúsága hasonló maradjon a gyártókra és a járműosztályokra nézve. Amennyiben a WLTP-t nem fogadják el 2017. január 1-jéig, a Bizottságnak haladéktalanul módosítania kell a 715/2007/EK rendelet szerinti uniós mérési eljárásokat az utakon közlekedő járművek tényleges szén-dioxid-kibocsátásának figyelembevétele érdekében.

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 14 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(14) A Bizottság értékelte az alapterület adatként való rendelkezésre állását és az I. melléklet képleteiben a rendeltetést kifejező paraméterként való felhasználhatóságát. Az adat rendelkezésre áll, és esetleges használata a hatásvizsgálat keretében értékelés tárgya volt; a hatásvizsgálat alapján levont következtetés szerint a 2020-ra vonatkozó képletben a tömeget kell paraméterként használni a rendeltetés kifejezésére. ***A majdani***

Módosítás

(14) A Bizottság értékelte az alapterület adatként való rendelkezésre állását és az I. melléklet képleteiben a rendeltetést kifejező paraméterként való felhasználhatóságát. Az adat rendelkezésre áll, és esetleges használata a hatásvizsgálat keretében értékelés tárgya volt. A hatásvizsgálat alapján levont következtetés szerint a 2020-ra vonatkozó képletben a tömeget kell paraméterként használni a rendeltetés kifejezésére, ***mivel a***

felülvizsgálat alkalmával azonban mérlegelni kell az alapterületnek a rendeltetést kifejező paraméterként való alkalmazására való átállással járó költségsökkenést és előnyöket.

gépjárműgyártók a megfelelőség teljesítésének 2020-ig tartó menetrendjét a jelenlegi paraméter további alkalmazására alapozták. Azonban az alapterülettel járó költségsökkenés és előnyök átátamasztják annak rendeltetést kifejező paraméterként való alkalmazását 2020-tól kezdődően. Ezért a tömeg alapú az alapterület alapú megközelítésre való jövőbeli áttérés zökkenőmentességének biztosítása érdekében helyénvaló bevezetni egy alapterületre épülő képletet, amelyet 2020-tól kezdődően a gyártók a tömegre épülő képlet alternatívájaként használhatnak.

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 14 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14a) Az üvegházhatást okozó gázoknak az energiaellátáshoz, a gépjárműgyártáshoz és -ártalmatlanításhoz kapcsolódó kibocsátása a jelenlegi átfogó közúti közlekedési szénlábnyom jelentős részét teszi ki, ami a jövőben vélhetőleg fokozott jelentőséget kap. Ezért politikai fellépésre van szükség ahhoz, hogy a gépjárműgyártókat az optimális megoldások – többek között az elektromos energia vagy az alternatív üzemanyagok – alkalmazása felé irányítsák, amelyek különösen figyelembe veszik az üvegházhatást okozó gázoknak a gépjárművek számára biztosított energia előállításához kapcsolódó kibocsátását, és biztosítják, hogy ezek az upstream kibocsátások ne emésszék fel a gépjárművek javított üzemeltetési energiafogyasztásából eredő, ezen rendelet szerint célul kitűzött előnyöket. Ezért helyénvaló, hogy a rendelet 2020 utáni időszakra vonatkozó jövőbeli

felülvizsgálata során a Bizottság olyan szabályozói megközelítést vegyen fontolóra, amely figyelembe veszi az üvegházhatást okozó gázoknak a gépjárművek energiaellátásához és életciklusához kapcsolódó kibocsátását.

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 a pont (új)

443/2009/EK rendelet

1 cikk – -2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ia. Az 1. cikk a második bekezdés után a következő bekezdéssel egészül ki:

„Ez a rendelet az új személygépkocsiknak a 715/2007/EK rendelettel és végrehajtási intézkedéseivel, valamint a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletével összhangban mért átlagos CO₂-kibocsátására alkalmazandó célértéket a 2025. évtől kezdődően a 65 g/km és a 78 g/km közötti indikatív tartományban határozza meg.”

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 2 pont

443/2009/EK rendelet

2 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) A 4. cikk, a 8. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a 9. cikk, valamint a 10. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó az olyan gyártóra, amely minden kapcsolatos vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint **500** új személygépkocsi nyilvántartásba vételét eredményezte az EU-ban.”

(4) A 4. cikk, a 8. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a 9. cikk, valamint a 10. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó az olyan gyártóra, amely minden kapcsolatos vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint **1000** új személygépkocsi nyilvántartásba vételét eredményezte az EU-ban.

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 2 a pont (új)

443/2009/EK rendelet

3 cikk – 1 bekezdés – f pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2a. A 3. cikk (1) bekezdésének f) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„f) „fajlagos CO₂-kibocsátás”: a személygépkocsinak a 715/2007/EK rendelettel összhangban mért és a megfelelési nyilatkozatban „CO₂-kibocsátás (vegyes)” megjelöléssel feltüntetett CO₂-kibocsátása. A 715/2007/EK rendelet szerinti típusjóváhagyással nem rendelkező személygépkocsik esetében fajlagos CO₂-kibocsátás a 692/2008/EK rendeletben a személygépkocsikra vonatkozóan megállapított mérési eljárásnak, vagy pedig a Bizottság által az ilyen személygépkocsik CO₂-kibocsátásának megállapítása céljára elfogadott eljárásoknak megfelelően mért CO₂-kibocsátás; e pont alkalmazásában – amennyiben az kivitelezhető – a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó vizsgálati eljárás (WLTP) a 715/2007/EK rendeletben és a 692/2008/EK rendeletben meghatározott mérési eljárások módosításainak hatálybalépésétől vagy legkésőbb 2017. január 1-jétől alkalmazandó.”

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 3 a pont (új)

443/2009/EK rendelet

5 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3a. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

Extra kibocsátási egységek

(1) Az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás kiszámításakor minden egyes, 50 g/km-nél alacsonyabb kibocsátású új személygépkocsi

- 2012-ben 3,5 gépkocsinak;

- 2013-ban 3,5 gépkocsinak;

- 2014-ben 2,5 gépkocsinak;

- 2015-ben 2,5 gépkocsinak számít;

(1a) Az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás kiszámításakor minden egyes, 50 g/km-nél alacsonyabb kibocsátású új személygépkocsi a 2016 és 2023 közötti időszak során – gyártónként évente 2,5 g/km CO₂-kibocsátási felső korlát mellett – 1,5 személygépkocsinak, 2024-től kezdve pedig 1 személygépkocsinak számít.

(1b) A fel nem használt extra kibocsátási egységek egy részének vagy egészének egyik naptári évről a következő naptári évre való átvitele nem engedélyezhető.”

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 4 pont

443/2009/EK rendelet

5 a cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4. Az 5. cikk után a rendelet a következő cikkel egészül ki:

törölve

„5a. cikk

Extra kibocsátási egységek a 95 g/km-es CO₂-kibocsátási célérték kiszámításához

(1) Az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás kiszámításakor minden egyes, 35 g/km-nél

alacsonyabb kibocsátású új személygépkocsi a 2020 és 2023 közötti időszak során 1,3 személygépkocsinak, 2024-től kezdve pedig 1 személygépkocsinak számút.

(2) Az (1) bekezdés szerinti szorzók alkalmazásakor a 2020 és 2023 közötti időszak során összesen figyelembe vehető új személygépkocsik száma nem haladhatja meg gyártónként a 20 000 forgalomba helyezett új személygépkocsit.”

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 4 a pont (új)
443/2009/EK rendelet
8 cikk – 4 bekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4a. A 8. cikk (4) bekezdésének harmadik albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A nyilvántartásnak és az értesítésnek hozzáférhetőnek kell lennie a nyilvánosság számára. Az egyes tagállamok által az (1) bekezdés alapján nyilvántartott adatoknak szintén hozzáférhetőnek kell lenniük a nyilvánosság számára, tekintet nélkül arra, hogy szerepelnek-e a nyilvántartásban.”

Indokolás

A nyomon követési és bejelentési folyamat alapvető fontosságú a kibocsátási célértékek betartásának megállapításához. A nyilvánosságnak nyomon kell tudnia követni e folyamatot, és részt kell tudnia venni annak minden szakaszában.

Módosítás 21
Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 4 b pont (új)
443/2009/EK rendelet
8 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4b. A 8. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4a) Amennyiben a gyártásmegfelelőség ellenőrzésének eredményeként valamely tagállam a 2007/46/EK irányelv 12. cikkének (3) bekezdésével összhangban megállapítja, hogy valamely sorozatgyártású gépjármű CO₂-kibocsátása 4%-nál nagyobb mértékben eltér a jóváhagyott típustól, az eltérést az e rendelet II. mellékletében meghatározott részletes adatokkal együtt jelenteni kell a Bizottságnak.

Azon gépjárműtípus – amely esetében az eltérést megállapították – fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értékét ennek megfelelően ki kell igazítani a következő naptári év átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátási számításaiban.”

Módosítás 22
Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 4 c pont (új)
443/2009/EK rendelet
8 cikk – 4 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4c. A 8. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4b) A Bizottság a rendelkezésre álló legjobb információforrások alapján ellenőrzi a gépjárműtípus és gyártó szerinti tényleges, bejelentett szén-dioxid-kibocsátási értékeket, és éves ellenőrzési jelentésében közzéteszi ezek típus-jóváhagyási értékekkel való

összehasonlítását.”

Módosítás 23
Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 4 d pont (új)
443/2009/EK rendelet
8 cikk – 5 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4d. A 8. cikk (5) bekezdése második albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottság megvizsgálja a gyártóktól kapott összes értesítést, és október 31-ig megerősíti vagy módosítja a (4) bekezdés szerinti előzetes számításokat. A gyártóktól kapott értesítéseknek, az e bekezdés szerinti bizottsági megerősítéseknek vagy módosításoknak, valamint a (6) bekezdés értelmében a Bizottság által küldött értesítéseknek hozzáférhetőnek kell lenniük a nyilvánosság számára.”

Indokolás

A nyomon követési és bejelentési folyamat alapvető fontosságú a kibocsátási célértékek betartásának megállapításához. A nyilvánosságnak nyomon kell tudnia követni e folyamatot, és részt kell tudnia venni annak minden szakaszában.

Módosítás 24
Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 5 pont
443/2009/EK rendelet
8 cikk – 9 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9) A Bizottság végrehajtási aktusok révén részletes szabályokat fogad el az e cikkben meghatározott adatok ellenőrzésére és bejelentésére vonatkozó eljárásokat, valamint a II. melléklet alkalmazását

(9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14a. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e cikkben meghatározott adatok ellenőrzésére és bejelentésére

illetően. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

vonatkozó *eljárásokkal*, valamint a II. melléklet *alkalmazásával kapcsolatban*.

Módosítás 25 **Rendeletre irányuló javaslat**

1 cikk – 6 pont
443/2009/EK rendelet
9 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A Bizottság *végrehajtási aktusok révén részletes szabályokat fogad* el az e cikk (1) bekezdése szerinti többletkibocsátási díj beszedésére *vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.*

Módosítás

(3) A Bizottság *felhatalmazást kap arra, hogy a 14a. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon* el az e cikk (1) bekezdése szerinti többletkibocsátási díj beszedésére *vonatkozó szabályokkal kapcsolatban.*

Módosítás 26 **Rendeletre irányuló javaslat**

1 cikk – 8 a pont (új)
443/2009/EK rendelet
12 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

8a. A 12. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A beszállító vagy gyártó kérésére figyelembe kell venni az innovatív technológiák alkalmazása vagy az innovatív technológiák kombinációja (innovatív technológiai csomag) révén elért CO₂-csökkentéseket.

E technológiákat csak abban az esetben kell figyelembe venni, ha az értékelés során alkalmazott módszertan ellenőrizhető, megismételhető és összehasonlítható eredményekkel szolgál.

E technológiák az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási célértékének legfeljebb 7 g CO₂/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.

E hozzájárulást valamennyi gyártó esetében ezen innovatív technológiákkal felszerelt gépkocsiknak a gépjárműflotta egészéhez viszonyított százalékos aránya alapján kell megállapítani.”

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 9 pont

443/2009/EK rendelet

12 cikk – 2 bekezdés – első mondat

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 9 a pont (új)

443/2009/EK rendelet

12 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

9a. A 12. cikk (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Annak a beszállítónak vagy gyártónak, amelyik valamilyen intézkedést innovatív technológiaként vagy innovatív technológiai csomagként szeretne jóváhagyatni, jelentést kell

benyújtania a Bizottságnak, amely tartalmaz egy független és tanúsított szervezet által készített ellenőrzési jelentést is. Ha bármilyen esetleges kapcsolat áll fenn az intézkedés és egy már korábban jóváhagyott innovatív technológia vagy *innovatív technológiai csomag* között, akkor erről a jelentésnek említést kell tennie, az ellenőrzési jelentésnek pedig értékelnie kell, hogy e kapcsolat milyen mértékben módosítja az egyes intézkedések révén elért csökkentéseket.”

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 9 b pont (új)

443/2009/EK rendelet

12 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

9b. A 12. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A Bizottság évente egyszer jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a jóváhagyott és elutasított innovatív technológiákról és innovatív technológiai csomagokról.”

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 9 c pont (új)

443/2009/EK rendelet

12 cikk – 4 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

9c. A 12. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4b) A Bizottság 2013. december 31-re elvégzi az innovatív technológiákra vagy innovatív technológiai csomagokra

vonatkozó, e cikkben említett végrehajtási rendelkezések felülvizsgálatát annak érdekében, hogy megfelelően korszerűsítse a kérelmezési és a jóváhagyási eljárásokat.”

Módosítás 31

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 10 pont – -a pont (új)

443/2009/EK rendelet

13 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

„(2) 2020. október 31-ig, majd azt követően háromévente az I. mellékletet módosító intézkedéseket kell elfogadni annak biztosítására, hogy az említett M_0 és F_0 értéket az előző három naptári évben készült új személygépkocsik átlagos tömegéhez, illetve alapterületéhez igazítsa.”

Módosítás 32

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 10 pont – b pont

443/2009/EK rendelet

13 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

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

„(3) 2012-től kezdve a Bizottság hatásvizsgálatot végez, hogy a 715/2007/EK rendelet 14. cikkének (3) bekezdése értelmében 2014-ig felülvizsgálja az említett rendeletben a CO₂-kibocsátások mérésére vonatkozóan meghatározott eljárásokat annak érdekében, hogy – amennyiben kivitelezhető – legkésőbb 2017. január 1-

jétől a WLTP-t alkalmazza átdolgozott mérési eljárásként. A Bizottság többek között megfelelő javaslatokat tesz az eljárások kiigazítására vonatkozóan annak érdekében, hogy megfelelően tükrözzék a gépkocsik tényleges CO₂-kibocsátási jellemzőit, valamint a 12. cikkben foglaltak szerint jóváhagyott innovatív technológiák alkalmazására vonatkozóan, ami tükröződhet a vizsgálati ciklusban. A Bizottság gondoskodik arról, hogy ezeket az eljárásokat a későbbiekben rendszeresen felülvizsgálják.”

Módosítás 33
Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 10 pont – b a pont (új)
443/2009/EK rendelet
13 cikk – 3 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) A (3) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„Annak biztosítása céljából, hogy a tényleges kibocsátási értékek megfelelően tükröződjenek, és a mért szén-dioxid-kibocsátási értékek egyértelműen összehasonlíthatóak legyenek, a Bizottság a 715/2007/EK rendelet 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban gondoskodik arról, hogy a vizsgálati eljárásnak a szén-dioxid-kibocsátás mért értékeire jelentős hatást kifejtő elemeit pontosan meghatározzák annak megelőzése érdekében, hogy a gyártók kihasználhassák a vizsgálati ciklus rugalmasságait.

Ha az átfogó vizsgálati eljáráson belül a mért szén-dioxid-kibocsátási értékeket befolyásoló bármelyik tényező esetében megengedett az eltérés, a Bizottság

biztosítja, hogy a vizsgálati eljárások során valamennyi szóban forgó változó tekintetében korrekciós számítás álljon rendelkezésre, amelyet a mért értékek korrigálására, azaz a tényezőkben mutatkozó eltérés kiegyenlítésére és ezáltal a mért kibocsátás normalizálására használnak.”

Módosítás 34
Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 10 pont – b b pont (új)
443/2009/EK rendelet
13 cikk – 3 bekezdés – 1 b albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

bb) A (3) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„Annak ellenőrzése érdekében, hogy a sorozatgyártású gépjárművek szén-dioxid-kibocsátása megfelel-e a jóváhagyott típus értékeinek, biztosítani kell, hogy az aerodinamikai és gördülési ellenállásra vonatkozó értékeket arról a gépjárműről szerezzék be, amelyre vonatkozóan a gyártás megfelelőségét vizsgálták.”

Indokolás

A gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy gyakran nem lehet reprodukálni az eredeti kigurulási vizsgálati értékeket a sorozatgyártott gépjárművekkel. Ezért alapvető fontosságú, hogy a gépjárművön – amely tekintetében a gyártás megfelelőségét vizsgálták – kigurulási vizsgálatot végezzenek az aerodinamikai és gördülési ellenállás megállapítása érdekében, és így biztosítsák az értékeket a görgős próbapadon végzendő vizsgálatához, amely a gyártásmegfelelőségi vizsgálat részét képezi.

Módosítás 35
Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 10 pont – b c pont (új)
443/2009/EK rendelet
13 cikk – 3 bekezdés – 1 c albekezdés (új)

bc) A (3) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„Annak biztosítása céljából, hogy a tényleges kibocsátási értékek megfelelően tükröződjenek, és a mért szén-dioxid-kibocsátási értékek egyértelműen összehasonlíthatók legyenek, a Bizottság a 715/2007/EK rendelet 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban gondoskodik arról, hogy pontosan meghatározzák a vizsgálati eljárásnak a szén-dioxid-kibocsátás mért értékeire jelentős hatást kifejítő elemeit. Annak ellenőrzése érdekében, hogy a sorozatgyártású gépjárművek szén-dioxid-kibocsátása megfelel-e a jóváhagyott típus értékeinek, a görgős próbapad besabályozásával kapcsolatos szabadfutásos vizsgálatok során kapott ellenállásra vonatkozó értékeket arról a gépjárműről kell beszerezni, amelyre vonatkozóan a gyártás megfelelőségét vizsgálják.”

Indokolás

Széles körben elfogadott, hogy a jelenlegi vizsgálati ciklus nem tükrözi megfelelően a valós vezetési körülményeket. A fogyasztóknak nyújtott tájékoztatás ezért pontatlan és félrevezető. Intézkedni kell annak érdekében, hogy az értékelések jobban tükrözzék a valós körülményeknek megfelelő kibocsátást. Ezekre az intézkedésekre a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó új vizsgálati eljárás elfogadását követően is szükség lesz.

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 10 pont – c pont

443/2009/EK rendelet

13 cikk – 5 bekezdés

(5) A Bizottság 2014. december 31-ig felülvizsgálja az e rendelet szerinti fajlagos kibocsátási célértékeket, módokat és egyéb vonatkozásokat

(5) A Bizottság 2017. január 1-jéig elvégzi az I. mellékletben szereplő fajlagos kibocsátási célértékek, valamint a 11. cikk szerinti eltérések felülvizsgálatát azzal a

annak érdekében, hogy a 2020 utáni időszakra megállapítsa az új személygépkocsikra irányadó CO₂-kibocsátási célértékeket.

céllal, hogy meghatározza:

- a 68–78 g/km közötti indikatív tartományba eső szén-dioxid-kibocsátási célérték 2025-ig való, költséghatékony módon történő elérésének módzatait, kivéve, ha az alacsony kibocsátású technológiák alkalmazása és piaci befogadása alapján ennél alacsonyabb célérték is megfelelően indokolt; valamint

- a célérték megvalósítása szempontjából lényeges szempontokat, ideértve a többletkibocsátási díjat is.

A felülvizsgálat és az ahhoz kapcsolódó hatásvizsgálat alapján – amely magában foglalja a gépjárműiparra és az ahhoz kapcsolódó iparágakra gyakorolt hatás átfogó értékelését – a Bizottság adott esetben javaslatot nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet rendes jogalkotási eljárás keretében történő olyan módosítására, amely a verseny szempontjából a lehető legsemlegesebb, társadalmi szempontból pedig méltányos és fenntartható.

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 13 pont

443/2009/EK rendelet

I melléklet – 1 pont – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) 2020-tól kezdve:

fajlagos CO₂-kibocsátás = $95 + a \times (M - M_0)$,

ahol:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott

Módosítás

c) 2020-tól kezdve:

Az alábbi képletek egyikét kell alkalmazni:

i. fajlagos CO₂-kibocsátás = $95 + a \times (M - M_0)$,

ahol:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott

tömege,

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

$a = 0,0333$.

tömege

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

$a = 0,0333$;

ii. fajlagos CO₂-kibocsátás = $95 + b \times (F - F_0)$

ahol:

F = a jármű négyzetméterben (m^2) megadott alapterülete

F_0 = a 13. cikk (2) bekezdésének megfelelően elfogadott érték

$b = 17,6$.

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 13 a pont (új)

443/2009/EK rendelet

I melléklet – 2 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

13a. Az I. melléklet a következő ponttal egészül ki:

„2a. A gyártó teljes gépjárműflottájára ugyanazt a rendeltetési paramétert (tömeg vagy alapterület) alkalmazza.

Amennyiben a gyártó az alapterületet választja rendeltetési paraméterként a fajlagos kibocsátási célértékeknek való megfelelés megállapításakor, a következő években nem térhet vissza a tömeg használatához.

Indokolás

Rendkívül gyengítené az általános célkitűzést, ha a gépjárműipar flottájának minden járműtípusára vonatkozóan egyedi döntést hozhatna a rendeltetési paraméterről. Minden gépjárműre egyszerűen azt a rendeltetési paramétert választanák, amely a legkisebb erőfeszítést teszi szükségessé; azonban általános stratégiaként nem támogatnák a tömeg csökkentését.

Módosítás 39
Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 13 b pont (új)
443/2009/EK rendelet
II melléklet – A rész – 1 pont – f a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

13b. A II. melléklet A. részének 1. pontja a következő ponttal egészül ki:

„fa) legnagyobb hasznos teljesítmény (kW);”

Indokolás

A legnagyobb hasznos teljesítmény (kW) a jármű szén-dioxid-kibocsátását befolyásoló fontos paraméter, ezért nyilván kell tartani.

Módosítás 40
Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 13 c pont (új)
443/2009/EK rendelet
II melléklet – A rész – 1 pont – f b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

13c. A II. melléklet A. részének 1. pontja a következő ponttal egészül ki:

„fb) motor lökettérfogata (cm³).”

Indokolás

A motor lökettérfogata a jármű szén-dioxid-kibocsátását befolyásoló fontos paraméter, ezért nyilván kell tartani.

INDOKOLÁS

E javaslat célja, hogy az új gépjárművek CO₂-kibocsátását modern meghajtási megoldások alkalmazásával jelentősen, de egyben gazdaságosan és ökológiai szempontból ésszerűen tovább csökkentse.

2006 óta 160 g CO₂/km-es flottaérték érvényes, 2015-től 130 g CO₂/km-es érték, 2020-tól pedig 95 g CO₂/km. Ez rendkívül nagyratörő érték. Az előadó számára fontos ezt a célértéket elérni, noha az az utóbbi évek legnagyobb csökkentését jelenti. A Bizottság emellett a COM(2012)393 javaslatában arra tett javaslatot, hogy az új személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátása számításának növekedési együtthatóját a 443/2009/EK rendeletben az $a = 0,0457$ -ről $a = 0,0333$ -re csökkentsék. Ez a csökkentés a görbe 27%-kal történő további csökkentését jelenti, ami a kisebb gépjárművek gyártóihoz képest éppen a nagyobb prémium gépjárművek gyártóit terheli nagyobb költségekkel. Mivel azonban a nagyobb járművek azok, amelyek általában a legfejlettebb technológia alkalmazásában viszik a prímet, az előadó helyénvalónak tartja, hogy reális ösztönzőrendszert javasoljon, amely támogatja az új, környezetbarát meghajtási megoldások fejlesztését és alkalmazását. A tagállamok államháztartásai ezáltal, de főleg keresztfinanszírozás útján nem terhelhetők. Az előadó egyben biztosítani akarja, hogy az új személygépkocsik és a gyártók széles spektruma megmaradjon az új személygépkocsik gyártói közötti tisztességes verseny további lehetővé tétele érdekében. Egyebekben pedig nem lehet az az EU célja, hogy a járműválasztás szabadságát törvényileg korlátozza.

Annak érdekében, hogy a fogyasztók számára legyen összehasonlítási alap, minden gyártó minden egyes modelljének üzemanyag-fogyasztását a standard vizsgálati eljárás, az NEDC (új európai menetciklus) keretében mérik. Jelenleg a Bizottság és más intézmények egy új változaton, a WLTP-n (Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure) dolgoznak, amely 2017. január 1-jétől váltaná fel a régi vizsgálati ciklust.

Az új személygépkocsik gyártói és azok beszállítói ösztönzést kell, hogy kapjanak olyan technológiák és technológiai csomagok (ökoinnovációk) hitelesítésére, valamint beépítésére, amelyek tovább csökkentik az üzemanyag-fogyasztást és az ezzel közvetlenül összefüggő CO₂-kibocsátást. Egyelőre azért nincs elismert ökoinnováció, mivel a vizsgálati eljárás túlságosan sokáig tart és túl nagy költségekkel jár. Ezért az előadó szükségesnek látja, hogy sikerüljön az egyszerűsítés ösztönzése, illetve innovatív technológiák vagy technológiai csomagok elismerése. Ahogy a 443/2009/EK rendelet kimondja, e technológiák az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási célértékének legfeljebb 7 g CO₂/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.

Mivel egyelőre nem belátható, hogy a fogyasztók mely alternatív meghajtási megoldásokat fogják elfogadni, nincs értelme már 2014-ben a 2020 utáni időszakra vonatkozó szabályozás felülvizsgálatát előterjeszteni. Az előadónak az a véleménye, hogy a jövőbeli piaci helyzetet 2017 előtt nincs értelme újraértékelni.

20.3.2013

VÉLEMÉNY AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság részére

a 443/2009/EK rendeletnek az új személygépkocsikra vonatkozó 2020. évi szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módok meghatározása tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

A vélemény előadója: Fiona Hall

(*) Társbizottsági eljárás – az eljárási szabályzat 50. cikke

RÖVID INDOKOLÁS

A Bizottság 2012. július 11-én benyújtotta az új gépkocsikra 2020-ig irányadó szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési keretet meghatározó 443/2009/EK rendelet felülvizsgálatára vonatkozó javaslatát. A felülvizsgálat következtében sor kerül azon szükséges módok végrehajtására, amelyek nélkül a 2020-ig tartó időszak második szakaszára vonatkozó 95 g/km-es CO₂-kiocsátási célértéknek nem lehet érvényt szerezni

A módok a végrehajtásnak olyan vonatkozásai, amelyek befolyásolják a kibocsátási célérték elérésének módját. A bizottsági javaslat az alábbiak kivételével a legtöbb módot változatlanul hagyja:

- 2020 és 2023 között 1,3-as szorzóval alkalmazott extra kibocsátási egységek kerülnek bevezetésre a 35 g/km-nél alacsonyabb kibocsátású gépkocsik tekintetében; az említett időszak során gyártónként összesen legfeljebb 20 000 jármű számára osztható ki ilyen extra kibocsátási egység;
- a szakosodott gyártókra vonatkozó külön célérték 2020. évi hatállyal aktualizálásra kerül, és az évente kevesebb mint 500 új személygépkocsit nyilvántartásba vevő gyártók mentesülnek a szén-dioxid-kibocsátási határérték teljesítésének kötelezettsége alól;
- a vizsgálati eljárás várható felülvizsgálata után is figyelembe veszik az ökoinnovációkat.

Emellett a bizottsági eljárással kapcsolatos rendelkezések a Lisszaboni Szerződéssel összhangban aktualizálásra kerülnek.

Az előadó általában véve üdvözli a felülvizsgált rendeletet. Mivel a legtöbb gépkocsigyártó jó úton halad a 2009-ben elfogadott 2015-ös és 2020-as szén-dioxid-kibocsátási célok teljesítése felé, most nem lenne indokolt jelentősen megváltoztatni a 2020-as 95 g/km-re vonatkozó célérték elérését szolgáló módozatokat. Van azonban néhány fontos kérdés, amelyet a bizottsági javaslat nem kezel megfelelően.

Az egyik aggodalomra okot adó fontos probléma a típusjövahagyás és az új személygépkocsik tényleges kibocsátása közötti egyre növekvő eltérés, amelyet a Bizottság 15–30%-ra becsül. Ez az eltérés elsősorban a gépjárműgyártók által a CO₂-kibocsátás mérésére a jelenlegi vizsgálati eljárásnak megfelelően alkalmazott módszerek következménye. Ezzel az eltéréssel mindenképpen foglalkozni kell, főleg azért, mert ha csökken a CO₂-kibocsátás, az annyit jelent, hogy a fogyasztók kevesebb üzemanyagot fogyasztanak, és így csökken az olajimport.

Az előadó ezért azt szeretné, ha a Bizottság 2014-re felülvizsgálná a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámítására szolgáló, a 715/2007/EK rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben előírt uniós vizsgálati eljárást. 2015 januárjára a Bizottságnak készen kell állnia az uniós vizsgálati eljárás aktualizálására. Ennek függetlenül attól meg kell történnie, hogy véglegesítik-e addigra az ENSZ EGB könnyű gépjárművekre vonatkozó, globális szintű vizsgálati eljárását (WLTP), mivel az üzemanyag-takarékosság a nemzetközi előrelépéstől függetlenül az európai fogyasztók érdeke. Az új WLTP-eljárásokat aztán be lehet építeni az uniós vizsgálati eljárás keretébe, és ki lehet igazítani az egyes gépjárműgyártók CO₂-célértékeit. Az uniós vizsgálati eljárás 2015-ös aktualizálása után nem indokolt az ökoinnovációk vizsgálati eljáráson kívüli mérésének fenntartása.

A bizottsági javaslat gyenge pontja a 2020 utáni koncepció hiánya. Miközben nem lehet megjósolni a 2025-ig bekövetkező technológiai fejlődés pontos alakulását, az ipart jól szolgálja az egyértelmű politikai jelzésből fakadó biztonság. Ezért e rendeletnek meg kell határoznia a 2025-re érvényes CO₂-kibocsátási célértéket. E célérték megfelelő időt ad az ipar számára az átállásra, és felülvizsgálat tárgyát képezi annak biztosítása érdekében, hogy társadalmi és gazdasági szempontból is igazságosan valósuljon meg.

Az Egyesült Államokban már meghatározták a 2025-ös célértéket. Az USA célértéke előírja a gépkocsigyártók számára, hogy a 2011 és a 2025 között eladott átlagos gépjárművek üzemanyag-fogyasztását a felére csökkentsék. Tekintettel arra, hogy az EU-nak a tisztább gépjárművek globális versenyében továbbra is élni kell járnia, a fejlesztés terén ugyanilyen nagyratörő ütemezést kell előírnia. A 2011-es szintekhez képest az 50%-os csökkentés 70 g/km-nél alacsonyabb célérték kitűzését jelenti. Az AEA-Ricardo által készített legutóbbi 2012-es tanulmány arra a következtetésre jut, hogy a 70 g/km-es célérték a legmegfelelőbb 2025-re, és becslése szerint e célt mindössze 7% rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású és 20% hibrid járművel el lehet érni.

A 2025-re kitűzött 70 g/km-es érték biztosítaná, hogy folytatódjanak az alternatív energiával működő vonatok fejlesztésébe történő beruházások, valamint további növekedést hozna létre és csúcstechnológiát alkalmazó munkahelyeket teremtene. A McKinsey becslése szerint

2030-ra 110 000 új munkahelyet hoznak létre az EU-ban a termelő és a K+F szektorban, mivel üzemanyag-takarékosabb járművek gyártására lesz szükség. A Bizottság elismerte az előnyeit annak, hogy a tömeg helyett az alapterületet alkalmazzák a rendeltetést kifejező paraméterként, és helyénvaló lenne a 2025-ös célérték esetében átállni az alapterületre mint a rendeltetést kifejező paraméterre, valamint lehetővé tenni a gyártók számára, hogy a 2015-től 2020-ig terjedő időszakban választhassanak a tömeget, illetve az alapterületet kifejező mutató között.

Végül az előadó javasolja az extra kibocsátási egységekre vonatkozó cikk módosítását. Az extra kibocsátási egységek gyenge pontja az, hogy miközben a rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek gyártásának növelésére sarkallják a gépjárműgyártókat, azt is lehetővé teszik számukra, hogy több fokozottan szennyező járművet értékesítsenek, így gyengítve a szén-dioxidra vonatkozó cél megvalósulását. Az előadó ehelyett az alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművekkel kapcsolatos kaliforniai előíráshoz hasonló rugalmas rendelkezés bevezetését javasolja. Mindez felgyorsítaná az alternatív energiával, például elektromos akkumulátorokkal és üzemanyagcellákkal működő vonatok fejlesztését és alkalmazását, és biztosítaná a rendkívül alacsony kibocsátású technológiákba való megfelelő beruházásokat. Ösztönzőket biztosít a korán átállók számára, enyhítve a 2025-ös átlagos CO₂-kibocsátási célértékeiket, miközben biztosítja, hogy azok a gyártók, akik úgy döntenek, hogy nem vesznek részt a rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek korai bevezetésében, 2020 után is további fejlesztéseket végezhessenek hagyományos autóparkjukon.

A Bizottságnak, a tagállamoknak és a regionális és helyi hatóságoknak erőfeszítéseket kell tenniük a rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek iránti kereslet ösztönzését szolgáló legjobb gyakorlatok beazonosítása és terjesztése érdekében, hogy a néhány európai országban ezek értékesítése terén tapasztalt egészséges növekedés minden tagállamban megismétlődjön.

MÓDOSÍTÁSOK

Az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság felkéri a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy jelentésébe foglalja bele az alábbi módosításokat:

Módosítás 1

Rendeletre irányuló javaslat

1 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A célértékek túl gyakori megváltoztatása bizonytalanságot eredményez az auóiparban és befolyásolja

annak globális versenyképességét.

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat

2 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Egyértelművé kell tenni, hogy a 95 g/km-es szén-dioxid-kibocsátási célértéknek való megfelelés ellenőrzése céljából a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását továbbra is a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban, innovatív technológiák segítségével kell mérni.

Módosítás

(2) Egyértelművé kell tenni, hogy a 95 g/km-es szén-dioxid-kibocsátási célértéknek való megfelelés ellenőrzése céljából a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását továbbra is a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban, innovatív technológiák segítségével kell mérni. ***A Bizottság által elvégzett tanulmányok azonban bizonyították, hogy az említett rendelet szerinti, szén-dioxid-kibocsátás mérésére használt vizsgálati eljárások nem akadályozták meg a gyártókat abban, hogy egyre nagyobb mértékben alkalmazzanak rugalmas megoldásokat, amelyek következtében a szén-dioxid-kibocsátás állítólagosan elért csökkenése nem a műszaki fejlődésnek tudható be és az nem érhető el rendes közúti közlekedésben. A 715/2007/EK rendeletet ezért sürgősen felül kell vizsgálni annak biztosítása érdekében, hogy a vizsgálati eljárások megfelelően tükrözzék az autók viselkedését a valós szén-dioxid-kibocsátások terén.***

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat

2 a preambulumbekzdés (új)

(2a) A fosszilis tüzelőanyagok – különösen a kőolaj – magas, és folyamatosan növekvő ára fenyegetést jelent az európai gazdaság helyreállítása, energiabiztonság és az energia megfizethetősége számára. A kőolajsokk súlyos recesszióhoz, a versenyképesség csökkenéséhez, valamint a munkanélküliség növekedéséhez vezethetnek. A kőolajfüggőségünk – többek között az új személygépkocsik és kisteherautók hatékonyságának és fenntarthatóságának növelése révén történő – csökkentése kiemelt kérdés.

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 3 preambulumbekzdés

(3) Annak elismeréseképpen, hogy a rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek korai generációinak kutatási és fejlesztési költségei, valamint gyártási egységköltségei igen magasak, a forgalomba hozatal kezdeti szakaszában – ideiglenes hatállyal és korlátozott mértékben – célszerű felgyorsítani és elősegíteni a szóban forgó járművek uniós piacra való bevezetését.

(3) Annak elismeréseképpen, hogy a rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek korai generációinak kutatási és fejlesztési költségei, valamint gyártási egységköltségei igen magasak, a forgalomba hozatal kezdeti szakaszában – ideiglenes hatállyal és korlátozott mértékben – célszerű felgyorsítani és elősegíteni a szóban forgó járművek uniós piacra való bevezetését. ***A Bizottságnak, a tagállamoknak és a regionális és helyi hatóságoknak erőfeszítéseket kell tenniük a rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek iránti kereslet ösztönzését szolgáló legjobb gyakorlatok beazonosítása és terjesztése érdekében, hogy a néhány európai országban ezek értékesítése terén tapasztalt egészséges növekedés minden tagállamban megismétlődjön.***

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat

4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Annak elismeréseképpen, hogy a járművek rendeltetése alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése aránytalan mértékben érinti a legkisebb gyártókat, hogy a mentesítési eljárás nagy adminisztratív terhet jelent, és hogy elhanyagolható az e gyártók járműeladásai kapcsán elért széndioxid-kibocsátás-csökkenésben mérhető haszon, a fajlagos kibocsátási célértékek és az extra kibocsátási értékek hatálya nem terjed ki az évente kevesebb mint **500** új személygépkocsi gyártásáért felelős gyártókra.

Módosítás

(4) Annak elismeréseképpen, hogy a járművek rendeltetése alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése aránytalan mértékben érinti a legkisebb gyártókat, hogy a mentesítési eljárás nagy adminisztratív terhet jelent, és hogy elhanyagolható az e gyártók járműeladásai kapcsán elért széndioxid-kibocsátás-csökkenésben mérhető haszon, a fajlagos kibocsátási célértékek és az extra kibocsátási értékek hatálya nem terjed ki az évente kevesebb mint **1000** új személygépkocsi gyártásáért felelős gyártókra.

Indokolás

A kis mennyiségben termelő gyártók összetett eljárás keretében mentességekért folyamodtak, ami jelentős erőforrásokat igényelt a Bizottság részéről is. A Bizottság hatásvizsgálata szerint ezek a gyártók elhanyagolható hatást gyakorolnak az éghajlatra. Az 500 személygépkocsira vonatkozó küszöbérték megakadályozza továbbá az ilyen kisvállalatok gazdasági fejlődését, amelyek – különösen a gazdasági válság során – sokkal nagyobb valószínűséggel lennének pénzügyi szempontból életképesek 1 000 személygépkocsi gyártása esetén.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat

7 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) Az autóiipar hosszú távú beruházásainak és innovációjának lehetővé tétele érdekében helyénvaló **előre jelezni, hogy a rendeletnek milyen módosításai várhatók** a 2020 utáni időszakra nézve. Az **előrejelzésnek** arra kell támaszkodnia, hogy az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljaira való tekintettel milyen ütemű kibocsátáscsökkentésre van szükség,

Módosítás

(7) Az autóiipar hosszú távú beruházásainak és innovációjának lehetővé tétele érdekében helyénvaló **előrejelzést nyújtani** a 2020 utáni időszakra nézve. **Ezt a 2025-re vonatkozó célérték meghatározása révén lehet megtenni.** A **célértéknek** arra kell támaszkodnia, hogy az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljaira való tekintettel milyen ütemű

és **hogy milyen hatások várhatók** a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását költséghatékonyan csökkentő technológiák **fejlesztésére nézve**. Ezért indokolt **ezeket a kérdéseket felülvizsgálni, és célszerű,** hogy a Bizottság jelentést készítsen és **szükség esetén javaslatokat fogalmazzon meg a 2020 utáni célértékeket illetően.**

kibocsátáscsökkentésre van szükség, és **fokoznia kell** a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását költséghatékonyan csökkentő technológiák **fejlesztését**. Ezért indokolt, hogy a Bizottság jelentést készítsen és **olyan célértékekre tegyen javaslatot, amelyek összhangban állnak az Unió hosszú távú, 2050-re vonatkozó éghajlat-változási céljai elérésének költséghatékony módjával, és amelyek biztosítják, hogy az Európai Unió továbbra is vezető szerepet töltsön be az üzemanyag-gazdálkodás és a CO₂-kibocsátás terén. A jelentésnek a személygépkocsik teljes életciklusa alatti (a gyártástól az elhasználódásig tartó) szén-dioxid-kibocsátását kell figyelembe vennie.**

Módosítás 7 Rendeletre irányuló javaslat

7 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7a) A gyártók számára szükséges hosszú időtartamú kutatás és fejlesztés elismeréseként és a befektetők számára szükséges biztonság biztosítása céljából fontos 2025-re célértéket meghatározni.

Módosítás 8 Rendeletre irányuló javaslat

7 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7b) Mivel az egymással közvetlen kapcsolatban álló szén-dioxid-kibocsátásra és üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó pontos és valós információk elengedhetetlenek a fogyasztók számára a tájékozott döntéshozatalhoz, kiemelt figyelmet kell fordítani e paraméterek

előrejelzésére. Ma azonban az utakon közlekedő személygépkocsik és kisteherautók valós kibocsátása jelentős mértékben eltér a jelenlegi vizsgálati ciklusban meghatározott értékektől. Ennélfogva sürgősen ki kell dolgozni egy jobb vizsgálati ciklust.

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat 8 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) A rendelet értelmében a Bizottságnak hatásvizsgálatot kell végeznie a vizsgálati eljárások felülvizsgálata céljából, annak érdekében, hogy azok megfelelően tükrözzék a személygépkocsik tényleges szén-dioxid-kibocsátási jellemzőit. A **munka** folyamatban van, ám még nem fejeződött be, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében ugyanis még fejlesztés alatt áll a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó vizsgálati eljárás (World Light Duty Test procedure). Erre való tekintettel a 443/2009/EK rendelet I. **melléklete** a 715/2007/EK rendeletnek és a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének megfelelően mért kibocsátásokra **vonatkozóan állapít meg** 2020-ra szóló határértékeket. A vizsgálati eljárások felülvizsgálata után ki kell igazítani az I. mellékletben foglalt határértékeket annak érdekében, hogy a követelmények szigorúsága hasonló maradjon a gyártókra és a járműosztályokra nézve.

Módosítás

(8) A **443/2009/EK** rendelet értelmében a Bizottságnak hatásvizsgálatot kell végeznie a vizsgálati eljárások felülvizsgálata céljából, annak érdekében, hogy azok megfelelően tükrözzék a személygépkocsik tényleges szén-dioxid-kibocsátási jellemzőit. **A fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló uniós vizsgálati eljárás jelenlegi végrehajtásának eredményeképpen az utakon közlekedő járművek teljesítményéből adódó tényleges kibocsátási szinteknél alacsonyabb szinteket rögzítenek. A könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben említett mérési eljárásokat ezért sürgősen módosítani kell.**

A vizsgálati eljárások felülvizsgálata jelenleg folyamatban van, ám még nem fejeződött be, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében ugyanis még fejlesztés alatt áll a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó vizsgálati eljárás (World Light Duty Test procedure,

WLTP). Erre való tekintettel, és mert a jelenlegi vizsgálati ciklus nem tükrözi kielégítően az utakon közlekedő személygépkocsik és kisteherautók tényleges kibocsátását, kulcsfontosságú egy jobb vizsgálati ciklus kidolgozása. Annak érdekében, hogy a gyártók az általuk betartandó rendelkezések teljes körű ismeretében tervezhessenek, a mostani vizsgálati eljárást meg kell tartani addig az időpontig, amikor a WLTP a helyébe lép. A 443/2009/EK rendelet I. mellékletében – amely megállapítja a 715/2007/EK rendeletnek és a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének megfelelően mért kibocsátásokra vonatkozó 2020-ra szóló határértékeket – meghatározott jelenlegi vizsgálati eljárások felülvizsgálata után ki kell igazítani az I. mellékletben foglalt határértékeket annak érdekében, hogy a követelmények szigorúsága hasonló maradjon a gyártókra és a járműosztályokra nézve.

Módosítás 10 **Rendeletre irányuló javaslat**

12 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(12) A Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy kiegészítse a fajlagos kibocsátási célértékek alóli mentesítésre vonatkozó szabályokat, hogy módosítsa a szén-dioxid-kibocsátások nyomon követésére szolgáló, adatokra vonatkozó követelményeket, és hogy a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámítására szolgáló, az I. mellékletben foglalt képleteket hozzáigazítsa a járművek tömegének és a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló, **a**

Módosítás

(12) A Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy kiegészítse a fajlagos kibocsátási célértékek alóli mentesítésre vonatkozó szabályokat, hogy módosítsa a szén-dioxid-kibocsátások nyomon követésére szolgáló, adatokra vonatkozó követelményeket, és hogy a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámítására szolgáló, az I. mellékletben foglalt képleteket hozzáigazítsa a járművek tömegének és a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló vizsgálati

715/2007/EK rendeletben előírt vizsgálati eljárásnak a változásaihoz. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során – szakértői szinten is – megfelelő konzultációkat folytasson. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a releváns dokumentumok az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz egyidejűleg, megfelelő időben és módon eljussanak.

eljárásnak a változásaihoz. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során – szakértői szinten is – megfelelő konzultációkat folytasson. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a releváns dokumentumok az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz egyidejűleg, megfelelő időben és módon eljussanak.

Módosítás 11 Rendeletre irányuló javaslat

12 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(12a) Elemzést kell készíteni arról, hogy szükség van-e a szén-dioxid-kibocsátási célértékektől való elmozdulásra és üzemanyag-takarékossági célértékekkel való helyettesítésükre, mivel a szén-dioxid-kibocsátási célértékek nem veszik figyelembe a modern belső égésű motorok károsanyag-kibocsátását. Ezért a Bizottság felkérést kap, hogy készítsen jelentést erről a kérdésről.

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 14 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14) A Bizottság értékelte az alapterület adatként való rendelkezésre állását és **az I. melléklet** képleteiben a rendeltetést kifejező paraméterként való felhasználhatóságát. Az adat rendelkezésre áll, és esetleges használata a hatásvizsgálat keretében értékelés tárgya volt; **a** hatásvizsgálat alapján levont következtetés szerint a 2020-ra vonatkozó képletben a tömeget kell paraméterként használni a

(14) A Bizottság értékelte az alapterület adatként való rendelkezésre állását és **a 443/2009/EK rendelet I. mellékletének** képleteiben a rendeltetést kifejező paraméterként való felhasználhatóságát. Az adat rendelkezésre áll, és esetleges használata a hatásvizsgálat keretében értékelés tárgya volt. **A** hatásvizsgálat alapján levont következtetés szerint a 2020-ra vonatkozó képletben a tömeget

rendeltetés kifejezésére. ***A majdani felülvizsgálat alkalmával azonban mérlegelni kell az alapterületnek a rendeltetést kifejező paraméterként való alkalmazására való átállással járó költségcsökkenést és előnyöket.***

kell paraméterként használni a rendeltetés kifejezésére, ***mivel a rendeltetést kifejező paraméter változása nem felelne meg a tervezés biztonságára vonatkozó célkitűzésnek, hiszen a gyártók a jelenlegi paraméter fenntartása alapján készítették el a 2020-as megfelelésre vonatkozó terveiket. Ugyanakkor tekintettel az alapterületnek a rendeltetést kifejező paraméterként való alkalmazására való átállással járó költségcsökkenésre és előnyökre, a 2025-ös célérték vonatkozásában az alapterületet lehetne rendeltetést kifejező paraméterként alkalmazni, a gyártók számára pedig lehetővé kell tenni, hogy 2020-tól kezdődően az alapterület alkalmazása mellett dönthessenek.***

Módosítás 13 **Rendeletre irányuló javaslat**

1 cikk – 1 pont

443/2009/EK rendelet

1 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ez a rendelet az új személygépkocsiknak a 715/2007/EK rendelettel, a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletével ***és végrehajtási intézkedéseivel*** összhangban, ***innovatív technológiák segítségével*** mért átlagos CO₂-kibocsátására alkalmazandó célértéket a 2020. évtől kezdve 95 g/km-ben határozza meg.

Módosítás

Ez a rendelet az új személygépkocsiknak a 715/2007/EK ***rendelet***, a 692/2008/EK rendelet ***III. és XII. melléklete, valamint az R 83-06 és R 101 számú EGB-előírások ...⁺ -án/én hatályos szövegével*** összhangban mért átlagos CO₂-kibocsátására alkalmazandó célértéket a 2020. évtől kezdve 95 g/km-ben határozza meg.

+ HL: Kérjük, illesszék be e rendelet elfogadásának dátumát.

Indokolás

A hatályos Euro6 rendelet (R 83 és R 101 számú EGB-előírások) változatát naprakésszé kell tenni annak biztosítása érdekében, hogy a ma meghatározott célértékekkel azonos fokú szigorot biztosítsanak, tekintet nélkül az eljárások és ciklusok tekintetében előírt változásokra.

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 2 pont

443/2009/EK rendelet

2 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A 4. cikk, a 8. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a 9. cikk, valamint a 10. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó az olyan gyártóra, amely minden kapcsolatos vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint **500** új személygépkocsi nyilvántartásba vételét eredményezte az EU-ban.

Módosítás

(4) A 4. cikk, a 8. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a 9. cikk, valamint a 10. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó az olyan gyártóra, amely minden kapcsolatos vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint **1000** új személygépkocsi nyilvántartásba vételét eredményezte az EU-ban.

Indokolás

Small volume manufacturers applied for derogations through a complicated process which required significant resources, also for the Commission. A Bizottság hatásvizsgálata szerint ezek a gyártók elhanyagolható hatást gyakorolnak az éghajlatra. Az 500 személygépkocsira vonatkozó küszöbérték megakadályozza továbbá az ilyen kisvállalatok gazdasági fejlődését, amelyek – különösen a gazdasági válság során – sokkal nagyobb valószínűséggel lennének pénzügyi szempontból életképesek 1 000 személygépkocsi gyártása esetén.

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 2 a pont (új)

443/2009/EK rendelet

3 cikk – 1 bekezdés – f pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) A 3. cikk (1) bekezdésének f) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„f) »fajlagos szén-dioxid-kibocsátás«: a személygépkocsinak a 715/2007/EK rendelettel összhangban mért és a megfelelőségi nyilatkozatban 'CO₂-kibocsátás (vegyes)' megjelöléssel feltüntetett CO₂-kibocsátása. A 715/2007/EK rendelet szerinti

típusjövahagyással nem rendelkező személygépkocsik esetében fajlagos CO₂-kibocsátás a 692/2008/EK rendeletben a személygépkocsikra vonatkozóan megállapított mérési eljárásnak, vagy pedig a Bizottság által az ilyen személygépkocsik CO₂-kibocsátásának megállapítása céljára elfogadott eljárásoknak megfelelően mért CO₂-kibocsátás; e rendelet alkalmazásában a 715/2007/EK és a 692/2008/EK rendeletben, illetve az ezek alapjául szolgáló R 83 és R 101 számú EGB-előírásokban meghatározott, és 2013. január 1-jétől hatályba lépő bármely módosítás csak 2021. január 1-jétől lesz hatályos.”

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 4 pont

443/2009/EK rendelet

5 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás kiszámításakor minden egyes, **35 g/km-nél** alacsonyabb kibocsátású új személygépkocsi a 2020 és 2023 közötti időszak során **1,3** személygépkocsinak, **2024-től** kezdve pedig 1 személygépkocsinak számít.

(2) Az (1) bekezdés szerinti szorzók alkalmazásakor a 2020 és 2023 közötti időszak során összesen figyelembe vehető új személygépkocsik száma nem haladhatja meg gyártónként a 20 000 forgalomba helyezett új személygépkocsit.

Módosítás

(1) Az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás kiszámításakor minden egyes, **50 g/km-nél** alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátású új személygépkocsi a 2016 és 2023 közötti időszak során **1,5** személygépkocsinak, **2016-től** kezdve pedig 1 személygépkocsinak számít.

(2) Az egyes gyártók kibocsátásának az extra kibocsátási egységek kiszámítása alapján történő növekedése nem haladhatja meg az éves **2,5 g CO₂/km** értéket.

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 4 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„Annak meghatározása érdekében, hogy milyen mértékben tartja be a gyártó a 4. cikkben meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértéket, a fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célérték 2015. március 31-ig 5%-kal csökken az összes, az európai normák szerint alternatív üzemanyagot használni képes [...] jármű számára, tekintettel az innovatív üzemanyag-technológiákban rejlő nagyobb lehetőségekre és a kibocsátás csökkenésére [...] bioüzemanyagok felhasználása esetén. E csökkentés csak akkor alkalmazandó, ha a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállamban található üzemanyag-töltő állomások legalább 30%-a értékesít az uniós jogszabályok által megállapított fenntarthatósági kritériumoknak megfelelő ilyen típusú alternatív üzemanyagot, beleértve a bioüzemanyagot is.”

Indokolás

Az 5%-os szén-dioxid-kibocsátás csökkentést jelentő prémiumnak nem pusztán a bioetanol alkalmazására kell vonatkoznia, hanem az összes alternatív üzemanyagra, így a bioészterekre is.

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 4 b pont (új)

443/2009/EK rendelet

8 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4b) A 8. cikk a következő bekezdéssel

egészül ki:

„(4a) Amennyiben a gyártásmegfelelőség ellenőrzésének eredményeként valamely tagállam a 2007/46/EK irányelv 12. cikkének (3) bekezdésével összhangban megállapítja, hogy valamely sorozatgyártású gépjármű CO₂-kibocsátása 4%-nál nagyobb mértékben eltér a jóváhagyott típustól, az eltérést az e rendelet II. mellékletében meghatározott részletes adatokkal együtt jelenteni kell a Bizottságnak.

Azon gépjárműtípus, amelynek esetében az eltérést megállapították, fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értékét ennek megfelelően ki kell igazítani a következő naptári év átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátási számításában.”

Módosítás 19 **Rendeletre irányuló javaslat**

1 cikk – 9 pont
2009/443/EK irányelv
12 cikk – 2 bekezdés - első mondat

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás 20 **Rendeletre irányuló javaslat**

1 cikk – 9 a pont (új)
443/2009/EK rendelet
12 cikk – 4 a bekezdés (új)

Módosítás

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9a) A 12. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A Bizottság évente egyszer jelentést terjeszt a Tanács és a Parlament elé a jóváhagyott és elutasított innovatív technológiákról és innovatív technológiai csomagokról.”

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 9 b pont (új)

443/2009/EK rendelet

12 cikk – 4 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9b) A 12. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4b) A Bizottság 2013. december 31-re elvégzi az innovatív technológiákra vonatkozó, e cikkben említett végrehajtó rendelkezések felülvizsgálatát annak érdekében, hogy megfelelően korszerűsítse a kérelmezési és a jóváhagyási eljárásokat.”

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 10 pont – b pont

443/2009/EK rendelet

13 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

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

„(3) 2012-től kezdve a Bizottság hatásvizsgálatot végez, hogy a 715/2007/EK rendelet 14. cikkének (3)

bekezdése értelmében 2014-ig felülvizsgálja az említett rendeletben a CO₂-kibocsátások mérésére vonatkozóan meghatározott eljárásokat *annak érdekében, hogy amint lehetséges, átdolgozott mérési eljárást alkalmazzon.* A Bizottság többek között megfelelő javaslatokat tesz az eljárások kiigazítására vonatkozóan annak érdekében, hogy megfelelően tükrözzék a gépkocsik tényleges CO₂-kibocsátási jellemzőit, valamint a 12. cikkben foglaltak szerint jóváhagyott innovatív technológiák alkalmazására vonatkozóan, ami tükröződhet a vizsgálati ciklusban. A Bizottság gondoskodik arról, hogy ezeket az eljárásokat a későbbiekben rendszeresen felülvizsgálják.”

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 10 pont – b a pont (új)

443/2009/EK rendelet

13 cikk – 3 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) A 13. cikk (3) bekezdése a második albekezdés után a következő albekezdéssel egészül ki:

„Annak ellenőrzése érdekében, hogy a sorozatgyártású gépjárművek szén-dioxid-kibocsátása megfelel-e a jóváhagyott típus értékeinek, a gyártás megfelelőségének ellenőrzéséért felelős tagállamok a sorozatgyártású gépjárművek reprezentatív mintáján többek között kigurulási vizsgálattal ellenőrzik az aerodinamikai és gördülési ellenállást, és a 8. cikk (4a) bekezdésében foglaltaknak megfelelően a jóváhagyott típus értékeitől való minden eltérést jelentenek.”

Módosítás 24
Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 10 pont – b b pont (új)

443/2009/EK rendelet

13 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

bb) A 13. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3a) A Bizottság mérlegeli annak lehetőségét, hogy az égéstermék-megközelítés helyett – amelybe csak a tüzelőanyag-termeléssel és -felhasználással kapcsolatos kibocsátás számít bele – egy életciklus-megközelítést fogadjon el, amely magában foglalja a jármű teljes élettartamának minden szakaszában – az anyagok előállításától az életciklus végi ártalmatlanításig vagy újrahasznosításig – előforduló kibocsátást.”

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 10 pont – c pont

443/2009/EK rendelet

13 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5) A Bizottság 2014. december 31-ig **felülvizsgálja** az e rendelet szerinti fajlagos kibocsátási **célértékeket, módozatokat** és egyéb **vonatkozásokat** annak érdekében, hogy **a 2020 utáni** időszakra megállapítsa az új személygépkocsikra irányadó CO₂-kibocsátási célértékeket.

(5) A Bizottság 2014. december 31-ig **elvégzi** az e rendelet szerinti fajlagos kibocsátási **célértékek, módozatok** és egyéb **vonatkozások felülvizsgálatát** annak érdekében, hogy **2025-re és az azt követő** időszakra megállapítsa az új személygépkocsikra irányadó CO₂-kibocsátási célértékeket. **E célértékeknek összhangban kell állniuk a 2050-re szóló hosszú távú uniós éghajlati célkitűzések költséghatékony formában történő elérésével.**

A Bizottság értékeli a következőket:

a) hatásvizsgálat, valamint a műszaki és gazdasági megvalósíthatóság alapján a 2025-ös hosszú távú célérték elérésének módját;

b) az adott célérték megvalósításának szempontjait, köztük a többletkibocsátási díjat.

A gépjárműiparra és az attól függő iparágakra gyakorolt hatások átfogó értékelését is tartalmazó felülvizsgálat és a hatásvizsgálat alapján a Bizottság – adott esetben – rendes jogalkotási eljárás keretében e rendelet módosítására irányuló, versenyszempontból a lehető leginkább semleges, társadalmi szempontból méltányos és fenntartható javaslatot terjeszt elő.

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 10 pont – d pont

443/2009/EK rendelet

13 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a **14. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással** összhangban **végrehajtási** aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy az I. mellékletben foglalt képleteket hozzáigazítsa a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló, a 715/2007/EK és a 692/2008/EK rendeletben előírt vizsgálati eljárásban bekövetkező változásokhoz, biztosítva azt, hogy a régi és az új vizsgálati eljárás hasonlóan szigorú kibocsátáscsökkentési követelményeket támasszon a gyártókkal és a különböző rendeltetésű járművekkel szemben.

Indokolás

E javaslat csupán utólagos ellenőrzési lehetőséget biztosít az Európai Parlament és a

tagállamok számára. Mivel a tagállamok feladata az uniós jog végrehajtása, a Bizottság pedig végrehajtási szerepet tölt be, egységes feltételekre van szükség a végrehajtás terén. Az ipar szempontjából a tagállamoknak képesnek kell lenniük felügyelni a Bizottság tevékenységét. Következésképpen a megfelelő bizottsági eljárást kell alkalmazni.

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 12 pont

443/2009/EK rendelet

14 a cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottság [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/-(jé)től **határozatlan időre** szóló felhatalmazást kap a 8. cikk (9) bekezdésében, a 11. cikk (8) bekezdésében, a 13. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdésében és **a 13. cikk (7) bekezdésében** említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

Módosítás

(2) A Bizottság [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/-(jé)től **öt évre** szóló felhatalmazást kap a 8. cikk (9) bekezdésének második albekezdésében, a 11. cikk (8) bekezdésében és a 13. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására. **A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam vége előtt jelentést készít a hatáskörök átruházásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást, legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.**

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 13 pont

443/2009/EK rendelet

I melléklet – 1 pont – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) 2020-tól kezdve:
fajlagos CO₂-kibocsátás = 95 + a × (M – M₀),

Módosítás

c) 2020-tól kezdve:
A gépkocsiállomány „átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának” megállapításához az alábbi képletek egyikét kell alkalmazni:

ahol:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege,

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

$a = 0,0333$

i. fajlagos CO₂-kibocsátás = $95 + a \times (M - M_0)$,

ahol:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege

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

$a = 0,0333$.

ii. fajlagos CO₂-kibocsátás = $95 + b \times (F - F_0)$

ahol:

F = a jármű négyzetméterben (m^2) megadott alapterülete

F_0 = a 13. cikk (2) bekezdésének megfelelően elfogadott érték

b = a küszöbértékgörbe meredekségének 60%-a.

ELJÁRÁS

Cím	Az új személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére vonatkozó 2020. évi célérték elérésére alkalmas módzatok	
Hivatkozások	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)	
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 11.9.2012	
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ITRE 11.9.2012	
Társbizottság(ok) - a plenáris ülésen való bejelentés dátuma	17.1.2013	
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Fiona Hall 23.10.2012	
Vizsgálat a bizottságban	23.1.2013	20.2.2013
Az elfogadás dátuma	19.3.2013	
A zárószavazás eredménye	+: 51 -: 5 0: 0	
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Amelia Andersdotter, Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras	
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	António Fernando Correia de Campos, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Holger Krahmer, Bernd Lange, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek	
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (187. cikk (2) bekezdés)	Oldřich Vlasák	

28.3.2013

VÉLEMÉNY A KÖZLEKEDÉSI ÉS IDEGENFORGALMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság részére

a 443/2009/EK rendeletnek az új személygépkocsikra vonatkozó 2020. évi szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módok meghatározása tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/190(COD))

A vélemény előadója: Eider Gardiazábal Rubial

RÖVID INDOKOLÁS

A személygépkocsikra vonatkozó 2020. évi 95 g/km CO₂-kibocsátást előíró célérték a 2015. évi 130 g-os célértékhez képest az éves üzemanyag-fogyasztás tekintetében 27%-os csökkenést eredményezne. Ez várhatóan serkenteni fogja a gépjárműágazatban folyó kutatást és innovációt, ezáltal elősegíti a környezetbarát növekedést és munkahelyteremtést, illetve javítja az EU iparának nemzetközi versenyképességét, miközben csökkenti az olajbehozattal való függőségét.

Tekintettel e jogalkotási javaslat célkitűzéseinek széleskörű támogatottságára, az előadó néhány módosítást javasol, amelyek általános célja, hogy erősítsék ezeket a célkitűzéseket.

i. A 2020 utáni célértékek

A bizottsági javaslat gyenge pontja a 2020 utánra vonatkozó koncepció hiánya. Miközben nem lehet megjósolni a 2025-ig bekövetkező technológiai fejlődés pontos alakulását, a 2025-ig teljesítendő cél meghatározása a) a gépjárműipar számára tervezési és beruházási biztonságot nyújtana; (b) serkentené a rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású gépjárművek piacát; (c) megőrizné az EU globális vezető szerepét a tisztább, üzemanyag-takarékos autók gyártása terén; valamint d) egyértelmű politikai üzenetet küldene a kibocsátás folyamatos csökkentésének szükségességéről. Az Európai Parlamentnek lehetősége nyílik a 2020 utáni időszakra vonatkozó vita irányítására.

Az előadó 65 és 75 g/km közötti – 2025-ig teljesítendő – szén-dioxid-kibocsátási célértéket javasol. A pontos értéket a Bizottságnak kell meghatároznia a 2014 végéig benyújtandó jogalkotási javaslatban az alacsony kibocsátású technológiák várható piaci elterjedésének fényében. Itt érdemes megjegyezni, hogy az USA-ban már meghatározták a 2025.évi

célkitűzést.

ii. Az extra kibocsátás rendszerét helyettesítő alternatív rendszer

A bizottsági javaslat értelmében olyan rendszert vezetnek be, amely 2020 és 2023 között 1,3-as szorzót alkalmaz az extra kibocsátási egységekre a 35 g/km-nél alacsonyabb kibocsátású gépkocsik tekintetében; az érintett időszak során gyártónként összesen legfeljebb 20 000 jármű számára osztható ki ilyen extra kibocsátási egység. Az extra kibocsátási egységek gyenge pontja az, hogy miközben a rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek gyártásának növelésére sarkallhatják a gépjárműgyártókat, azt is lehetővé teszik számukra, hogy több, fokozottan szennyező járművet értékesítsenek, így gyengítve a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó célt.

Az előadó az extra kibocsátási egységek helyett alternatív rendszert javasol, amelynek célja, hogy elősegítse és felgyorsítsa a rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású gépjárművek uniós piacra kerülését azáltal, hogy ösztönzi és megjutalmazza azokat a gyártókat, akik alacsony kibocsátású technológiákba ruháznak be. Azon gyártókat, akiknél a gépjármű-értékesítés több mint 5%-át 50 g/km alatti szén-dioxid-kibocsátású gépjárművek teszik ki, a célérték 2 g-os növelésével kell jutalmazni (pl. 95 g/km helyett 97 g/km szén-dioxid-kibocsátás), míg az értékesítés 4%-nál kisebb arányt elérők esetében 1 g-mal csökkenteni kell a célértéket.

iii. A rendeltetést kifejező paraméter – tömeg vagy alapterület

Habár a jármű tömege jelentősen befolyásolja az üzemanyag-fogyasztást és a szén-dioxid-kibocsátást, a tömegalapú rendeltetést kifejező paramétert megtartották a bizottsági javaslatban. A hatásvizsgálat elemzése rávilágít arra, hogy a tömegről az alapterületre való áttérés költséghasználattal jár, mivel a tömegalapú paraméter kevésbé ösztönzi a tömeg csökkentését. Ha az alapterületet használjuk, akkor csak korlátozottan van lehetőség a gépjármű kialakításának módosítására irányuló visszás ösztönzők alkalmazására. Az alapterület alapú megközelítés nagyobb teret biztosítana arra, hogy a tömeg csökkentését megfelelő opcióként alkalmazzák.

Az alapterület előnyei ellenére a rendeltetési paraméter módosítása nem felelne meg a tervezési biztonság célkitűzésének, mivel igen valószínű, hogy a gépjárműgyártók a megfelelés teljesítésének 2020-ig tartó menetrendjét a jelenlegi paraméter további alkalmazására alapozták. Az előadó ezért kettős rendszert javasol, amelyben 2016-tól kezdődően a tömeg helyett az alapterület is használható rendeltetési paraméterként. Azáltal, hogy a gyártók rugalmasan választhatnak a tömeg, illetve az alapterület szerinti célérték között, átlagosan kevesebb költséggel teljesíthetik 2020-as célkitűzéseiket.

iv. A típusjóváhagyás szerinti és a tényleges szén-dioxid-kibocsátás közötti eltérés (vizsgálati ciklus)

Az egyik aggodalomra okot adó fontos probléma a típusjóváhagyás és az új személygépkocsik tényleges kibocsátása közötti egyre növekvő eltérés. A szakirodalom áttekintése, illetve a típus-jóváhagyási hatóságok és vizsgálati laboratóriumok információi alapján egyértelműen megállapítható, hogy a rugalmassági intézkedéseket egyre

elterjedtebben használják az új gépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére. Személygépjárművek esetében a becslések szerint a rugalmassági intézkedések a legutóbbi évtizedben a nyilvántartott típus-jóváhagyási szén-dioxid-kibocsátás 11% körüli (6–16% közötti) csökkenéséhez vezettek, ami a 2002–2010 közötti időszak során elért csökkenés egyharmadát teszi ki (9,3 g/km a 26,8 g/km csökkenésből)¹.

A rugalmassági intézkedések fokozott alkalmazásának lehetséges hatása nemcsak szabályozói szemszögből érdekes. A típus-jóváhagyási vizsgálat során elért kibocsátáscsökkenés – amennyiben nem a gépjárművön végrehajtott technológiai fejlesztés eredménye – nem fog együtt járni a tényleges vezetés során fellépő üzemanyag-fogyasztás csökkenésével. Ez azt jelenti, hogy a gépjárművek nem teljesítik a végfelhasználóknak az üzemanyag-költség csökkenésével kapcsolatos elvárásait, ami a fogyasztók félrevezető tájékoztatását eredményezi. A fogyasztóknak a tényleges üzemanyag-fogyasztási értékekkel való elégedetlensége végső soron az EU szén-dioxid-kibocsátási politikája támogatottságának csökkenését vonhatja magával. Ugyanakkor tisztességtelen versenyfeltételek kialakulásához vezethet, ha a különféle gépjárműgyártók eltérő szinten alkalmazzák a rugalmassági intézkedések adta lehetőségeket.

Az előadó hangsúlyozza a 715/2007/EK rendelet² módosításának szükségességét annak biztosítása érdekében, hogy a vizsgálati eljárások jobban tükrözzék a tényleges közúti vezetés során fellépő kibocsátásokat. A kérdés megoldására számos módosítási javaslatot tesz.

MÓDOSÍTÁSOK

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felkéri a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy jelentésébe foglalja bele az alábbi módosításokat:

Módosítás 1

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus 2 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Egyértelművé kell tenni, hogy a 95 g/km-es szén-dioxid-kibocsátási célértéknek való megfelelés ellenőrzése

Módosítás

(2) Egyértelművé kell tenni, hogy a 95 g/km-es szén-dioxid-kibocsátási célértéknek való megfelelés ellenőrzése

¹ Lásd a Bizottság által elvégzett vizsgálatokat:

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf

² Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről

céljából a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását továbbra is a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban, innovatív technológiák segítségével kell mérni.

céljából a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását továbbra is a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban, innovatív technológiák segítségével kell mérni. ***Mindazonáltal a Bizottság által elvégzett vizsgálatok azt mutatják, hogy a szóban forgó rendelet értelmében a szén-dioxid-kibocsátás mérésére használt vizsgálati eljárások a gépjárműgyártók számára nem szabnak gátat a rugalmassági lehetőségek fokozott igénybevétele előtt, miáltal olyan állítólagos szén-dioxid-kibocsátási értékek születnek, amelyek nem a technológiai újítások eredményei, és tényleges közúti vezetés során nem megvalósíthatóak. A 715/2007/EK rendeletet ezért haladéktalanul, legkésőbb 2014 végéig felül kell vizsgálni annak biztosítása érdekében, hogy a vizsgálati eljárások megfelelően tükrözzék a tényleges közúti vezetés során fellépő szén-dioxid-kibocsátásokat.***

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus 3 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A rendkívül alacsony szén-dioxid-kibocsátású gépjárművek és/vagy elektromos gépkocsik piaci elterjedésének felgyorsítása érdekében az egész Unióra kiterjedő, a gépjárművek alternatív üzemanyaggal és elektromos energiával való ellátását biztosító, megfelelő infrastruktúrát, ezen belül a megfelelő

helyeken (ahol sok elektromos gépkocsi több órán keresztül parkol, például P+R parkolók közelében) elhelyezett töltőállomások sűrű hálózatát kell kiépíteni. A járműveknek elsődlegesen a szél-és/vagy napenergia-többletből származó elektromos áramot kellene tárolniuk. Ezenkívül helyénvaló lenne a cserélhető rendszám táblák rendszerének Európa-szerte történő bevezetése a rövid távú ingázásra használt elektromos gépkocsik jobb kihasználása érdekében.

Indokolás

Az elektromos gépkocsiknak különösen abban az esetben van értelme, ha a szél- és/vagy napenergia-többlet tárolására használják őket. Az ehhez szükséges infrastruktúra azonban még hiányzik. Ezenkívül, a német és az osztrák példához hasonlóan a cserélhető rendszám táblák bevezetésével arra lehetne ösztönözni az embereket, hogy a (napi) ingázáshoz egy kisméretű elektromos gépkocsit szerezzenek be, míg a családi utazásokhoz továbbra is nagyobb autót használjanak.

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus 4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Annak elismeréseképpen, hogy a járművek rendeltetése alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése aránytalan mértékben érinti a legkisebb gyártókat, hogy a mentesítési eljárás nagy adminisztratív terhet jelent, és hogy elhanyagolható az e gyártók járműeladásai kapcsán elért széndioxid-kibocsátás-csökkenésben mérhető haszon, a fajlagos kibocsátási célértékek és az extra kibocsátási értékek hatálya nem terjed ki az évente kevesebb mint **500** új személygépkocsi gyártásáért felelős gyártókra.

Módosítás

(4) Annak elismeréseképpen, hogy a járművek rendeltetése alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése aránytalan mértékben érinti a legkisebb gyártókat, hogy a mentesítési eljárás nagy adminisztratív terhet jelent, és hogy elhanyagolható az e gyártók járműeladásai kapcsán elért széndioxid-kibocsátás-csökkenésben mérhető haszon, a fajlagos kibocsátási célértékek és az extra kibocsátási értékek hatálya nem terjed ki az évente kevesebb mint **1000** új személygépkocsi gyártásáért felelős gyártókra.

Given the high administrative burden involved, the derogation should apply to very small manufacturers which are responsible for fewer than 1000 new passenger cars each year.

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus 8 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) A rendelet értelmében a Bizottságnak hatásvizsgálatot kell végeznie a vizsgálati eljárások felülvizsgálata céljából, annak érdekében, hogy azok megfelelően tükrözzék a személygépkocsik tényleges szén-dioxid-kibocsátási jellemzőit. A munka folyamatban van, ***ám még nem fejeződött be***, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében ***ugyanis még*** fejlesztés alatt ***áll*** a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó vizsgálati eljárás (World Light Duty Test procedure). Erre való tekintettel a 443/2009/EK rendelet I. melléklete a 715/2007/EK rendeletnek és a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének megfelelően mért kibocsátásokra vonatkozóan állapít meg 2020-ra szóló határértékeket. A vizsgálati eljárások felülvizsgálata után ki kell igazítani az I. mellékletben foglalt határértékeket annak érdekében, hogy a követelmények szigorúsága hasonló maradjon a gyártókra és a járműosztályokra nézve.

Módosítás

(8) A rendelet értelmében a Bizottságnak hatásvizsgálatot kell végeznie a vizsgálati eljárások felülvizsgálata céljából, annak érdekében, hogy azok megfelelően tükrözzék a személygépkocsik tényleges szén-dioxid-kibocsátási jellemzőit. A munka folyamatban van az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében fejlesztés alatt álló, a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó vizsgálati eljárás (World Light Duty Test procedure – ***WLTP***) ***révén, amelyet véglegesítését követően mihamarabb be kell építeni az uniós jogszabályokba. A Bizottságnak mérlegelnie kell, hogy az uniós jogszabályokba való beillesztés során szükséges-e a WLTP-t kiegészítő rendelkezésekkel bővíteni annak biztosítása érdekében, hogy a vizsgálati eljárások pontosan tükrözzék a tényleges közúti vezetés során fellépő szén-dioxid-kibocsátásokat.*** Erre való tekintettel a 443/2009/EK rendelet I. melléklete a 715/2007/EK rendeletnek és a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének megfelelően mért kibocsátásokra vonatkozóan állapít meg 2020-ra szóló határértékeket. A vizsgálati eljárások felülvizsgálata után ki kell igazítani az I. mellékletben foglalt határértékeket annak érdekében, hogy a követelmények szigorúsága hasonló maradjon a gyártókra és a járműosztályokra nézve.

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus 12 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(12) A Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy kiegészítse a fajlagos kibocsátási célértékek alóli mentesítésre vonatkozó szabályokat, hogy módosítsa a szén-dioxid-kibocsátások nyomon követésére szolgáló, adatokra vonatkozó követelményeket, és hogy a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámítására szolgáló, az I. mellékletben foglalt képleteket hozzáigazítsa a járművek tömegének és a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló, a 715/2007/EK rendeletben előírt vizsgálati eljárásnak a változásaihoz. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során – szakértői szinten is – megfelelő konzultációkat folytasson. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a releváns dokumentumok az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz egyidejűleg, megfelelő időben és módon eljussanak.

Módosítás

(12) A Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy kiegészítse a fajlagos kibocsátási célértékek alóli mentesítésre vonatkozó szabályokat, hogy módosítsa a szén-dioxid-kibocsátások nyomon követésére szolgáló, adatokra vonatkozó követelményeket, és hogy a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámítására szolgáló, az I. mellékletben foglalt képleteket hozzáigazítsa a járművek tömegének és **alapterületének, valamint** a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló, a 715/2007/EK rendeletben előírt vizsgálati eljárásnak a változásaihoz. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során – szakértői szinten is – megfelelő konzultációkat folytasson. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a releváns dokumentumok az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz egyidejűleg, megfelelő időben és módon eljussanak.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus 14 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(14) A Bizottság értékelte az alapterület adatként való rendelkezésre állását és az I. melléklet képleteiben a rendeltetést kifejező paraméterként való

Módosítás

(14) A Bizottság értékelte az alapterület adatként való rendelkezésre állását és az I. melléklet képleteiben a rendeltetést kifejező paraméterként való

felhasználhatóságát. Az adat rendelkezésre áll, és esetleges használata a hatásvizsgálat keretében értékelés tárgya volt; **a** hatásvizsgálat alapján levont következtetés szerint a 2020-ra vonatkozó képletben a tömeget kell paraméterként használni a rendeltetés kifejezésére. **A majdani felülvizsgálat alkalmával azonban mérlegelni kell az** alapterületnek a rendeltetést kifejező paraméterként való **alkalmazására való átállással járó költségcsökkenést és előnyöket.**

felhasználhatóságát. Az adat rendelkezésre áll, és esetleges használata a hatásvizsgálat keretében értékelés tárgya volt. **A** hatásvizsgálat alapján levont következtetés szerint a 2020-ra vonatkozó képletben a tömeget kell paraméterként használni a rendeltetés kifejezésére, **mivel a gépjárműgyártók a megfelelőség teljesítésének 2020-ig tartó menetrendjét a jelenlegi paraméter további alkalmazására alapozták.** Az alapterületnek a rendeltetést kifejező paraméterként való **alkalmazásával járó költségcsökkenés és előnyök indokolják annak 2025-től kezdődő alkalmazását. Ezért a tömeg alapú az alapterület alapú megközelítésre való jövőbeli áttérés zökkenőmentességének biztosítása érdekében helyénvaló bevezetni egy alapterületre épülő képletet, amelyet 2016-tól kezdődően a gyártók a tömegre épülő képlet alternatívájaként használhatnak.**

Indokolás

Az alapterületnek a tömeggel szembeni legnagyobb előnye, hogy nem különbözteti meg hátrányosan a szén-dioxid-kibocsátási stratégia részeként megvalósított tömegcsökkentést. A tömegcsökkentést a jelenlegi tömegalapú rendszer bünteti. Ha egy gépjárműgyártó csökkenti flottájának átlagtömegét, akkor a kibocsátásai csökkennek, viszont szigorúbb célértékeket kell teljesítenie. Ezáltal a jelenlegi szabályozási keretben a tömegcsökkentés nemkívánatos szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési stratégiává válik, ami nagyobb üzemanyag-fogyasztást és szén-dioxid-kibocsátást eredményez.

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus 14 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14a) Az üvegházhatást okozó gázoknak az energiaellátáshoz, a gépjárműgyártáshoz és -ártalmatlanításhoz kapcsolódó kibocsátása a jelenlegi átfogó közúti

közlekedési szénlábnyom jelentős részét teszi ki, ami a jövőben vélhetőleg fokozott jelentőséget kap. Ezért politikai fellépésre van szükség ahhoz, hogy a gépjárműgyártókat az optimális megoldások – többek között az elektromos energia vagy az alternatív üzemanyagok – alkalmazása felé irányítsák, amelyek különösen figyelembe veszik az üvegházhatást okozó gázoknak a gépjárművek számára biztosított energia előállításához kapcsolódó kibocsátását, és biztosítják, hogy ezek az upstream kibocsátások ne emésszék fel a gépjárművek javított üzemeltetési energiafogyasztásából eredő, ezen rendelet által célul kitűzött előnyöket. Ezért helyénvaló, hogy a rendelet 2020 utáni időszakra vonatkozó jövőbeli felülvizsgálata során a Bizottság olyan szabályozói megközelítést vegyen fontolóra, amely figyelembe veszi az üvegházhatást okozó gázoknak a gépjárművek energiaellátásához és életciklusához kapcsolódó kibocsátását.

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 1 a pont (új)

443/2009/EK rendelet

1 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

1a. Az 1. cikk a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„Ez a rendelet az új személygépkocsiknak az átlagos szén-dioxid-kibocsátására alkalmazandó célértéket a 2025. évtől kezdve – a 13. cikk (5) bekezdésével összhangban – a 65 g/km és a 75 g/km közötti indikatív sávban határozza meg.”

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

443/2009/EK rendelet

2 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A 4. cikk, a 8. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a 9. cikk, valamint a 10. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó az olyan gyártóra, amely minden kapcsolatos vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint **500** új személygépkocsi nyilvántartásba vételét eredményezte az EU-ban.”

Módosítás

A 4. cikk, a 8. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a 9. cikk, valamint a 10. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó az olyan gyártóra, amely minden kapcsolatos vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint **1000** új személygépkocsi nyilvántartásba vételét eredményezte az EU-ban.”

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 4 pont

443/2009/EK rendelet

5 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás kiszámításakor minden egyes, **35 g/km-nél** alacsonyabb kibocsátású új személygépkocsi a 2020 és 2023 közötti időszak során **1,3** személygépkocsinak, 2024-től kezdve pedig 1 személygépkocsinak számít.

(2) Az (1) bekezdés szerinti szorzók alkalmazásakor a 2020 és 2023 közötti időszak során összesen figyelembe vehető új személygépkocsik száma nem haladhatja meg gyártónként a 20 000 forgalomba helyezett új személygépkocsit.

Módosítás

(1) Az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás kiszámításakor minden egyes, **50 g/km-nél** alacsonyabb kibocsátású új személygépkocsi a 2020 és 2023 közötti időszak során **1,5** személygépkocsinak, 2024-től kezdve pedig 1 személygépkocsinak számít.

(2) Az (1) bekezdésben ***megállapított, a 2020 és 2023 közötti időszakra vonatkozó szorzó alkalmazásából származtatott átlagos fajlagos kibocsátási célérték növekedését gyártónként évi 2,5 g CO₂/km értékben kell maximalizálni.***

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 4 a pont (új)

443/2009/EK rendelet

8 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A 8. cikk a következő (4a) bekezdéssel egészül ki:

„(4a) Amennyiben a gyártásmegfelelőség ellenőrzésének eredményeként valamely tagállam a 2007/46/EK irányelv 12. cikkének (3) bekezdésével összhangban megállapítja, hogy valamely sorozatgyártású gépjármű szén-dioxid-kibocsátása jelentősen eltér a jóváhagyott típustól, az eltérést az e rendelet II. mellékletében meghatározott részletes adatokkal együtt jelenteni kell a Bizottságnak.

Azon gépjárműtípus – amely esetében az eltérést megállapították – fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értékét ennek megfelelően ki kell igazítani a következő naptári év átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátási számításaiban.”

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 4 b pont (új)

443/2009/EK rendelet

8 cikk – 4 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A 8. cikk a következő (4b) bekezdéssel egészül ki:

„(4b) A Bizottság a legjobb rendelkezésre álló információforrások alapján ellenőrzi a gépjárműtípus és gyártó szerinti tényleges bejelentett szén-dioxid-

kibocsátási értékeket, és éves ellenőrzési jelentésében közzéteszi, hogy azok milyen viszonyban állnak a típusjóváhagyási értékekkel.

Indokolás

Számos forrásból juthatunk tényleges üzemanyagfogyasztási adatokhoz. Ilyen az egyes emberek által saját üzemanyagfogyasztásukról gyűjtött és közzétett adatok; a lízingelt gépjárművek üzemanyagfogyasztásának figyelemmel kísérése; a fogyasztóvédelmi vagy ellenőrző szervezetek által végrehajtott vizsgálatok. Ezen és egyéb források adatait összevonva képet kaphatunk arról, hogy hogyan változik a tényleges és a típusjóváhagyási üzemanyagfogyasztás közötti eltérés és összehasonlíthatjuk a különféle gyártók gépjárműveinek teljesítményét.

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 10 pont – -a pont (új)

443/2009/EK rendelet

13 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

2014. október 31-ig, majd azt követően háromévente az I. mellékletet módosító intézkedéseket kell elfogadni annak biztosítására, hogy az említett M_0 értéket az előző három naptári évben készült új személygépkocsik átlagos tömegéhez igazítsa.

Módosítás

2014. október 31-ig, majd azt követően háromévente az I. mellékletet módosító intézkedéseket kell elfogadni annak biztosítására, hogy az említett M_0 és F_0 értéket az előző három naptári évben készült új személygépkocsik átlagos tömegéhez, **illetve alapterületéhez** igazítsa.

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 10 pont – b a pont (új)

443/2009/EK rendelet

13 cikk – 3 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A 13. cikk (3) bekezdése a következő 1a. albekezdéssel egészül ki:

„Annak biztosítása céljából, hogy a tényleges kibocsátási értékek megfelelően tükröződjenek, és a mért szén-dioxid-kibocsátási értékek egyértelműen összehasonlíthatóak legyenek, a Bizottság a 715/2007/EK rendelet 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban gondoskodik arról, hogy a vizsgálati eljárásnak a szén-dioxid-kibocsátás mért értékeire jelentős hatást kifejtő elemeit pontosan meghatározzák annak megelőzése érdekében, hogy a gyártók kihasználhassák a vizsgálati ciklus rugalmasságait.”

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 10 pont – b b pont (új)

443/2009/EK rendelet

13 cikk – 3 bekezdés – 1 b albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A 13. cikk (3) bekezdése a következő 1b. albekezdéssel egészül ki:

„Annak ellenőrzése érdekében, hogy a sorozatgyártású gépjárművek szén-dioxid-kibocsátása megfelel-e a jóváhagyott típus értékeinek, biztosítani kell, hogy az aerodinamikai és gördülési ellenállásra vonatkozó értékeket arról a gépjárműről szerezzék be, amelyre vonatkozóan a gyártás megfelelőségét vizsgálták.”

Indokolás

Alapvető fontosságú, hogy a gépjárművön – amelyre vonatkozóan a gyártás megfelelőségét vizsgálták – kigurulási vizsgálatot végezzenek az aerodinamikai és gördülési ellenállás megállapítása érdekében és így biztosítsák az értékeket a görgős próbapadon végzendő vizsgálathoz, amely a gyártás-megfelelőségi vizsgálat részét képezi. Ez lépne a jelenlegi helyzet helyébe, ahol az eredetileg vizsgált gépjármű próbapadi beállításait használják fel. Minderre azért van szükség, mert a gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy gyakran nem lehet reprodukálni az eredeti kigurulási vizsgálati értékeket a sorozatgyártott gépjárművekkel.

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 10 pont – b c pont (új)

443/2009/EK rendelet

13 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A 13. cikk a következő (3a) bekezdéssel egészül ki:

„(3a) A Bizottság mérlegeli, hogy milyen előnyökkel jár annak biztosítása, hogy a típusjóváahagyás során mért szén-dioxid-kibocsátási értékek magukban foglalják a gépjármű fő energiafogyasztó berendezéseinek használatából eredő kibocsátásokat, és – adott esetben – javaslatokat tesz ennek a 2020 utáni időszakban való alkalmazására.”

Indokolás

Az energiafogyasztó berendezéseket jelenleg nem üzemeltetik a vizsgálati eljárás során, így például nem kapcsolják be a légkondicionálót vagy a fényszórókat.

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 10 pont – c pont

443/2009/EK rendelet

13 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A Bizottság 2014. december 31-ig felülvizsgálja az e rendelet szerinti fajlagos kibocsátási célértékeket, módokat és egyéb vonatkozásokat annak érdekében, hogy a 2020 utáni időszakra megállapítsa az új személygépkocsikra irányadó CO₂-kibocsátási célértékeket.

A Bizottság **2015.** december 31-ig **a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó új vizsgálati eljárás alapján (WLTP)** felülvizsgálja az e rendelet szerinti fajlagos kibocsátási célértékeket, módokat és egyéb vonatkozásokat annak érdekében, hogy a 2020 utáni időszakra megállapítsa az új

személygépkocsikra irányadó CO₂-kibocsátási célértékeket, *annak érdekében, hogy 2025-re elérhető legyen a 65 és 75 g CO₂/km közötti indikatív sávba eső célérték, kivéve, ha az alkalmazott alacsony kibocsátású technológiák és piaci elterjedtségük fényében indokolt az alacsonyabb érték megállapítása.*

E felülvizsgálat alapján – amely magában foglalja a gépjárműiparra és kapcsolódó iparágaira kifejtett hatások átfogó értékelését – a Bizottság adott esetben javaslatot tesz a rendelet költséghatékony és a verseny szempontjából a lehető legsemlegesebb módosítására, valamint biztosítja az éghajlatváltozás elleni küzdelem hosszú távú uniós célkitűzéseinek megvalósítását.

A Bizottság a felülvizsgálat keretében ugyancsak beszámol a gépjárművek energiaellátásával kapcsolatos kibocsátásról, és – adott esetben – javaslatokat tehet arra, hogy az ilyen kibocsátást hogyan kellene figyelembe venni e rendeletben.

A fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló, a 715/2007/EK és a 692/2008/EK rendeletben előírt vizsgálati eljárásban bekövetkező bármilyen változást korrelációs intézkedések révén teljes mértékben figyelembe kell venni.

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 12 pont

443/2009/EK rendelet

14 a cikk (új) – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A Bizottság [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/-(jé)től **határozatlan időre** szóló felhatalmazást kap a 8. cikk (9)

Módosítás

A Bizottság [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/-(jé)től **ötéves időtartamra** szóló felhatalmazást kap a 8. cikk (9)

bekezdésében, a 11. cikk (8) bekezdésében, a 13. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdésében és a 13. cikk (7) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

bekezdésében, a 11. cikk (8) bekezdésében, a 13. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdésében és a 13. cikk (7) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására. ***A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik az eredetivel megegyező időtartamokra, kivéve, ha az Európai Parlament vagy a Tanács legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt kifogást emel a meghosszabbítás ellen.***

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 12 a pont (új)

443/2009/EK rendelet

I melléklet – 1 pont – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az I. melléklet 1. pontjának b) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

"b) 2016-tól kezdve:

Az alábbi képletek egyikét kell alkalmazni:

i. fajlagos CO₂-kibocsátás = $130 + a \times (M - M_0)$,

ahol:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege,

M₀ = a 13. cikk (2) bekezdésének megfelelően elfogadott érték,

a = 0,0457.

ii. fajlagos CO₂-kibocsátás = $130 + b \times (F - F_0)$

ahol:

F = a jármű négyzetméterben (m²)

megadott alapterülete

**$F_0 = a$ 13. cikk (2) bekezdésének
megfelelően elfogadott érték**

$b = 17,6$

Indokolás

Az alapterület előnyei ellenére a rendeltetési paraméter módosítása nem garantálná a tervezési biztonságot, mivel a gépjárműgyártók a megfelelőség teljesítésének 2015-ig tartó menetrendjét a jelenlegi paraméterre alapozták. Ezért kettős rendszert javaslunk, amelyben a tömeg helyett az alapterület is használható rendeltetési paraméterként. A gyártók számára ekképp biztosított rugalmasság átfogóan alacsonyabb költségeket eredményez a célértékek teljesítése tekintetében, miközben ösztönzőleg hat a gépjárművek tömegének csökkentésére is. A $b = 17,6$ érték az Európai Bizottság hatásvizsgálatából származik, és 60%-os meredekségnek felel meg, ami biztosítja a gyártók igazságos teherviselését.

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 13 pont

443/2009/EK rendelet

I melléklet – 1 pont – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b) 2020-tól kezdve:

„c) 2020-tól kezdve:

fajlagos CO₂-kibocsátás = $95 + a \times (M - M_0)$,

ahol:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege,

M₀ = a 13. cikk (2) bekezdésének megfelelően elfogadott érték,

a = 0,0333.

Az alábbi képletek egyikét kell alkalmazni:

i. fajlagos CO₂-kibocsátás = $95 + a \times (M - M_0)$,

ahol:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege,

M₀ = a 13. cikk (2) bekezdésének megfelelően elfogadott érték,

a = 0,0333.

ii. fajlagos CO₂-kibocsátás = $95 + b \times (F - F_0)$

ahol:

***F = a jármű négyzetméterben (m²)
megadott alapterülete***

***F₀ = a 13. cikk (2) bekezdésének
megfelelően elfogadott érték***

b = 17,6”

Indokolás

A módosítás célja megegyezik a 17. módosításban foglaltakkal. Az alapterület képletét a 2020. évi célértékeknek megfelelően kiigazítottuk (95 g CO₂/km).

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 13 a pont (új)

443/2009/EK rendelet

I melléklet – 2 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

***Az I. melléklet a következő 2a. ponttal
egészül ki:***

***A gyártó teljes gépjárműflottájára
ugyanazt a rendeltetési paramétert (tömeg
vagy alapterület) alkalmazza.***

Indokolás

A gyártó választhat, hogy a tömeget vagy az alapterületet alkalmazza rendeltetési paraméterként a szén-dioxid-kibocsátási célértékének való megfelelés megállapításakor. Ha ez a lehetőség flottája valamennyi típusa esetében választható lenne, maximálisan gyengítené a célkitűzések általános szintjét a tömegcsökkentésre irányuló erős ösztönző erő biztosítása nélkül. Minden egyes típushoz egyszerűen a legkevesebb erőfeszítést igénylő rendeltetési paramétert választaná. Ez nem sarkallná arra, hogy a tömegcsökkentés beépítse általános stratégiájába.

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat – módosító jogi aktus

1 cikk – 13 a pont (új)

443/2009/EK rendelet

I melléklet – 2 b pont (új)

Az I. melléklet a következő 2b. ponttal egészül ki:

Amennyiben a gyártó az alapterületet választja rendeltetési paraméterként a fajlagos kibocsátási célértékeknek való megfelelés megállapításakor, a következő években nem térhet vissza a tömeg használatához.

Indokolás

Amennyiben a gyártó az alapterületet választja a fajlagos kibocsátási célértékeknek való megfelelés értékeléséhez, nem térhet vissza a tömeg használatához a következő években. Ennek célja, hogy elkerülhető legyen az olyan visszás ösztönzők kialakulása, amelyek a gépjármű kialakításának a módosítására irányulnak és aláássák a szén-dioxid-kibocsátási célkitűzés megvalósítását és csökkentik az abból fakadó gazdasági előnyöket.

ELJÁRÁS

Cím	Az új személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére vonatkozó 2020. évi célérték elérésére alkalmas módzatok
Hivatkozások	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 11.9.2012
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 11.9.2012
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012
Vizsgálat a bizottságban	19.2.2013
Az elfogadás dátuma	26.3.2013
A zárószavazás eredménye	+: 37 –: 5 0: 0
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke

ELJÁRÁS

Cím	Az új személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére vonatkozó 2020. évi célérték elérésére alkalmas módzatok		
Hivatkozások	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)		
Az Európai Parlamentnek történő benyújtás dátuma	11.7.2012		
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 11.9.2012		
Véleménynyilvánításra felkért bizottság(ok) A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ITRE 11.9.2012	IMCO 11.9.2012	TRAN 11.9.2012
Nem nyilvánított véleményt A határozat dátuma	IMCO 18.9.2012		
Társbizottság(ok) A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ITRE 17.1.2013		
Előadó(k) A kijelölés dátuma	Thomas Ulmer 20.9.2012		
Vizsgálat a bizottságban	19.2.2013	20.3.2013	
Az elfogadás dátuma	24.4.2013		
A zárószavazás eredménye	+: –: 0:	45 17 1	
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Franco Bonanini, Milan Cabrnach, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Antonia Parvanova, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils		
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Nikos Chrysogelos, Minodora Cliveti, Vicky Ford, Gaston Franco, Julie Girling, Rebecca Harms, Judith A. Merkies, Justas Vincas Paleckis, Sophocles Sophocleous, Kathleen Van Brempt, Andrea Zannoni		
Benyújtás dátuma	30.4.2013		

