



18.9.2018

## VÉLEMÉNY

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság részére

az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról és a 715/2007/EK rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (átdolgozás) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Előadó: Karima Delli

PA\_Legam

## MÓDOSÍTÁS

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

### Módosítás 1

#### Rendeletre irányuló javaslat 3 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) Az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó európai stratégia<sup>16</sup> célkitűzése egyértelmű: az évszázad közepére a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást az 1990-es szinthez képest legalább 60%-kal csökkenteni kell, és kitartóan haladni kell a kibocsátásmentesség elérése felé. A közlekedésből származó légszennyező anyagok kibocsátását, melyeknek egészségkárosító hatása van, haladéktalanul és drasztikusan csökkenteni kell. A hagyományos belső égésű motorok kibocsátásait 2020 után tovább kell csökkenteni. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek el kell terjedniük, és 2030-ra jelentős piaci részesedésre kell szert tenniük.

*Módosítás*

(3) Az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó európai stratégia<sup>16</sup> célkitűzése egyértelmű: az évszázad közepére a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást az 1990-es szinthez képest legalább 60%-kal csökkenteni kell, és kitartóan haladni kell a kibocsátásmentesség elérése felé. A közlekedésből származó légszennyező anyagok kibocsátását, melyeknek egészségkárosító hatása van, haladéktalanul és drasztikusan csökkenteni kell. A hagyományos belső égésű motorok kibocsátásait 2020 után tovább kell csökkenteni. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek el kell terjedniük, és 2030-ra jelentős piaci részesedésre kell szert tenniük, ***figyelembe véve a gépjárműipar támogatási szakpolitikáit is. Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezményéhez (UNFCCC) csatlakozott felek 2015-ben, Párizsban rendezett 21. konferenciáján tett uniós kötelezettségvállalások teljesítése érdekében fel kell gyorsítani a közlekedési ágazat dekarbonizációját, és tenni kell azért, hogy az évszázad közepére az üvegházhatást okozó gázok személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek általi kibocsátása terén is határozottan a nulla kibocsátás felé közeledjünk. Reális ambíciószint meghatározására van szükség annak érdekében, hogy az autóipar alkalmazkodni tudjon, hogy a gyártók***

*költségei ne növekedjenek, amely lassítaná az új személygépkocsik gyártását és vásárlását az Unióban, amely a munkaerőre is hatással volna. A túlságosan ambiciózus célkitűzés annak kockázatával járhat, hogy nem sikerül a Párizsi Megállapodásban vállalt üvegházhatásúgáz-kibocsátási célok megvalósítása, ha a szállítási ágazat kibocsátásai nem csökkennek megfelelő mértékben.*

---

<sup>16</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája, COM(2016) 501 final.

---

<sup>16</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája, COM(2016) 501 final.

## Módosítás 2

### Rendelethez irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) A Bizottság „Európa mozgásban”<sup>17</sup> és „Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású mobilitás megteremtése – A Földet védelmező, a polgárait jogokkal felruházó, az iparágai és munkavállalói számára biztonságot nyújtó Európai Unió”<sup>18</sup> című közleményeiben kiemeli, hogy a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelmények erős ösztönzést adnak az innovációnak és a hatékonyságnak, hozzájárulnak a gépjárműipar versenyképességének megerősítéséhez, és technológiásemleges módon utat nyitnak a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek előtt.

*Módosítás*

(4) A Bizottság „Európa mozgásban”<sup>17</sup> és „Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású mobilitás megteremtése – A Földet védelmező, a polgárait jogokkal felruházó, az iparágai és munkavállalói számára biztonságot nyújtó Európai Unió”<sup>18</sup> című közleményeiben kiemeli, hogy a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelmények erős ösztönzést adnak az innovációnak és a hatékonyságnak, hozzájárulnak a gépjárműipar versenyképességének megerősítéséhez, és technológiásemleges módon utat nyitnak a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek előtt.  
***Ugyanakkor a tiszta üzemű gépjárművek piaci részesedése továbbra is csekély, és az Unióban közlekedő gépkocsik túlnyomó többségét továbbra is benzín- vagy dízelmotor hajtja. Ezért ahhoz, hogy***

*fenntartható és megfizethető lehetőségeket kínáljanak az uniós fogyasztóknak, átfogó megközelítésre van szükség, amely kiterjed egyrészt a tiszta üzemű gépjárművek mind a magán-, mind a közsférában történő elterjedésének támogatására, másrészt az alternatív infrastruktúrák kiépítésének felgyorsítására.*

---

<sup>17</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Európa mozgásban – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja, COM(2017) 283 final.

<sup>18</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának [...]

---

<sup>17</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Európa mozgásban – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja, COM(2017) 283 final.

<sup>18</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának [...]

### Módosítás 3

#### Rendeletre irányuló javaslat 4 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(4a) Az alternatív erőátviteli rendszerekre való strukturális átálláshoz az autóipari értékláncban beálló strukturális változások kapcsolódnak majd. Ez kérdéseket vet fel annak kapcsán, hogy az alkatrészek gyártása hol történik, illetve honnan származnak ezek az alkatrészek, és hogy az uniós beszállítók hogyan tudják megőrizni versenyképességüket. Ebben az összefüggésben üdvözlendő a Bizottság kezdeményezései, például az uniós akkumulátoripari összefogás, de e kezdeményezésekhez szükség lesz arra, hogy a Bizottság folyamatosan nyomon kövesse a fejleményeket.***

## Módosítás 4

### Rendeletre irányuló javaslat 7 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(7a) Figyelembe véve az ágazat jövőbeli technológiai és társadalmi fejleményeit, indokolt nem túl korán és radikálisan egyik vagy másik műszaki megoldást prioritásként kezelni, amelyek általánosságban kevésbé válhatnak fontossá a jövőben, hanem ezzel szemben indokolt a különböző elérhető technológiák lehetőségeinek és szinergiáinak feltárása. Ennek kapcsán időszerű a technológiai semlegesség alapelveinek felidézése, amelyhez az Unió ragaszkodik és amely mellett elkötelezte magát.**

## Módosítás 5

### Rendeletre irányuló javaslat 10 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(10) Ezért indokolt továbbra is követni a szóban forgó rendeletekben kitűzött célokat, aminek módja a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó, a 2030-ig tartó időszakra kiterjedő új CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkentési célértékek megállapítása a teljes EU-s járműállomány tekintetében. A csökkentési szintek meghatározása során több szempont is figyelembevételre került: mennyire hatékonyan járulnak hozzá a közös kötelezettségvállalási rendelet [...] hatálya alá tartozó ágazatokból származó kibocsátások költséghatékony csökkentéséhez a 2030-ig tartó időszakban; milyen költségeket és megtakarításokat

(10) Ezért indokolt továbbra is követni a szóban forgó rendeletekben kitűzött célokat, aminek módja a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó, a 2030-ig tartó időszakra kiterjedő új CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkentési célértékek megállapítása a teljes EU-s járműállomány tekintetében. A csökkentési szintek meghatározása során több szempont is figyelembevételre került: mennyire hatékonyan járulnak hozzá a közös kötelezettségvállalási rendelet [...] hatálya alá tartozó ágazatokból származó kibocsátások költséghatékony csökkentéséhez a 2030-ig tartó időszakban; milyen költségeket és megtakarításokat

eredményeznek a társadalom, a gyártók és a járműhasználók számára; milyen közvetlen és közvetett hatást gyakorolnak a foglalkoztatásra, a versenyképességre és az innovációra; valamint milyen járulékos előnyökkel bírnak a légszennyezés csökkentése és az energiabiztonság szempontjából.

eredményeznek a társadalom, a gyártók és a járműhasználók számára; milyen közvetlen és közvetett hatást gyakorolnak a foglalkoztatásra, a versenyképességre és az innovációra; valamint milyen járulékos előnyökkel bírnak a légszennyezés csökkentése és az energiabiztonság szempontjából. ***A fosszilis anyagoktól mentesített megújuló üzemanyagok használata (a II. megújulóenergia-irányelv 2. cikkének fogalom meghatározása(i) szerinti szintetikus üzemanyagokra összpontosítva, a fenntarthatósági kritériumoknak megfelelően a fejlett megújuló üzemanyagokkal együtt – a II. megújulóenergia-irányelv IX. melléklete) jelentős CO<sub>2</sub>-megtakarítást biztosíthat az új és meglévő járműállományban a „kitermeléstől a kerékig” megközelítésben. A technológiai fejlesztés támogatása és az említett üzemanyagok piaci részesedésének növelése érdekében számításba kell venni a megújuló, nem fosszilis üzemanyagokat a gyártók egyes kibocsátási célértékeiben a gyártók önkéntes kötelezettségvállalása esetében.***

## Módosítás 6

### Rendeletre irányuló javaslat 10 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(10a) A 715/2007/EK rendelet ezen felülvizsgálatának célja a fosszilis energiaforrások használatának jelentős csökkentése a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek esetében. A felülvizsgálatnak így hármas célja van: környezetvédelmi – a globális felmelegedés elleni küzdelem és az emberi egészségre káros kibocsátások minimalizálása –, fenntarthatósági – a fosszilis energia használatának csökkentése – és gazdasági – az uniós***

*autóipar versenyképességének javítása  
anélkül, hogy az ágazatban  
visszafordíthatatlan ipari rendellenességei  
következnének be.*

## Módosítás 7

### Rendeletre irányuló javaslat 11 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(11a) Bár az új európai menetciklushoz (NEDC) képest a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált új vizsgálati eljárás (WLTP vizsgálati eljárás) bevezetése lehetővé tette volna a gépjárművek bejelentett CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékei és a valós értékek közötti eltérés mérséklését, ez az eltérés mégis fennmaradt. Lényegesnek tűnik tehát az erőfeszítések folytatása a valóságnak a lehető legjobban megfelelő laboratóriumi és azon kívül végzett vizsgálatok kidolgozására, mérve a tényleges energiafogyasztást és a valós vezetési feltételek mellett keletkező kibocsátásokat. Ebből a célból a Bizottságnak ezeket a vizsgálatokat azok elkészültekor rögtön jogszabályi keretbe kellene foglalnia.*

## Módosítás 8

### Rendeletre irányuló javaslat 12 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(12) Fontos, hogy a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos követelmények meghatározása továbbra is Unió- szerte kiszámíthatóságot és tervezési biztonságot kínáljon a gépjárműgyártók számára új gépkocsijaik és könnyű haszongépjárműveik tekintetében az Unió egész területén.*

*(12) Megállapítást nyert, hogy a CO<sub>2</sub>-kibocsátás bejelentett mértéke és a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás mértéke közötti különbség jelentősen nőtt azóta, hogy hatályba lépett a könnyűgépjárművekre vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelményekről szóló első uniós jogszabály, és hogy a könnyűgépjárművekre vonatkozó WLTP –*



*bár az NEDC-nél pontosabban kellene tükröznie a valós vezetési feltételeket – továbbra is egy laboratóriumi vizsgálati eljárásra korlátozódik majd, ami azt jelenti, hogy különbség néhány év múlva újra megnőhet, valamint azt is, hogy hatástalanító berendezések illegális használata továbbra is lehetséges, és adott esetben felderítetlen maradhat.*

## Módosítás 9

### Rendeletre irányuló javaslat 12 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(12a) Lényeges, hogy a 715/2007/EK rendeletet módosító jelen felülvizsgálat a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos követelmények meghatározása továbbra is Unió-szerte stabilitást és kiszámíthatóságot tegyen lehetővé a különböző szereplők számára, különösen a gépjárműgyártók számára új gépkocsijaik és könnyű haszongépjárműveik tekintetében az Unió egész területén. Ezért a kezdeti szabályozás elemeinek javítása érdekében folyamatos erőfeszítéseket kell tenni, alkalmazkodva az ágazati környezeti igényekhez és az új technológiai kapacitásokhoz anélkül, hogy az Unió legfontosabb ágazatai kiegyensúlyozatlanok lennének, hanem épp ellenkezőleg, az uniós versenyképesség és innováció előmozdításával.*

## Módosítás 10

### Rendeletre irányuló javaslat 13 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(13) Ezért *az új személygépkocsik és*

(13) Ezért *alapvető fontosságú a még*

*könnyű haszongépjárművek teljes uniós állományára érvényes csökkentési szinteket 2025-re és 2030-ra kell meghatározni, tekintettel a járműállomány megújulási idejére, valamint arra, hogy a közúti közlekedési ágazatnak hozzá kell járulnia a 2030-as éghajlat- és energiapolitikai célértékek teljesüléséhez. E lépcsőzetes megközelítés azért is célszerű, mert idejekorán egyértelmű jelet ad a gépjárműiparnak, hogy ne késlekedjen az energiahatékony technológiák és a kibocsátásmentes, illetve alacsony kibocsátású járművek piaci bevezetésével.*

*megbízhatóbb és realisabb CO<sub>2</sub>-vizsgálatok kidolgozása érdekében végzett munka, különös tekintettel a valós vezetési feltételek mellett keletkező kibocsátások mérésére vonatkozó vizsgálati módszertan kidolgozására; ennek érdekében a Közös Kutatóközpontnak tanulmányoznia kell és össze kell vetnie a különböző vizsgálati módszereket, kitérve a fizikai körülményekkel és a gépjárművezetői magatartással kapcsolatos lehetséges eltérésekre is. Fontos az is, hogy a vizsgálati eljárást rendszeres felülvizsgálatnak kell alávetni.*

## Módosítás 11

### Rendeletre irányuló javaslat 13 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(13a) Ahhoz, hogy az Unió elérje 2050-re kitűzött éghajlati céljait, a közúti közlekedés teljes dekarbonizációjára van szükség. Ezért a CO<sub>2</sub>-t kibocsátó új személygépkocsikat és könnyű haszongépjárműveket legkésőbb 2040-ig fokozatosan el kell távolítani. A Bizottságnak értékelnie kell, hogy a közutakon közlekedő gépjárművek milyen módon vehetők figyelembe piacfelügyeleti eszközök és – azokban az esetekben, ahol ez a megoldás hatékony és a költségek szempontjából versenyképes – a járművek utólagos átalakítását célzó ösztönzők segítségével. Ennek érdekében további feltáró tanulmányokra lenne szükség, amelyek segíthetnék a járműátalakítási technológiák uniós keretrendszerének kidolgozását. A megújuló energia is kulcsszerepet játszik az uniós közlekedés ÜHG-kibocsátásának csökkentésében, ezért tehát elengedhetetlenül fontos, hogy figyelembe vegyék a megújuló energia és az alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátású*

*üzemanyagok valamennyi formáját, és olyan ösztönzőket alakítsanak ki, amelyek hatékonyan mozdítják elő az uniós közlekedési ágazat dekarbonizációját és az utakon közlekedő járművel utólagos átalakítását.. E rendelet nem veszi figyelembe a használt, folyékony és/vagy gáznemű közúti üzemanyagok megújulóenergia-tartalmát, mivel a mérési szakaszban nem tesznek különbséget a nem megújuló és a megújuló energiahordozókból származó CO<sub>2</sub>-kibocsátás között. Ki kell dolgozni egy olyan módszertant, amely lehető teszi, hogy figyelembe vegyék a folyékony és/vagy gáznemű közúti üzemanyagok megújulóenergia-tartalmát az új személygépkocsik és az új könnyű haszongépjárművek konkrét CO<sub>2</sub>-kibocsátásának meghatározása során.*

## Módosítás 12

### Rendeletre irányuló javaslat 14 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(14) Míg az Unió a világ legnagyobb gépjárműgyártóinak egyike, és technológiai vezető szerepet tölt be az ágazatban, a verseny egyre kielezettebb, és a globális gépjárműipar – az elektromos erőátviteli rendszerek, valamint az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás terén megvalósuló innovációknak köszönhetően – gyorsan változik. Ahhoz, hogy az Unió megőrizze globális versenyképességét és piaci jelenlétét, olyan keretszabályozásra – többek között a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekkel kapcsolatos olyan ösztönzőre – van szüksége, amely elősegíti egy nagy belső piac kialakulását, és támogatja a technológiai fejlődést és az innovációt.

*Módosítás*

(14) Míg az Unió a világ legnagyobb gépjárműgyártóinak egyike, és technológiai vezető szerepet tölt be az ágazatban, a verseny egyre kielezettebb, és a globális gépjárműipar – az elektromos erőátviteli rendszerek, valamint az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás terén megvalósuló innovációknak köszönhetően – gyorsan változik. ***Amennyiben az uniós ipar későn kapcsolódik be az energiarendszer közlekedési ágazatban szükséges átalakításába, úgy elveszíti vezető szerepét.*** Ahhoz, hogy az Unió megőrizze globális versenyképességét és piaci jelenlétét, olyan keretszabályozásra – többek között a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekkel kapcsolatos olyan ösztönzőre – van szüksége, amely elősegíti egy nagy belső

piac kialakulását, és támogatja a technológiai fejlődést és az innovációt.

## Módosítás 13

### Rendeletre irányuló javaslat 14 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(14a) A teljes mértékben szén-dioxid-mentes uniós mobilitás hosszú távú célkitűzésének megvalósítása nem érhető el technológiai innováció és technológiai fejlődés nélkül. Ebben az értelemben – és a szoros nemzetközi technológiai verseny fényében – elengedhetetlen, hogy az Unió és a tagállamok egyaránt erőfeszítéseket tegyenek az ágazat lehetséges szinergiáinak megerősítésére irányuló kezdeményezések feltárására és kidolgozására, a nemrégiben létrejött Európai Akkumulátorszövetség (Union Batteries Alliance) kezdeményezéshez hasonlóan, valamint hogy támogassák az uniós gépjárművek innovációjára és kutatására irányuló állami és magánberuházásokat az Unió technológiai vezetői pozíciójának megőrzése és ipari, teljesítménybeli és versenyképes eszköze fenntarthatóságának hosszú távon történő garانتálását a nemzetközi piacon.***

## Módosítás 14

### Rendeletre irányuló javaslat 14 b preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(14b) Kulcsfontosságú tekintetbe venni az átalakítás társadalmi és környezeti hatásait és proaktívan kezelni a munkahelyek megszűnését, amely az átfogó ipari átalakulás elkerülhetetlen velejárója. Ebben az összefüggésben – a***

*társadalmi partnerekkel folytatott párbeszéd keretében – kiemelt prioritásnak kell tekinteni a munkavállalók áthelyezését, átképzését és képzettségi szintjének emelését, az oktatást és az álláskereséssel kapcsolatos kezdeményezéseket, még a társadalmi károk bekövetkezése előtt.*

## Módosítás 15

### Rendeletre irányuló javaslat 15 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(15) A kibocsátásmentes mobilitásra való zökkenőmentes áttérés megkönnyítése érdekében egy kimondottan ezt a célt szolgáló ösztönző mechanizmust kell bevezetni. Ez egy jóváírási mechanizmus lesz, melyet úgy kell kialakítani, hogy előmozdítsa a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedését az uniós piacon.

*Módosítás*

(15) A kibocsátásmentes mobilitásra való zökkenőmentes *és időben történő* áttérés megkönnyítése érdekében egy kimondottan ezt a célt szolgáló ösztönző mechanizmust kell bevezetni. Ez egy jóváírási mechanizmus lesz, melyet úgy kell kialakítani, hogy előmozdítsa a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedését az uniós piacon. *E mechanizmusnak semlegesnek kell lennie valamennyi technológia vagy innovatív üzemanyag tekintetében.*

## Módosítás 16

### Rendeletre irányuló javaslat 17 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(17a) Az alternatív üzemanyagok elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrák gyors és megfelelő kiépítése létfontosságú a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek piacának fejlődése, különösen pedig a fogyasztók bizalmának elnyerése érdekében; elengedhetetlen, hogy a kiépítésükre irányuló beruházásokat uniós és tagállami szintű különböző támogatási eszközök*

*segítségével fenntartsák és megerősítsék, hogy – többek között robosztus gépjárműcímkezési rendszerekkel, a levegő minőségére és az éghajlatváltozás mérséklésére vonatkozó követelmények határozott érvényesítésével, valamint a gépjárműiparban dolgozó munkavállalókat támogató erős rendszerekkel – hozzájáruljanak egy átfogó, támogató környezet kialakításához. A feltöltés kérdése alapvetően magához a járművek hatósugarához kötődik: minél inkább növekedik az utóbbi, annál kevésbé gyakran lesz töltésre szükség, ezért a Bizottságnak figyelembe kell vennie a technológiai fejleményeket, különös tekintettel az akkumulátorok autonómiájára, amely kihat az infrastruktúra kiépítésére.*

## **Módosítás 17**

### **Rendeletre irányuló javaslat 17 b preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(17b) Az olyan, jobban kialakított gépjárműcímkezés támogathatja a leginkább az üzemanyag-takarékos és környezetbarát gépkocsik elterjedését Európában, amely összehasonlítható, megbízható és felhasználóbarát információt, így a CO<sub>2</sub>-kibocsátáson és az üzemanyag-fogyasztáson túl a légszennyező anyagokkal és az üzemeltetési költségekkel kapcsolatos információt is biztosít az alacsony kibocsátású gépkocsik előnyeiről. Ezért a Bizottságnak legkésőbb 2019. december 31-ig felül kell vizsgálnia az 1999/94/EK irányelvet és megfelelő jogalkotási javaslatot kell előterjesztenie.*

## **Módosítás 18**

## Rendeletre irányuló javaslat 19 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(19) Annak érdekében, hogy a piac sokszínűsége megmaradjon, és hogy a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek piaca képes legyen kielégíteni az eltérő fogyasztói igényeket, a CO<sub>2</sub>-kibocsátásra vonatkozó célértékeket a járművek rendeltetésének függvényében, lineáris alapon kell meghatározni. A tömeg rendeltetési paraméterként való fenntartása a hatályban lévő rendszerrel összhangban lévőnek tűnik. A közutakon használt járművek tömegének pontosabb figyelembevétele érdekében a paramétert a jármű menetkész tömegéről a jármű vizsgálati tömegére kell módosítani, amelyet a 2017. június 1-ji (EU) 2017/1151 rendelet határoz meg, **2025-ben** kezdődő hatállyal.

### Módosítás 19

## Rendeletre irányuló javaslat 20 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(20) El kell kerülni, hogy a teljes EU-s járműállományra vonatkozó célértékek a járművek átlagos tömegében bekövetkezett változások nyomán módosuljanak. Az átlagos járműtömegben bekövetkező változásokat a fajlagos kibocsátási célértékek kiszámításánál kell figyelembe venni, mégpedig haladéktalanul, és az e célra használt átlagos tömeg értékét **2025-től** kezdődően két évente ki kell igazítani.

### Módosítás 20

## Rendeletre irányuló javaslat 21 preambulumbekzdés

*Módosítás*

(19) Annak érdekében, hogy a piac sokszínűsége megmaradjon, és hogy a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek piaca képes legyen kielégíteni az eltérő fogyasztói igényeket, a CO<sub>2</sub>-kibocsátásra vonatkozó célértékeket a járművek rendeltetésének függvényében, lineáris alapon kell meghatározni. A tömeg rendeltetési paraméterként való fenntartása a hatályban lévő rendszerrel összhangban lévőnek tűnik. A közutakon használt járművek tömegének pontosabb figyelembevétele érdekében a paramétert a jármű menetkész tömegéről a jármű vizsgálati tömegére kell módosítani, amelyet a 2017. június 1-ji (EU) 2017/1151 rendelet határoz meg, **2030-ban** kezdődő hatállyal.

*Módosítás*

(20) El kell kerülni, hogy a teljes EU-s járműállományra vonatkozó célértékek a járművek átlagos tömegében bekövetkezett változások nyomán módosuljanak. Az átlagos járműtömegben bekövetkező változásokat a fajlagos kibocsátási célértékek kiszámításánál kell figyelembe venni, mégpedig haladéktalanul, és az e célra használt átlagos tömeg értékét **2030-tól** kezdődően két évente ki kell igazítani.

(21) Annak érdekében, hogy a kibocsátáscsökkentési erőfeszítések elosztása a verseny szempontjából semleges, méltányos, továbbá a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek piacának sokféleségét tükröző módon történjen, valamint tekintettel a WLTP-alapú fajlagos kibocsátási célértékekre való 2021-es átállásra, indokolt, hogy a határértékgörbe meredeksége az abban az évben újonnan nyilvántartásba vett összes jármű fajlagos kibocsátása alapján és a teljes EU-s járműállományra vonatkozó célértékek 2021, **2025** és 2030 közötti változásainak figyelembevételével kerüljön megállapításra annak biztosítása érdekében, hogy minden gyártó egyenlő mértékben vegye ki a részét a csökkentésre irányuló erőfeszítésekből. Ami a könnyű haszongépjárműveket illeti, a kisebb tömegű személygépkocsi-alapú kisteherautók gyártóinak esetében ugyanaz a megközelítés alkalmazandó, mint a személygépkocsi-gyártók esetében, míg a nehezebb szegmensbe tartozó járműveket gyártók tekintetében a teljes célidőszak vonatkozásában magasabb és rögzített meredekségű görbét kell megállapítani.

(21) Annak érdekében, hogy a kibocsátáscsökkentési erőfeszítések elosztása a verseny szempontjából semleges, méltányos, továbbá a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek piacának sokféleségét tükröző módon történjen, valamint tekintettel a WLTP-alapú fajlagos kibocsátási célértékekre való 2021-es átállásra, indokolt, hogy a határértékgörbe meredeksége az abban az évben újonnan nyilvántartásba vett összes jármű fajlagos kibocsátása alapján és a teljes EU-s járműállományra vonatkozó célértékek 2021 és 2030 közötti változásainak figyelembevételével kerüljön megállapításra annak biztosítása érdekében, hogy minden gyártó egyenlő mértékben vegye ki a részét a csökkentésre irányuló erőfeszítésekből. Ami a könnyű haszongépjárműveket illeti, a kisebb tömegű személygépkocsi-alapú kisteherautók gyártóinak esetében ugyanaz a megközelítés alkalmazandó, mint a személygépkocsi-gyártók esetében, míg a nehezebb szegmensbe tartozó járműveket gyártók tekintetében a teljes célidőszak vonatkozásában magasabb és rögzített meredekségű görbét kell megállapítani.

## Módosítás 21

### Rendeletre irányuló javaslat 22 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(22) E rendelet célja, hogy megfelelő ösztönzőket *teremtsen* a **gép járműipar** számára az új technológiákba való beruházásra. A rendelet közvetlenül előmozdítja az ökoinnovációt és olyan mechanizmussal szolgál, amely alkalmas a jövőbeni technológiai fejlődés követésére. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az

Módosítás

(22) E rendelet célja, hogy **lehetővé tegye a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások csökkentését, azzal, hogy** megfelelő ösztönzőket *teremt* a **gépjárműipar** számára az új technológiákba való beruházásra, **valamint – a technológiasemlegesség megőrzése mellett – csökkentse a valós globális**



ökoinnovációs megoldások hozzájárultak a 443/2009/EK rendelet és az 510/2011/EU rendelet költséghatékonyságához csakúgy, mint a valós vezetési feltételek melletti CO<sub>2</sub>-kibocsátások csökkentéséhez. Ezt a módozatot tehát meg kell tartani, alkalmazási körét ki kell terjeszteni a légkondicionáló rendszerek hatékonyságjavításának ösztönzésére.

***kibocsátásokat.*** A rendelet közvetlenül előmozdítja az ökoinnovációt és olyan mechanizmussal szolgál, amely alkalmas a jövőbeni technológiai fejlődés követésére. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az ökoinnovációs megoldások hozzájárultak a 443/2009/EK rendelet és az 510/2011/EU rendelet költséghatékonyságához csakúgy, mint a valós vezetési feltételek melletti CO<sub>2</sub>-kibocsátások csökkentéséhez. Ezt a módozatot tehát meg kell tartani, alkalmazási körét ki kell terjeszteni a légkondicionáló rendszerek hatékonyságjavításának ***és a CO<sub>2</sub>- és NO<sub>x</sub>-kibocsátás csökkentésének*** ösztönzésére, ***és fontolóra kell venni a motorok utólagos átalakítását, valamint figyelembe kell venni a járművek anyagelőállítás és gyártása során, valamint a járművek életciklusának a végéhez közeli szakaszokban felhasznált anyagokat.***

## Módosítás 22

### Rendeletre irányuló javaslat 22 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(22a) Az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátását a 715/2007/EK rendelettel összhangban mérik anélkül, hogy a mérési szakaszban különbséget tennének a nem megújuló, illetve a megújuló energiahordozókból származó CO<sub>2</sub>-kibocsátás között. Ki kell dolgozni egy olyan módszertant, amely figyelembe veszi a folyékony és/vagy gáznemű közúti üzemanyagok megújulóenergia-tartalmát az új személygépkocsik és az új könnyű haszongépjárművek konkrét CO<sub>2</sub>-kibocsátásának meghatározása során.***

## Módosítás 23

### Rendeletre irányuló javaslat 22 b preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(22b) Bizonyos alternatív üzemanyagok használata jelentős mértékben csökkentheti a CO<sub>2</sub>-kibocsátást „a kitermeléstől a kerékgig” megközelítésben, azonban jelenleg még nem áll rendelkezésre olyan megbízható módszertan, amely ezt figyelembe venné; ezért javasolt, hogy a Bizottság támogassa az ilyen irányú feltáró kutatásokat, hogy e módszertan a lehető leghamarabb beilleszthető legyen a keretszabályozásba.*

## Módosítás 24

### Rendeletre irányuló javaslat 22 c preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(22c) Mivel e rendelet célja a CO<sub>2</sub>-kibocsátások valós világban történő csökkentése, a Bizottságnak figyelembe kell vennie azokat a nem ciklikus technológiákat is, amelyek nem tartoznak a standard vizsgálati ciklusba, és nem tartoznak az ökoinnovációs mechanizmus hatálya alá, amennyiben mérhető, igazolható és ellenőrzött CO<sub>2</sub>-kibocsátáscsökkentést mutatnak.*

## Módosítás 25

### Rendeletre irányuló javaslat 22 d preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(22d) Figyelembe véve az alternatív meghajtású járművek piaci elterjedésével*

*kapcsolatos bizonytalanságot, a szükséges infrastruktúra kiépítését és a változó fogyasztói keresletet, az elérni kívánt szintet átlátható módon kell módosítani. A Bizottságnak az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelvre vonatkozó javaslata iránymutatást nyújt az alternatív infrastrukturális szükségletekkel kapcsolatban.*

## Módosítás 26

### Rendeletre irányuló javaslat 22 e preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(22e) Az innovatív hajtástechnológiák fejlesztését különösen elő kell segíteni, mivel azok a hagyományos személygépjárműveknél jóval alacsonyabb kibocsátást eredményeznek. Mindez elősegíti az európai ipar hosszú távú versenyképességét és minőségi munkahelyeket teremt.*

## Módosítás 27

### Rendeletre irányuló javaslat 23 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(23) Biztosítani kell azonban, hogy a különféle ösztönzők, így az ökoinnovációs megoldásokra, illetve a hivatalos vizsgálati eljárás során bizonyítottan kibocsátáscsökkentő hatással járó technológiákra irányuló ösztönzők egyensúlyban legyenek. Következésképpen indokolt megtartani az ökoinnováció révén elért azon kibocsátáscsökkentésekre megállapított felső határt, amelyeket a gyártó figyelembe vehet a célértékeknek való megfelelés szempontjából. A **Bizottság számára fenn kell tartani azt a lehetőséget, hogy felülvizsgálhassa** e felső

(23) Biztosítani kell azonban, hogy a különféle ösztönzők, így az ökoinnovációs megoldásokra, illetve a hivatalos vizsgálati eljárás során bizonyítottan kibocsátáscsökkentő hatással járó technológiákra irányuló ösztönzők egyensúlyban legyenek. Következésképpen indokolt megtartani az ökoinnováció révén elért azon kibocsátáscsökkentésekre megállapított felső határt, amelyeket a gyártó figyelembe vehet a célértékeknek való megfelelés szempontjából. A **Bizottságnak felül** kell vizsgálnia e felső határt – különösen azért, hogy figyelembe

határt – különösen azért, hogy figyelembe vegye a hivatalos vizsgálati eljárásban bekövetkezett változások hatásait. Helyénvaló továbbá pontosítani, hogy a kibocsátáscsökkentéseket hogyan lehet kiszámítani a célértékeknek való megfelelés céljaira.

vegye a hivatalos vizsgálati eljárásban bekövetkezett változások hatásait. Helyénvaló továbbá pontosítani, hogy a kibocsátáscsökkentéseket hogyan lehet kiszámítani a célértékeknek való megfelelés céljaira.

## Módosítás 28

### Rendeletre irányuló javaslat 28 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(28) A résziaci gyártók számára a 95 g CO<sub>2</sub>/km célértéktől való eltérés megadására szolgáló eljárás biztosítja, hogy a tőlük elvárt kibocsátáscsökkentés az említett célérték tekintetében összhangban legyen a nagy mennyiséget gyártóktól elvárttal. ***A tapasztalatok szerint azonban a résziaci gyártók ugyanolyan potenciállal rendelkeznek a CO<sub>2</sub>-célértékek teljesítését illetően, mint a nagy gyártók, ezért a 2025-től érvényes célértékek tekintetében nem helyénvaló különbséget tenni e két gyártói kategória között.***

*Módosítás*

(28) A résziaci gyártók számára a 95 g CO<sub>2</sub>/km célértéktől való eltérés megadására szolgáló eljárás biztosítja, hogy a tőlük elvárt kibocsátáscsökkentés az említett célérték tekintetében összhangban legyen a nagy mennyiséget gyártóktól elvárttal.

## Módosítás 29

### Rendeletre irányuló javaslat 29 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(29a) Az alternatív erőátviteli rendszerek, amelyek magukban foglalják a hibrid erőátviteli rendszereket, a gépi meghajtáshoz szükséges energiát két forrásból, éghető üzemanyagból vagy akkumulátorból, illetve más villamos vagy mechanikus energiátároló eszközökből nyerik. Ezek alkalmazása a könnyű haszongépjárművekben többlettömeget eredményez, de csökkenti a***

*környezetszennyezést. Az ilyen többlettömeget, amennyiben nem kívánjuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű hasznos teherbírásának rovására. A többlettömeg azonban nem növelheti a jármű hasznos teherbírását. A Bizottságnak ezért meg kell vizsgálnia, hogy az alternatív üzemanyagokat (a hagyományos tüzelőanyaggal működő gépjárműveknél alkalmazottnál nehezebb erőátviteli rendszerekkel) használó új könnyű haszongépjárművek részesülhetnek-e további súlyengedélyezésben anélkül, hogy ez veszélyeztetné e rendelet általános CO<sub>2</sub>-kibocsátáscsökkentési célkitűzéseit.*

### **Módosítás 30**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 30 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(30a) Annak biztosítása érdekében, hogy a befejezett járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátási és üzemanyag-hatékonysági értékei reprezentatívak legyenek, a Bizottságnak meghatározott eljárást kell előterjesztenie, valamint fontolóra kell vennie a típusjövahagyásra vonatkozó jogszabályok felülvizsgálatát és létre kell hoznia a közúti közlekedés piacfelügyeletét ellátó európai ügynökséget, amely a piacfelügyeleti tevékenységekért lenne felelős (különös tekintettel a CO<sub>2</sub>-kibocsátásra), és hatáskörébe tartozna az egész Európára kiterjedő visszahívási programok szervezése, valamint adott esetben a típusbizonyítvány visszavonása; az Ügynökségnek emellett vizsgálatot vagy ellenőrzést kellene kezdeményeznie abban az esetben, ha benyújtásra kerültek a vizsgálat harmadik fél által végzett ellenőrzésének eredményei, és azok gyanúra okot adó kibocsátási jellemzőket*

tártak fel.

## Módosítás 31

### Rendeletre irányuló javaslat 38 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(38) Az e rendelet szerinti célértékek gyártók általi teljesítését uniós szinten kell értékeln. Az e rendelet alapján engedélyezett átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási értéket túllépő gyártóknak minden naptári évre vonatkozóan többletkibocsátási díjat kell fizetniük. A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az Unió *általános költségvetése bevételének* kell tekinteni.

*Módosítás*

(38) Az e rendelet szerinti célértékek gyártók általi teljesítését uniós szinten kell értékeln. Az e rendelet alapján engedélyezett átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási értéket túllépő gyártóknak minden naptári évre vonatkozóan többletkibocsátási díjat kell fizetniük. A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket *elsősorban* az Unió *közúti közlekedési ágazat számára elkülönítendő bevételnek* kell tekinteni, *amely lehetővé teszi az alacsony szén-dioxid-kibocsátású mobilitásra való méltányos átmenetet, és hozzájárul a gépjárműiparban az olyan technológiák kutatásához és fejlesztéséhez, mint az új meghajtási megoldások, üzemanyagok, a tesztelés és a közlekedésbiztonság. Mindezeket úgy kell felhasználni, hogy ily módon proaktívan kezeljék a karbonszegény gazdaságra való átállásnak a gépjárműiparban megjelenő, elkerülhetetlen társadalmi hatásait, amelyek a leginkább érintett régiókban különösen erőteljesek lesznek. Ezért rendkívül fontos, hogy a karbonszegény gazdaságra való átállást elősegítő jelenlegi intézkedéseket a munkavállalók átcsoportosítására, átképzésére és továbbképzésére irányuló célzott programok, valamint a szociális partnerekkel folytatott szoros párbeszéd mellett zajló oktatási és álláskereső kezdeményezések kísérik.*

## Módosítás 32

### Rendeletre irányuló javaslat 41 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(41) Az ebben a rendeletben megállapított célértékeknek a CO<sub>2</sub>-kibocsátások csökkentése terén megmutatkozó hatékonysága a valóságban nagyban függ a hivatalos vizsgálati eljárás reprezentativitásától. A tudományos tanácsadási mechanizmus (SAM) véleménye<sup>23</sup> és az Európai Parlamentnek a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően elfogadott ajánlása<sup>24</sup> szerint ki kell alakítani egy mechanizmust annak értékelésére, hogy a járműveknek az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási és energiafogyasztási értékei a valós vezetési feltételekre nézve reprezentatívak-e. A Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy biztosítsa a szóban forgó adatok nyilvános elérhetőségét, és szükség esetén eljárásokat dolgozzon ki az említett értékelések elvégzéséhez szükséges adatok azonosítására és begyűjtésére.

*Módosítás*

(41) Az ebben a rendeletben megállapított célértékeknek a CO<sub>2</sub>-kibocsátások csökkentése terén megmutatkozó hatékonysága a valóságban nagyban függ a hivatalos vizsgálati eljárás reprezentativitásától. A tudományos tanácsadási mechanizmus (SAM) véleménye<sup>23</sup> és az Európai Parlamentnek a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően elfogadott ajánlása<sup>24</sup> szerint ki kell alakítani egy mechanizmust annak értékelésére, hogy a járműveknek az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási és energiafogyasztási értékei a valós vezetési feltételekre nézve reprezentatívak-e. ***A típusjövahagyási értékek valós vezetési feltételek melletti reprezentativitása biztosításának legmegbízhatóbb módja egy valós vezetési feltételek melletti CO<sub>2</sub>-kibocsátási vizsgálat bevezetése, ezért a Közös Kutatóközpontnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy megkezdje a munkát ennek megvalósíthatóságán, annak érdekében, hogy az ilyen jellegű vizsgálat a lehető leghamarabb beilleszthető legyen a keretszabályozásba. A gépjárművek valós vezetési feltételek mellett mért kibocsátási értékeinek – az egyes gyártók számára a 2025-re és 2030-ra vonatkozó kibocsátási célértékeik figyelembevételével külön-külön meghatározott WLTP-vizsgálattal 2021-től mért típusjövahagyási értékeket legfeljebb 15%-kal meghaladva – a nem túlléphető (NTE) kibocsátási határértékeken belül kell maradniuk.*** A Bizottságot fel kell ruházni azzal a hatáskörrel, hogy biztosítsa a szóban forgó ***adatok, valamint az üzemanyagfogyasztás-mérőkből származó*** adatok nyilvános elérhetőségét, és szükség

esetén eljárásokat dolgozhatson ki az említett értékelések elvégzéséhez szükséges adatok azonosítására és begyűjtésére.

---

<sup>23</sup> A tudományos tanácsadók magas szintű munkacsoportja, 2016/1. számú tudományos szakvélemény: „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing” (A könnyűgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának valós vezetési feltételek mellett és laboratóriumi vizsgálatok során mért értékei közötti eltérések megszüntetése).

<sup>24</sup> Az Európai Parlament 2017. április 4-i ajánlása a Tanácshoz és a Bizottsághoz a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően (2016/2908(RSP)).

---

<sup>23</sup> A tudományos tanácsadók magas szintű munkacsoportja, 2016/1. számú tudományos szakvélemény: „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing” (A könnyűgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának valós vezetési feltételek mellett és laboratóriumi vizsgálatok során mért értékei közötti eltérések megszüntetése).

<sup>24</sup> Az Európai Parlament 2017. április 4-i ajánlása a Tanácshoz és a Bizottsághoz a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően (2016/2908(RSP)).

### Módosítás 33

#### Rendeletre irányuló javaslat 41 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(41a) Bár e rendelet célja a könnyű járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentése, nem szabad figyelmen kívül hagyni ezen járművek „építés–felhasználás–lebontás” ciklusának teljes szénmérlegét, valamint ugyanezen járművek a „kitermelés/gyártás–szállítás–fogyasztás” ciklusát a használt üzemanyag tekintetében („kitermeléstől a kerékig”). Ezért a Bizottságnak harmonizált módszertant kell kidolgoznia, amely lehetővé teszi ezen gépjárművek életciklusának és a felhasznált energia szénmérlegének elkészítését ezek környezeti hatásainak átfogó áttekintése érdekében az Unió éghajlat-változási céljainak megvalósítása érdekében alkalmazott eszközök koherenciájának biztosítása érdekében.***



## Módosítás 34

### Rendeletre irányuló javaslat 42 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(42) A tervek szerint 2024-ben esedékessé válik a [közös kötelezettségvállalási rendelet és a kibocsátáskereskedelmi rendszerről szóló irányelv] keretében elért haladás felülvizsgálata. Ezért indokolt ennek a rendeletnek a hatékonyságát is ugyanabban az évben felmérni, hogy mindezen jogi eszközök keretében végrehajtott intézkedéseket összehangolt és következetes módon lehessen értékelni.

*Módosítás*

(42) A tervek szerint 2024-ben esedékessé válik a [közös kötelezettségvállalási rendelet és a kibocsátáskereskedelmi rendszerről szóló irányelv] keretében elért haladás felülvizsgálata. **2023-ben az új kibocsátásvizsgálati eljárás már két éve érvényben lesz valamennyi könnyű haszongépjármű tekintetében.** Ezért **lehetséges és** indokolt ennek a rendeletnek a hatékonyságát is ugyanabban az évben felmérni, **valamint megerősíteni a teljes járműállományra vonatkozó, 2030-ra érvényes CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékeket, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek referenciaértékét,** hogy mindezen jogi eszközök keretében végrehajtott intézkedéseket összehangolt és következetes módon lehessen értékelni, **és a lehető legrövidebb időn belül figyelembe lehessen venni az upstream és a beágyazott kibocsátást. Az egyes járművek környezeti hatásának kiszámításánál figyelembe kell venni a kibocsátás mennyiségével járó terhelés típusát, és a Bizottságnak fontolóra kellene vennie egy „x gramm CO<sub>2</sub>/km utasonként/árutonnánként” típusú harmonizált módszertan kidolgozását annak érdekében, hogy csökkenteni lehessen az akár árukat, akár utasokat szállító könnyű gépjárművek üresjáratú útjait.**

## Módosítás 35

### Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) Ez a rendelet CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelményeket állapít meg az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan **a belső piac megfelelő működése** érdekében.

*Módosítás*

(1) Ez a rendelet CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelményeket állapít meg az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan **az éghajlattal kapcsolatos uniós kötelezettségvállalások és célok elérésének biztosítása** érdekében.

**Módosítás 36**

**Rendeletre irányuló javaslat  
1 cikk – 3 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) Ez a rendelet **2024. december 31-ig** a Bizottságnak a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett 2007. évi közleményében<sup>27</sup> említett uniós integrált megközelítés keretében további intézkedésekkel fog kiegészülni, amelyek további 10 g/km mértékű CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkentést irányoznak elő.

*Módosítás*

(3) Ez a rendelet a Bizottságnak a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett 2007. évi közleményében<sup>27</sup> említett uniós integrált megközelítés keretében további intézkedésekkel fog kiegészülni, amelyek további 10 g/km mértékű CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkentést irányoznak elő.

---

<sup>27</sup> A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek – A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről, COM(2007) 19 végleges, 2007. február 7.

---

<sup>27</sup> A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek – A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről, COM(2007) 19 végleges, 2007. február 7.

**Módosítás 37**

**Rendeletre irányuló javaslat  
2 cikk – 1 bekezdés – b pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

b) a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének meghatározása szerinti N<sub>1</sub> kategóriájú, legfeljebb 2 610 kg referenciatömegű gépjárművek, valamint

*Módosítás*

b) a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének meghatározása szerinti N<sub>1</sub> kategóriájú, legfeljebb 2 610 kg referenciatömegű gépjárművek, valamint

azon N<sub>1</sub> kategóriájú járművek, amelyekre a típusjóváahagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében kiterjesztették (a továbbiakban: könnyű haszongépjárművek), amennyiben e járműveket az Unióban első alkalommal veszik nyilvántartásba, és azokat korábban az Unión kívül nem vették nyilvántartásba (a továbbiakban: új könnyű haszongépjárművek).

azon N<sub>1</sub> kategóriájú járművek, amelyekre a típusjóváahagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében kiterjesztették (a továbbiakban: könnyű haszongépjárművek), amennyiben e járműveket az Unióban első alkalommal veszik nyilvántartásba, és azokat korábban az Unión kívül nem vették nyilvántartásba (a továbbiakban: új könnyű haszongépjárművek). ***A Bizottság e rendeletben megfogalmazott célkitűzésekkel összhangban felhatalmazást kap arra, hogy szükség esetén naprakésszé tegye a referenciatömeg határértékét (2610 kg) azon alternatív üzemanyagokat használó, súlyengedélyezést igénylő könnyű haszongépjárművek esetében, amelyekben nehezebb erőátviteli rendszerek és energiatárolás (akkumulátorok) működik, mint a hagyományos gépjárműveknél.***

## Módosítás 38

**Rendeletre irányuló javaslat  
3 cikk – 1 bekezdés – n a pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***na) „utólagos átalakítás”: a valamely jármű motorjának egy részében szennyezést csökkentő és/vagy üzemanyag-megtakarítást hozó technológiákkal elvégzett átalakítások. Ezek magukban foglalnak olyan technológiákat, mint a hibridizáció vagy az elektromos vagy egyéb technológiáknak a 2014/94/EU irányelv 2. cikke (1) bekezdésének 1) pontjában meghatározott alternatív üzemanyagok használatával történő átfogóbb módosításai.***

## Módosítás 39

**Rendeletre irányuló javaslat**

#### 4 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) A gyártó köteles biztosítani, hogy járműveinek átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása ne lépje túl az alábbi fajlagos kibocsátási célértékeket:

*Módosítás*

(1) ***Annak megállapítása céljából, hogy a gyártó megfelel-e az e cikkben említett fajlagos kibocsátási célértékének, csökkenteni kell az átlagos fajlagos kibocsátási célértéket, amennyiben a gyártó az új jármű nyilvántartásba vételének évében CO<sub>2</sub>-kibocsátáscsökkentő hatással bíró megújuló energiaforrásból előállított nem fosszilis üzemanyagot hozott forgalomba. A CO<sub>2</sub>-kibocsátáscsökkentő hatást a megújulóenergia-irányelv mechanizmusának vonatkozó verziójában szereplő fogalommeghatározás szerint kell dokumentálni. A gyártó a Bizottság által kinevezett hatóságnak jelenti a forgalomba hozott különböző kiegészített, nem fosszilis üzemanyagok (Üzemanyag<sup>1a</sup>) energiamennyiségét az egyes működési évekre vonatkozóan. A nem fosszilis üzemanyag nem számítható bele az egyéb rendeletekben (RED II. vagy kibocsátáskereskedelmi rendelet) meghatározott célkitűzésekbe a kettős számítás elkerülése végett. A gyártó köteles biztosítani, hogy járműveinek átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása ne lépje túl az alábbi fajlagos kibocsátási célértékeket:***

---

<sup>1a</sup> ***A jelentendő értékek: üzemanyag<sub>i</sub> = a piacra bevezetett, fosszilis anyagoktól mentesített megújuló üzemanyag energiamennyisége (MJ)***

#### Módosítás 40

#### Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 1 bekezdés – b pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

b) 2021-től **2024-ig** minden naptári évben az I. melléklet A. vagy B. részének 3. és 4. pontja szerint illetve, ha a gyártó számára a 10. cikk szerint eltérést engedélyeznek, az adott eltérés és az I. melléklet A. vagy B. részének 5. pontja szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célérték;

b) 2021-től **2029-ig** minden naptári évben az I. melléklet A. vagy B. részének 3. és 4. pontja szerint illetve, ha a gyártó számára a 10. cikk szerint eltérést engedélyeznek, az adott eltérés és az I. melléklet A. vagy B. részének 5. pontja szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célérték;

## Módosítás 41

### Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 1 bekezdés – c pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

c) **2025-től** minden naptári évben az I. melléklet A. vagy B. részének 6.3. pontja szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek.

*Módosítás*

c) **2030-tól** minden naptári évben az I. melléklet A. vagy B. részének 6.3. pontja szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek.

## Módosítás 42

### Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 2 bekezdés – d pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

d) a nyilvántartásba vett járművek kategóriája (M<sub>1</sub>-es **vagy** N<sub>1</sub>-es), amelyre vonatkozóan a csoportosulás létrejött.

*Módosítás*

d) a nyilvántartásba vett járművek kategóriája (M<sub>1</sub>-es **és** N<sub>1</sub>-es), amelyre vonatkozóan a csoportosulás létrejött.

## Módosítás 43

### Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 8 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(8a) Az egyes gyártók átlagos fajlagos M1 és N1 CO<sub>2</sub>-kibocsátásának meghatározása érdekében, amikor egy gyártó túlteljesíti az M1 vagy N1 CO<sub>2</sub>-célértéket, teljesítményét figyelembe kell venni ugyanazon gyártó vagy más gyártók tekintetében. Ebben az esetben a gyártó**

*M1 vagy N1 fajlagos kibocsátási célértéke és átlagos fajlagos kibocsátásai közötti különbséget le kell vonni az M1 vagy N1 kategória átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátására vonatkozó egyedi célértékből, és súlyozni kell a nyilvántartásba vett mennyiséggel. A kibocsátási egységek M1 vagy N1 gyártók közötti ilyen átcsoportosításainak teljes hozzájárulása gyártónként legfeljebb 10 g CO<sub>2</sub>/km lehet.*

#### Módosítás 44

##### Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 4 bekezdés – 3 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A nyilvántartásnak hozzáférhetőnek kell lennie a nyilvánosság számára.

*Módosítás*

A nyilvántartásnak **többek között digitális formában** hozzáférhetőnek kell lennie a nyilvánosság számára.

#### Módosítás 45

##### Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 8 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(8a) 2025-től kezdődően 2030-ig a gyártóknak – egy jelentésre és nyomon követésre szolgáló, uniós szinten harmonizált módszertan alapján – jelentést kell készíteniük a 2025. január 1-től kezdve általuk forgalomba hozott járműtípusok teljes életciklusra számított CO<sub>2</sub>-kibocsátásáról. E célból a Bizottság – felhatalmazáson alapuló jogi aktusok segítségével – legkésőbb 2022. január 1-jéig kidolgoz egy, az uniós piacon megtalálható valamennyi üzemanyagtípus és erőátviteli rendszer teljes életciklusra számított CO<sub>2</sub>-kibocsátásával kapcsolatos megbízható és reprezentatív jellegű,**

*harmonizált módszertant. Az ilyen módszertan összhangban van a vonatkozó ISO-szabványokkal is, és figyelembe veszi a járműgyártás és a nyersanyagbeszerzés során történő, „a kitermeléstől a kerékig” típusú, a gépjárművek újrafeldolgozása, valamint az életciklus végén bekövetkező kibocsátások globális felmelegedési potenciálját.*

## Módosítás 46

### Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 9 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(9a) Az ellenőrzési és jelentéstételi szakaszban figyelembe veszik az állomásokon értékesített korszerű folyékony és gáznemű bioüzemanyagok mennyiségét, és levonják a típusjóváhagyási szakaszban mért CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékekből. Ezeket az értékeket a szén-dioxid-korrekciós tényező (CCF) kiszámításához használják fel. A szén-dioxid-korrekciós tényező (CCF) a következő képlet segítségével számítható ki:*

*CCF = a felhasznált korszerű folyékony és gáznemű bioüzemanyagok nemzeti részesedése.*

*A járműflottára vonatkozó korrigált CO<sub>2</sub>-kibocsátás az alábbiak szerint kerül kiszámításra:*

*CO<sub>2</sub> járműflotta = (CO<sub>2</sub> típusjóváhagyás) \* (1-CCF).*

## Módosítás 47

### Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) A többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az **Unió általános** költségvetési bevételeinek kell tekinteni.

*Módosítás*

(4) **Adott esetben a** többletkibocsátási díjból befolyó összegeket az **érintett régiókban az igazságos átmenetre fordítható** költségvetési bevételeinek kell tekinteni, **beleértve a gépjárműipari dolgozók átképzését és átcsoportosítását, a tiszta mobilitás és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság kiépítését, a közlekedési infrastruktúrát, kiterjedve a kutatást és fejlesztést, a közúti közlekedés és a közlekedésbiztonság negatív externáliáira is.**

**Módosítás 48**

**Rendeletre irányuló javaslat  
9 cikk – 3 bekezdés – a pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

a) az 1. cikk (4) és (5) bekezdésében említett, a teljes uniós járműállományra vonatkozóan **2025-re és** 2030-ra elérendő célértékek, amelyeket a Bizottság az I. melléklet A. és B. részének **6.1.1. és 6.1.2.** pontja szerint számít ki;

*Módosítás*

a) az 1. cikk (4) bekezdésében említett, a teljes uniós járműállományra vonatkozóan 2030-ra elérendő célértékek, amelyeket a Bizottság az I. melléklet A. és B. részének **6.1.** pontja szerint számít ki;

**Módosítás 49**

**Rendeletre irányuló javaslat  
9 cikk – 3 bekezdés – b pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

b) a Bizottság által az I. melléklet A. és B. részének 6.2. pontja szerint kiszámított  $a_{2021}$ ,  **$a_{2025}$**  és  $a_{2030}$  értékek.

*Módosítás*

b) a Bizottság által az I. melléklet A. és B. részének 6.2. pontja szerint kiszámított  $a_{2021}$ , és  $a_{2030}$  értékek.

**Módosítás 50**

**Rendeletre irányuló javaslat  
11 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés**



*A Bizottság által javasolt szöveg*

A beszállító vagy gyártó kérésére figyelembe kell venni az innovatív technológiáknak vagy az innovatív technológiák kombinációjának („innovatív technológiai csomagok”) az alkalmazása révén elért CO<sub>2</sub>-csökkentéseket.

*Módosítás*

A beszállító vagy gyártó kérésére figyelembe kell venni az innovatív technológiáknak (*például utólagos átalakítás*) vagy az innovatív technológiák kombinációjának („innovatív technológiai csomagok”) az alkalmazása révén elért CO<sub>2</sub>-csökkentéseket.

**Módosítás 51**

**Rendeletre irányuló javaslat  
11 cikk – 1 bekezdés – 3 albekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

E technológiák az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási értékének legfeljebb 7 g CO<sub>2</sub>/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.

*Módosítás*

E technológiák az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási értékének legfeljebb 9 g CO<sub>2</sub>/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.

**Módosítás 52**

**Rendeletre irányuló javaslat  
11 cikk – 1 bekezdés – 4 albekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság ezt a maximális értéket **2025**-től kezdődően *kiigazíthatja*. A kiigazításokról a 16. cikk szerinti végrehajtási jogi aktusok formájában lehet rendelkezni.

*Módosítás*

A Bizottság ezt a maximális értéket **2021**-től kezdődően *kiigazítja úgy, hogy az tükrözze a WLTP-számítást*. A kiigazításokról a 16. cikk szerinti végrehajtási jogi aktusok formájában lehet rendelkezni.

**Módosítás 53**

**Rendeletre irányuló javaslat  
11 cikk – 2 bekezdés – d pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

d) az innovatív technológiákra nem vonatkoznak az 1. cikkben említett 10 g CO<sub>2</sub>/km-es csökkentés teljesítését

*Módosítás*

d) az innovatív technológiákra nem vonatkoznak az 1. cikkben említett 10 g CO<sub>2</sub>/km-es csökkentés teljesítését

előirányzó további kiegészítő intézkedések, illetve nem kötelezőek az uniós jog más rendelkezései értelmében. **2025. január 1-jével kezdődő hatállyal** ez a kritérium nem vonatkozik a légkondicionáló rendszerek hatékonyságának javítására.

előirányzó további kiegészítő intézkedések, illetve nem kötelezőek az uniós jog más rendelkezései értelmében. Ez a kritérium nem vonatkozik a légkondicionáló rendszerek hatékonyságának javítására.

## Módosítás 54

### Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) A Bizottság nyomon követi és értékeli, hogy az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási és energiafogyasztási értékek reprezentatívak-e a valós vezetési feltételekre. Gondoskodik arról, hogy a nagyközönség tájékoztatást kapjon arról, hogy a reprezentativitás az idő előrehaladtával miként változik.

*Módosítás*

(1) A Bizottság nyomon követi és értékeli, hogy az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási és energiafogyasztási értékek reprezentatívak-e a valós vezetési feltételekre. Gondoskodik arról, hogy a nagyközönség tájékoztatást kapjon arról, hogy a reprezentativitás az idő előrehaladtával miként változik, **és jelentős mértékű CO<sub>2</sub>- többletkibocsátás feltárása esetén bizonyos gyártókkal szemben további vizsgálatokat indít.**

## Módosítás 55

### Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(2) E célból a Bizottság **gondoskodik arról, hogy** – az esettől függően – a gyártóktól vagy a nemzeti hatóságoktól bizalmas **adatokat** nem tartalmazó, megbízható **adatokat álljanak rendelkezésre** a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátására vonatkozóan.

*Módosítás*

(2) E célból a Bizottság – az esettől függően – **digitálisan kereshető módon nyilvánosságra hozza** a gyártóktól vagy a nemzeti hatóságoktól **származó**, bizalmas **információkat** nem tartalmazó, megbízható **adatokat** a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátására vonatkozóan.

## Módosítás 56

### Rendeletre irányuló javaslat

## 12 cikk – 2 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(2a) *Annak biztosítása érdekében, hogy az e rendelet 1. cikkében említett CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentése megvalósuljon, a WLTP-vizsgálatok segítségével határozzák meg a kibocsátási szinteket, amíg a Bizottság ki nem dolgoz ezek helyettesítésére valós vezetési feltételeket tükröző vizsgálatokat.***

## Módosítás 57

### Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(1) ***Bizottság 2024-ben*** jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet eredményességéről, és ahhoz adott esetben a rendelet módosításra irányuló javaslatot csatol. ***A jelentésben többek között ki kell térni arra, hogy az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási és energiafogyasztási értékek a valós vezetési feltételekre nézve reprezentatívak-e, és be kell számolni a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek uniós piacon való elterjedéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>29</sup> értelmében bejelentendő, az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítéséről.***

(1) ***A Bizottság 2023-ban*** jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet eredményességéről, és ahhoz adott esetben a rendelet módosításra irányuló javaslatot csatol. ***A Bizottságot ebben egy független szakértői testület segítheti, amely értékeli az alternatív erőátviteli rendszerek elterjedését befolyásoló összes paramétert. E jelentésben többek között ki kell térni:***

– az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási és energiafogyasztási értékeknek a valós vezetési feltételek melletti reprezentativitására, ideértve a gépjárművek életciklusának elemzését és a „kitermeléstől a kerékgig” típusú kibocsátások üzemanyagra gyakorolt hatását;

– a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek uniós piacon való **elterjedésére**, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>29</sup> értelmében bejelentendő, az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra **kiépítésére**.

***E jelentés elkészítéséhez a Bizottság a következő mutatók figyelembevételével meghatározza:***

– a járműkínálatot (elektromos akkumulátoros járművek [BEV], hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek [PHEV], üzemanyagcellás elektromos járművek [FCEV] stb.);

— az olaj-, üzemanyag- és energiaárakat.

---

<sup>29</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.)

---

<sup>29</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.)

## Módosítás 58

### Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(2) A Bizottság figyelembe veszi a 12. cikk szerint elvégzett értékeléseket, és adott esetben felülvizsgálja a 715/2007/EK rendeletben a CO<sub>2</sub>-kibocsátások mérésére vonatkozóan meghatározott eljárásokat. A Bizottság többek között megfelelő javaslatokat tesz az eljárások kiigazítására vonatkozóan annak érdekében, hogy azok megfelelően tükrözzék a gépkocsik és a könnyű haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti CO<sub>2</sub>-kibocsátási jellemzőit.

*Módosítás*

(2) A Bizottság figyelembe veszi a 12. cikk szerint elvégzett értékeléseket, és adott esetben felülvizsgálja a 715/2007/EK rendeletben a CO<sub>2</sub>-kibocsátások mérésére vonatkozóan meghatározott eljárásokat. A Bizottság többek között megfelelő javaslatokat tesz az eljárások kiigazítására vonatkozóan annak érdekében, hogy azok megfelelően tükrözzék a gépkocsik és a könnyű haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti CO<sub>2</sub>-kibocsátási jellemzőit, ***ideértve a hordozható kibocsátásmérő berendezések és a távérzékelés alkalmazását.***

## Módosítás 59

### Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 3 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*A Bizottság 2019. december 31-ig felülvizsgálja az 1999/94/EK irányelvet és adott esetben megfelelő javaslatot nyújt be annak érdekében, hogy a fogyasztókat pontos, megbízható és összehasonlítható adatokkal lássa el a forgalomba hozott új személygépkocsik üzemanyag-fogyasztásáról, CO<sub>2</sub>-kibocsátásáról és légszennyezőanyag-kibocsátásáról.*

## Módosítás 60

### Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – A rész – 6 pont – 6.3 alpont – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

A **2025-től** alkalmazandó fajlagos kibocsátási célérték

A **2030-tól** alkalmazandó fajlagos kibocsátási célérték

## Módosítás 61

### Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – A rész – 6 pont – 6.3 alpont – 3 bekezdés – 1 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

fajlagos kibocsátási referencia-célérték **a 2025–2029-es időszakra a 6.2.1. pont, a 2030-tól kezdődő időszakra pedig a 6.2.2. pont** szerint meghatározott fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási referencia-célérték

fajlagos kibocsátási referencia-célérték = a 2030-tól kezdődő időszakra a **6.2. pont** szerint meghatározott fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási referencia-célérték

## Módosítás 62

### Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – A rész – 6 pont – 6.3 alpont – 3 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

ZLEV-tényező  $(1+y-x)$ , kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint **1,05** vagy kisebb, mint 1,0; ilyenkor a ZLEV-tényezőt az adott esettől függően **1,05-ben** vagy 1,0-ban kell meghatározni

ZLEV-tényező  $(1+y-x)$ , kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint **1,15** vagy kisebb, mint 1,0; ilyenkor a ZLEV-tényezőt az adott esettől függően **1,15-ben** vagy 1,0-ban kell meghatározni

### **Módosítás 63**

#### **Rendeletre irányuló javaslat**

**I melléklet – A rész – 6 pont – 6.3 alpont – 4 bekezdés – 1 albekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

y a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek a gyártó által újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsikhoz viszonyított aránya, melynek kiszámításához a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes számát – melyek mindegyikét az alábbi képlet szerint  $ZLEV_{fajlagos}$ -ként kell számításba venni – el kell osztani a megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett személygépkocsik teljes számával

a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek a gyártó által újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsikhoz viszonyított aránya, melynek kiszámításához a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes számát – melyek mindegyikét az alábbi képlet szerint  $ZLEV_{fajlagos}$ -ként kell számításba venni – el kell osztani a megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett személygépkocsik teljes számával  
 **$ZLEV_{fajlagos} = 1 - [(fajlagos\ kibocsátások\ x\ 0,5) / 50]$**

### **Módosítás 64**

#### **Rendeletre irányuló javaslat**

**I melléklet – A rész – 6 pont – 6.3 alpont – 4 bekezdés – 2 albekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*nulla*

*törölve*

### **Módosítás 65**

#### **Rendeletre irányuló javaslat**

**I melléklet – A rész – 6 pont – 6.3 alpont – 4 bekezdés – 3 albekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

x a **2025–2029-es időszakban 15 %**, a

x 2030-tól **kezdődően 20%**.

2030-tól *pedig* 30 %.

## Módosítás 66

### Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – B rész – 4 pont – bevezető rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

4. A 2021–**2024**. naptári évben a gyártóra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

*Módosítás*

4. A 2021–**2029**. naptári évben a gyártóra vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéket a következőképpen kell kiszámítani:

## Módosítás 67

### Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – B rész – 6 pont – 6.3 pont – bevezető rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

6.3. A **2025-től** alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

*Módosítás*

6.3. A **2030-tól** alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

## Módosítás 68

### Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – B rész – 6 pont – 6.3 alpont – 6.3.1 alpont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

**6.3.1. 2025–2029**

*törölve*

*Fajlagos kibocsátási célérték = (fajlagos kibocsátási referencia-célérték – ( $\emptyset$  célértékek – uniós járműállomány-célérték<sub>2025</sub>)) × ZLEV-tényező*

*ahol:*

*fajlagos kibocsátási referencia-célérték a gyártó tekintetében a 6.2.1. pont szerint meghatározott fajlagos kibocsátási referencia-célérték*

*$\emptyset$  célértékek a 6.2.1. ponttal összhangban meghatározott valamennyi fajlagos kibocsátási célértéknek az egyes gyártók*

*által újonnan nyilvántartásba vett könnyű  
haszongépjárművek számával súlyozott  
átlaga*

*ZLEV-tényező ( $1+y-x$ ), kivéve, ha ez az  
összeg nagyobb, mint 1,05 vagy kisebb,  
mint 1,0; ilyenkor a ZLEV-tényezőt az  
adott esettől függően 1,05-ben vagy 1,0-  
ban kell meghatározni*

*ahol:*

*y a kibocsátásmentes és alacsony  
kibocsátású járműveknek a gyártó által  
újonnan nyilvántartásba vett könnyű  
haszongépjárművekhez viszonyított  
aránya, melynek kiszámításához a  
kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású  
járművek teljes számát – melyek  
mindegyikét az alábbi képlet szerint  
 $ZLEV_{fajlagos}$ -ként kell számításba venni –  
el kell osztani a megfelelő naptári évben  
nyilvántartásba vett könnyű  
haszongépjárművek teljes számával*

*nulla*

*x 15 %*

## **Módosítás 69**

### **Rendeletre irányuló javaslat**

**I melléklet – B rész – 6 pont – 6.3 alpont – 6.3.2 alpont – 2 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*Fajlagos kibocsátási célérték = (fajlagos  
kibocsátási referencia-célérték – ( $\emptyset_{célértékek}$   
– *uniós járműállomány-célérték*<sub>2030</sub>)) ×  
ZLEV-tényező*

*Fajlagos kibocsátási célérték = fajlagos  
kibocsátási referencia-célérték × ZLEV-  
tényező*

## **Módosítás 70**

### **Rendeletre irányuló javaslat**

**I melléklet – B rész – 6 pont – 6.3 alpont – 6.3.2 alpont – 3 bekezdés – 2 albekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*$\emptyset_{célértékek}$  a 6.2.2. ponttal összhangban  
meghatározott valamennyi fajlagos*

*törölve*



***kibocsátási célértéknek az egyes gyártók által újonnan nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárművek számával súlyozott átlaga***

### **Módosítás 71**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**I melléklet – B rész – 6 pont – 6.3 alpont – 6.3.2 alpont – 3 bekezdés – 3 albekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

ZLEV-tényező  $(1+y-x)$ , kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint **1,05** vagy kisebb, mint 1,0; ilyenkor a ZLEV-tényezőt az adott esettől függően **1,05**-ben vagy 1,0-ban kell meghatározni

ZLEV-tényező  $(1+y-x)$ , kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint **1,15** vagy kisebb, mint 1,0; ilyenkor a ZLEV-tényezőt az adott esettől függően **1,15**-ben vagy 1,0-ban kell meghatározni

### **Módosítás 72**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**I melléklet – B rész – 6 pont – 6.3 alpont – 6.3.2 alpont – 4 bekezdés – 3 albekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

x **30** %

x **15**%

### **Módosítás 73**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**II melléklet – A rész – 1 pont – 1 bekezdés – t a pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***ta) járműcsalád teljes életciklusára vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátás, amennyiben elérhető.***

**ELJÁRÁS A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA  
FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN**

<b>Cím</b>	Az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelmények (átdolgozás)
<b>Hivatkozások</b>	COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD)
<b>Illetékes bizottság</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 5.2.2018
<b>Véleményt nyilvánított</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 5.2.2018
<b>A vélemény előadója</b> A kijelölés dátuma	Karima Delli 16.1.2018
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	25.4.2018
<b>Az elfogadás dátuma</b>	10.7.2018
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+: 23 –: 18 0: 2
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttagok</b>	Jakop Dalunde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Evžen Tošenovský, Henna Virkkunen
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)</b>	Anna Hedh

## A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

<b>23</b>	<b>+</b>
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Peter van Dalen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

<b>18</b>	<b>-</b>
ECR	Peter Lundgren
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Marie-Christine Arnautu
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

<b>2</b>	<b>0</b>
ENF	Georg Mayer
S&D	Maria Grapini

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodik