



**2023/0042(COD)**

19.9.2023

## **VÉLEMÉNY**

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság részére

az (EU) 2019/1242 rendeletnek az új nehézgépjárművekre vonatkozó széndioxid-kibocsátási előírások megerősítése és a jelentéstételi kötelezettségek beillesztése tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2018/956 rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról  
(COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

A vélemény előadója: Andris Ameriks

PA\_Legam

## RÖVID INDOKOLÁS

Annak ellenére, hogy az EU éghajlat- és energiapolitikája minden ágazatban az üvegházhatású gázok kibocsátásának jelentős csökkenéséhez vezet, az Unióban továbbra is növekszik a közlekedésből származó üvegházhatású gázok kibocsátása, ami a teljes európai üvegházhatásúgáz-kibocsátás negyedét teszi ki. Ezen belül a közúti szállítás képviseli a legjelentősebb arányt (több mint 70%), a nehézgépjárművek pedig a kibocsátás több mint 27%-áért felelősek. E szám mögött kulcsfontosságú tényező az áru fuvarozás iránti kereslet és az áru fuvarozási tevékenység 2000 óta tapasztalható növekedése, amely várhatóan a jövőben továbbra is fokozódni fog.

A fentiekre tekintettel a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló kötelező érvényű uniós célértékek módosítása a jelenlegi geopolitikai összefüggések fényében is hasznos lesz a zöld átállás céljainak eléréséhez: amint azt a REPowerEU terv is kiemeli, Oroszország Ukrajna elleni inváziója a korábbinál is indokoltabbá tette az Unió fosszilis tüzelőanyagoktól való függőségének csökkentését.

Másodszor, a reform potenciálisan előnyökkel jár a fuvarozók és a felhasználók számára. Az energiahatékonyabb járművek szélesebb körű elterjedése – amely azáltal érhető el, hogy a gyártókat a kibocsátásmentes járművek kínálatának növelésére ösztönzik, – megfizethetőbb kibocsátásmentes járműmodelleket eredményez majd azok teljes tulajdonlási költségének általános csökkenése mellett.

Harmadszor, a reform szerepet játszhat az EU vezető szerepének megerősítésében az ipari technológia és innováció terén, különösen a kibocsátásmentes mobilitás irányába történő, jelenleg zajló globális átmenetben azáltal, hogy a beruházásokat a kibocsátásmentes technológiákba irányítja.

A javaslat értékes pontja a városi autóbuszoknak a rendelet módosításába történő belefoglalása. A városi térségek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése számos pozitív hatással jár, és javítja a városok levegőminőségét, továbbá az európai emberek egészségét. Ennek fényében, valamint tekintettel az autóbuszok bizonyos korlátozott hányadának – a javaslat 3b. cikkének (2) bekezdése szerinti – esetleges kizárására, az előadó hangsúlyozta annak fontosságát, hogy lerövidítsék a Bizottság számára a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó határidőt ebben a konkrét kérdésben annak érdekében, hogy biztosítékot adjanak a gazdasági szereplők számára.

Másrészt a fosszilis üzemanyaggal működő járművekről kibocsátásmentes járművekre történő átállás során figyelembe kell venni annak lehetséges társadalmi és gazdasági hatásait annak érdekében, hogy a klímasemleges Európa célkitűzése felé való átmenet során senki se maradjon hátrányban. A közlekedési hálózatokhoz való egyenlőtlen hozzáférés több millió ember mindennapi életére van hatással, különösen az alacsonyabb jövedelemmel rendelkezőkre, a speciális szükségletű csoportokra és a peremterületeken élő felhasználókra. Ehhez szorosan kapcsolódik a vidéki, a városkörnyéki és városi területek összeköttetésének kérdése, különösen sajátos földrajzi adottságok esetén, mint például a szigetek, legkülső régiók és területek, vidéki vagy távoli területek, kevésbé megközelíthető peremterületek és hegyvidéki területek esetében. Így a közlekedés dekarbonizációja felé vezető úton fontolóra kell venni a megfelelő intézkedések meghozatalát annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a közlekedés

megfizethetőségét és hozzáférhetőségét, elkerülhető legyen a mobilitásszegénység, és egyenlő mértékben biztosítható legyen a városközpontokhoz való eljutás.

Az előadó továbbá hangsúlyozza, hogy az átmenet társadalmi hatásait a gépjárműipar vonatkozásában is komolyan figyelembe kell venni, lehetővé téve, hogy a fosszilis üzemanyaggal működő járművek fokozatos kivonásának folyamata szorosan együtt járjon ennek a speciális ágazatnak a dolgozóit érintő intézkedések meghozatalával. Ezekről az intézkedésekről az igazságos átmenetre vonatkozó területi tervekben és a szociális klímatervekben rendelkezni kell. Ezért az előadó azt javasolja, hogy a többletkibocsátási díjakból és adminisztratív bírságokból származó bevételeket a közelmúltban elfogadott Szociális Klímaalaphoz rendelt bevételnek tekintsék annak érdekében, hogy hozzájáruljon egy társadalmilag igazságos, klímasemlegesség felé történő átmenethez.

Az előadó ezzel a véleménnyel annak biztosítására törekszik, hogy a jövőbeni nehéztehergépjármű-flotta kivegye a részét a közlekedésből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának 90%-al történő csökkentésében – az 1990. évhez képest 2050-re –, ahogy azt az európai zöld megállapodás is meghatározza, miközben az energiahatékonyabb járművek szélesebb körű használatának eredményeképpen előnyöket biztosít az európaifuvarozók – többnyire kkv-k – és felhasználók számára.

## MÓDOSÍTÁS:

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felkéri a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy vegye figyelembe az alábbiakat:

### Módosítás 1

#### Rendeletre irányuló javaslat 1 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) Az éghajlat- és környezetvédelmi kihívások kezelése, továbbá a 2015 decemberében az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye keretében létrejött Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése a legfontosabb elemei a Bizottság által 2019. december 11-én elfogadott, európai zöld megállapodásról szóló közleménynek<sup>10</sup>. A Covid19-világjárvány által az Unió polgárainak egészségére és gazdasági jólétére gyakorolt igen súlyos hatások ismeretében csak fokozódott az a felismerés, hogy milyen nagy szükség van az európai zöld megállapodásra, és az mekkora értéket képvisel.

---

<sup>10</sup> Bizottság közleménye – Az európai zöld megállapodás, 2019. december 11., COM(2019) 640 final.

*Módosítás*

(1) Az éghajlat- és környezetvédelmi kihívások kezelése, továbbá a 2015 decemberében az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye keretében létrejött Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése a legfontosabb elemei a Bizottság által 2019. december 11-én elfogadott, európai zöld megállapodásról szóló közleménynek<sup>10</sup>. A Covid19-világjárvány által az Unió polgárainak egészségére és gazdasági jólétére gyakorolt igen súlyos hatások, **valamint Oroszország Ukrajna elleni provokáció nélküli, indokolatlan és jogellenes agressziójának és Ukrajna háború utáni újjáépítésének** ismeretében csak fokozódott az a felismerés, hogy milyen nagy szükség van az európai zöld megállapodásra, és az mekkora értéket képvisel.

---

<sup>10</sup> Bizottság közleménye – Az európai zöld megállapodás, 2019. december 11., COM(2019)0640.

### Módosítás 2

#### Rendeletre irányuló javaslat 2 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(2) Az európai zöld megállapodás

*Módosítás*

(2) Az európai zöld megállapodás

átfogó keretbe foglalja azokat az egymást kölcsönösen erősítő intézkedéseket és kezdeményezéseket, amelyek célja az Unió klímasemlegességének 2050-re történő elérése, és új növekedési stratégiát határoz meg annak érdekében, hogy az Unió egy modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkező, igazságos és virágzó társadalommá alakuljon, amelyben a gazdaság növekedése nem függ az erőforrások felhasználásától. Célja továbbá az Unió természeti tőkéjének oltalma, megőrzése és fejlesztése, valamint a polgárok egészségének és jóllétének védelme a környezettel kapcsolatos kockázatokkal és hatásokkal szemben. Ugyanakkor ez az átalakulás a nőket és a férfiakat eltérő módon, és bizonyos hátrányos helyzetű csoportokat különösen érzékenyen érint, például az időseket, a fogyatékossgal élőket, valamint a faji vagy etnikai kisebbségeket. Gondoskodni kell tehát arról, hogy ez a folyamat méltányos és inkluzív módon menjen végbe, és senki ne maradjon ki belőle.

átfogó keretbe foglalja azokat az egymást kölcsönösen erősítő intézkedéseket és kezdeményezéseket, amelyek célja az Unió klímasemlegességének 2050-re történő elérése, és új növekedési stratégiát határoz meg annak érdekében, hogy az Unió egy modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkező, igazságos és virágzó társadalommá alakuljon, amelyben a gazdaság növekedése nem függ az erőforrások felhasználásától. Célja továbbá az Unió természeti tőkéjének oltalma, megőrzése és fejlesztése, valamint a polgárok egészségének és jóllétének védelme a környezettel kapcsolatos kockázatokkal és hatásokkal szemben. Ugyanakkor ez az átalakulás a nőket és a férfiakat eltérő módon, és bizonyos hátrányos helyzetű csoportokat különösen érzékenyen érint, például **a peremterületeken, a vidéki területeken és a legkülső régiókban élőket**, az időseket, a fogyatékossgal élőket, valamint a faji vagy etnikai kisebbségeket. Gondoskodni kell tehát arról, hogy ez a folyamat méltányos és inkluzív módon menjen végbe, és senki ne maradjon ki belőle.

### Módosítás 3

#### Rendelethez irányuló javaslat 5 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(5) Az elvárások szerint e kibocsátáscsökkentésekhez valamennyi gazdasági ágazatnak, így a közúti közlekedési ágazatnak is hozzá kell járulnia.

*Módosítás*

(5) Az elvárások szerint e kibocsátáscsökkentésekhez valamennyi gazdasági ágazatnak, így a közúti közlekedési ágazatnak is hozzá kell járulnia, **amely az egyetlen olyan uniós ágazat, amelyben az 1990-es évek óta folyamatosan nőtt a kibocsátás. Az EU-ban a nehézteher-szállítás teszi ki a közúti közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás több mint negyedét, és az EU teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának több**

*mint 6%-át. Ezen ágazat dekarbonizációjának felgyorsítása annál is fontosabb, mivel az EU-ban a tehergépjármű-forgalom 2019 és 2050 között várhatóan 40%-kal tovább nő, míg az autóbuszoké ugyanebben az időszakban 10%-kal fog növekedni.*

#### **Módosítás 4**

##### **Rendeletre irányuló javaslat 5 a preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(5 a) A városi mobilitás új uniós keretrendszeréről szóló közlemény<sup>1a</sup> hangsúlyozza, hogy a hatóságoknak biztosítaniuk kell a hatékony, interoperábilis és felhasználóbarát töltőinfrastruktúra és az alternatívüzemanyag-töltőállomások infrastruktúrájának rendelkezésre állását. Az ilyen infrastruktúra rendelkezésre állása kulcsfontosságú a városi mobilitás dekarbonizációjára irányuló célkitűzés eléréséhez. A Bizottságnak a jelen rendelet hatékonyságának és hatásának felülvizsgálata során figyelembe kell vennie a nehéz tehergépjárművek számára alkalmas elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra létrehozását is a tagállamokban.*

---

*<sup>1A</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – A városi mobilitás új uniós keretrendszere, 2021. december 14., COM(2021)0811*

#### **Módosítás 5**

##### **Rendeletre irányuló javaslat 5 b preambulumbekkezdés (új)**

**(5b) A városi mobilitás új uniós keretrendszeréről szóló közlemény<sup>4a</sup> hangsúlyozza, hogy a hatóságoknak biztosítaniuk kell a hatékony, interoperábilis és felhasználóbarát töltőinfrastruktúra és az alternatívüzemanyag-töltőállomások infrastruktúrájának rendelkezésre állását. Az ilyen infrastruktúra rendelkezésre állása kulcsfontosságú a városi mobilitás dekarbonizációjára irányuló célkitűzés eléréséhez. A Bizottságnak a jelen rendelet hatékonyságának és hatásának felülvizsgálata során figyelembe kell vennie a nehéz tehergépjárművek számára alkalmas elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra létrehozását is a tagállamokban.**

---

<sup>4a</sup> **A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – A városi mobilitás új uniós keretrendszere, 2021. december 14., COM(2021)0811**

## **Módosítás 6**

### **Rendeletre irányuló javaslat 5 c preambulumbekkezdés (új)**

**(5 c) A személyszállító eszközök dekarbonizációját célzó beruházások nem gyakorolhatnak negatív hatást a mobilitáshoz való hozzáférésre azzal, hogy azt a kockázatot hordozzák, hogy növelik a mobilitási szegénységet, és kizárják az alacsony népsűrűségű területeket.**

## **Módosítás 7**



**Rendeletre irányuló javaslat  
5 d preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(5 d) Bár e rendelet felülvizsgálata<sup>1a</sup> a környezetvédelmi célkitűzések – nevezetesen a közúti közlekedési ágazat dekarbonizációja – megvalósításának részét képezi az éghajlatváltozás elleni küzdelem érdekében, figyelembe kell vennie a jelentős ipari és társadalmi következményeket is a foglalkoztatottság és a mindenki számára elérhető mobilitás biztosítása érdekében.**

---

<sup>1a</sup> **A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – REPowerEU terv, 2022. május 18., COM(2022)0230**

**Módosítás 8**

**Rendeletre irányuló javaslat  
8 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(8) A nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2030-ra kitűzött, az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os csökkentéséhez való hozzájárulás érdekében, valamint összhangban az energiahatékonyság elsődlegességének elvével, **szigorítani** kell az (EU) 2019/1242 rendeletben a nehézgépjárművekre vonatkozóan meghatározott kibocsátáscsökkentési **követelményeken**. A 2030 utáni további csökkentések eléréséhez is egyértelmű pályát kell meghatározni a 2050-ig elérendő klímasemlegességi célkitűzés megvalósítása érdekében.

(8) A nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2030-ra kitűzött, az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os csökkentéséhez való hozzájárulás érdekében, valamint összhangban az energiahatékonyság elsődlegességének elvével, **értékelni** kell az (EU) 2019/1242 rendeletben a nehézgépjárművekre vonatkozóan meghatározott kibocsátáscsökkentési **követelményeket**. A 2030 utáni további csökkentések eléréséhez is egyértelmű pályát kell meghatározni a 2050-ig elérendő klímasemlegességi célkitűzés megvalósítása érdekében.

## Módosítás 9

### Rendeletre irányuló javaslat 9 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(9) A szén-dioxid-kibocsátás csökkentésre vonatkozó szigorúbb követelmények várhatóan ösztönző hatással lesznek arra, hogy a kibocsátásmentes járművek nagyobb arányban elterjedjenek az uniós piacon, ugyanakkor a jobb levegőminőségnek és az energiamegtakarításnak köszönhetően a felhasználóknak és a lakosságnak is a javára válnak, továbbá biztosítják az innováció folyamatosságát a gépjárműipari értékláncban. A kibocsátásmentes járművek közé jelenleg az akkumulátoros elektromos járművek, az üzemanyagcellás és az egyéb hidrogénüzemű járművek tartoznak, de a technológiai innovációk száma egyre nő.

*Módosítás*

(9) A szén-dioxid-kibocsátás csökkentésre vonatkozó szigorúbb követelmények várhatóan ösztönző hatással lesznek arra, hogy a kibocsátásmentes **és alacsony kibocsátású** járművek nagyobb arányban elterjedjenek az uniós piacon, ugyanakkor a jobb levegőminőségnek és az energiamegtakarításnak köszönhetően a felhasználóknak és a lakosságnak is a javára válnak, továbbá biztosítják az innováció folyamatosságát a gépjárműipari értékláncban. ***Az Unióban a gépjárműipar továbbra is a gazdaság egyik pillére, és az európai GDP 7%-át teszi ki, 14,6 millió munkahelyet teremt és a technológiai innováció élvonalában van, továbbá évente 60 milliárd EUR-t fektet kutatásba és fejlesztésbe. Az ipart segíteni kell a környezetvédelmi és digitális átállásban, mert az európai gyártóknak most már háromszoros nyomással kell megküzdeniük: a megerősített környezetvédelmi szabályozással, a növekvő innovációs beruházási igényekkel és a nemzetközi verseny fokozódásával. A megerősített szén-dioxid-kibocsátás csökkentési előírásoknak technológiasemleges módon kell biztosítaniuk az általuk meghatározott, a teljes járműállományra vonatkozó célértékek elérését. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek, amelyek az (EU) 2018/2001 irányelvben<sup>1a</sup> meghatározott fejlett bioüzemanyagokkal vagy szintetikus üzemanyagokkal működnek. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek közé jelenleg az akkumulátoros elektromos járművek, az üzemanyagcellás és az egyéb***

hidrogénüzemű járművek tartoznak, de a technológiai innovációk száma egyre nő.

---

***1a Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (átdolgozás)***

## **Módosítás 10**

### **Rendeletre irányuló javaslat 9 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(9 a) Az akkumulátoros elektromos járművek, az üzemanyagcellás és az egyéb hidrogénüzemű járművek nagy potenciállal rendelkeznek a nehézteher-szállítás egyes szegmenseinek dekarbonizálására, és ezek fejlesztését ösztönözni kell, figyelembe véve azt a tényt, hogy egyetlen technológia sem marad környezeti hatás nélkül. Amennyiben a villamosítás nem lehetséges vagy kevésbé hatékony, és a hidrogénüzemű járművek nem megfelelőek vagy a költségek szempontjából nem versenyképesek, a technológiasemlegesség elve lehetővé teszi, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítsanak más, kiforrottabb technológiákkal.***

## **Módosítás 11**

### **Rendeletre irányuló javaslat 9 b preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(9 b) Az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően a Bizottságnak***

*legkésőbb a rendelet hatálybalépésétől számított egy éven belül javaslatot kell tennie a kizárólag karbonsemleges üzemanyaggal működő nehézgépjárművek megfelelőségi célú nyilvántartásba vételére, összhangban az uniós joggal és az Unió klímasemlegességi célkitűzésével.*

## Módosítás 12

### Rendeletre irányuló javaslat 10 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(10) Mindezekre tekintettel a 2030-tól kezdődő időszakra új, **szigorúbb** szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket kell megállapítani az új nehézgépjárművekre. ***E célértékeket olyan szinten kell meghatározni, amely egyértelműen jelzi, hogy fel kell gyorsítani a kibocsátásmentes járművek elterjedését az uniós piacon, és amely költséghatékony módon ösztönözi a kibocsátásmentes technológiákra irányuló innovációt.***

*Módosítás*

(10) Mindezekre tekintettel a 2030-tól kezdődő időszakra új szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket kell megállapítani az új nehézgépjárművekre. ***E célértékeknek összeegyeztethetőnek kell lenniük az előfeltételek rendelkezésre állásával, azaz az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kellően sűrű hálózatával, azzal a céllal, hogy előmozdítsák a kibocsátásmentes járművek elterjedését az uniós piacon, és költséghatékony módon ösztönözzék a kibocsátásmentes technológiákra irányuló innovációt.***

## Módosítás 13

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(10 a) A technológiasemlegesség elve alapvető fontosságú annak garانتálásához, hogy hatékony és sokféle megoldás szülessen, illetve az innováció és a fejlődés megőrzéséhez és felgyorsításához, beleértve a forradalmi technológiákat is, valamint a piaci rugalmasság és a társadalom sokszínű***

*magatartásának lehetővé tételéhez. Ebben az értelemben fontos, hogy a közúti közlekedést ne egy technológiára korlátozzuk, hanem a hatékony alternatív technológiák – például a hibrid járművek és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok együttes használata – közötti innovációt és kiegészítő jelleget kell ösztönözni. Ezen túlmenően a tagállamokon belüli és a tagállamok közötti számottevő gazdasági, társadalmi, földrajzi és infrastrukturális sokféleség miatt nem előnyös egy európai szintű egységes megközelítés (egyenmegoldás), viszont a kiegészítő technológiák kombinálása lehetővé teszi valamennyi régió, hogy a legjobb megoldásokat alkalmazza a kibocsátások csökkentésére.*

#### Módosítás 14

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(10 b) E rendeletnek a kibocsátásmentes járművek elérhetőségének és elterjedésének növelésére irányuló erőfeszítéseit kiegészítve egy karbonkorrekciós együtthatót kell bevezetni, amely megfelelően tükrözi a karbonsemleges üzemanyagok – például a bioüzemanyagok, a biogáz, a biomassa-üzemanyagok és a szintetikus üzemanyagok – használatának hozzájárulását, amikor értékelik, hogy az újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművek megfelelnek-e a széndioxidkibocsátás-csökkentésnek.*

#### Módosítás 15

##### Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 1 bekezdés

A frissített új iparstratégia<sup>14</sup> értelmében a zöld és digitális átállási pályákat az iparral, a hatóságokkal, a szociális partnerekkel és az egyéb érdekelt felekkel való partnerségben együttesen kell kidolgozni. Ebben az összefüggésben jelenleg kidolgozás alatt áll egy átállási pálya a mobilitási ökoszisztéma számára, a gépjárműipari értéklánc átalakulását kísérve. Az átállási folyamat során külön figyelmet kell fordítani a gépjárműipari ellátási láncban működő kis- és középvállalkozásokra, a szociális partnerekkel folytatott konzultációra (többek között a tagállamok révén), továbbá építeni kell az európai készségfejlesztési programra, amelybe olyan kezdeményezések tartoznak, mint például a készségfejlesztési paktum, amely a magánszektorbeli és egyéb érdekelt feleket hivatott mozgósítani az európai munkaerőnek a zöld és digitális átállást támogató át- és továbbképzése terén, és a tehetségpotenciál-növelési mechanizmusra szintúgy alapozni kell „A tehetségek kiaknázása az uniós régiókban” kezdeményezés keretében. A kibocsátásmentes járművek megfizethetőségét elősegítő, megfelelő európai és nemzeti szintű intézkedések és ösztönzők kialakítása is a folyamat részét képezi. Ez magában foglalhatja például annak lehetőségét, hogy a tagállamok a javasolt Szociális Klímaalapból támogassák a mikrovállalkozásokat a kibocsátásmentes teherautók és tehergépkocsik beszerzésében.

A frissített új iparstratégia<sup>14</sup> értelmében a zöld és digitális átállási pályákat az iparral, a hatóságokkal, a szociális partnerekkel és az egyéb érdekelt felekkel való partnerségben együttesen kell kidolgozni. Ebben az összefüggésben jelenleg kidolgozás alatt áll egy átállási pálya a mobilitási ökoszisztéma számára, a gépjárműipari értéklánc átalakulását kísérve. Az átállási folyamat során külön figyelmet kell fordítani a gépjárműipari ellátási láncban működő kis- és középvállalkozásokra, a szociális partnerekkel folytatott konzultációra (többek között a tagállamok révén), továbbá építeni kell az európai készségfejlesztési programra, amelybe olyan kezdeményezések tartoznak, mint például a készségfejlesztési paktum, amely a magánszektorbeli és egyéb érdekelt feleket hivatott mozgósítani az európai munkaerőnek a zöld és digitális átállást támogató át- és továbbképzése terén, és a tehetségpotenciál-növelési mechanizmusra szintúgy alapozni kell „A tehetségek kiaknázása az uniós régiókban” kezdeményezés keretében. A kibocsátásmentes járművek megfizethetőségét elősegítő, megfelelő európai és nemzeti szintű intézkedések és ösztönzők kialakítása is a folyamat részét képezi. Ez magában foglalhatja például annak lehetőségét, hogy a tagállamok a javasolt Szociális Klímaalapból támogassák a mikrovállalkozásokat a kibocsátásmentes teherautók és tehergépkocsik beszerzésében. ***Különös figyelmet kell fordítani arra is, hogy ez az átállás milyen hatással lesz a kkv-kra az ellátási lánc mentén.***

<sup>14</sup> Bizottság közleménye – A 2020. évi új iparstratégia frissítése: Erősebb egységes piac kiépítése Európa fellendülése érdekében, 2021. május 5., COM(2021)

<sup>14</sup> Bizottság közleménye – A 2020. évi új iparstratégia frissítése: Erősebb egységes piac kiépítése Európa fellendülése érdekében, 2021. május 5., COM(2021)

## Módosítás 16

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(11 a) Az elektromos töltésre és üzemanyag-töltésre szolgáló infrastruktúra gyors kiépítése szükségessé teszi, hogy minősített szakemberek álljanak rendelkezésre. Az átképzésbe és továbbképzésbe történő befektetések e rendelet céljai teljesítésének sarokkövei lesznek, és biztosítják az igazságos átmenetet a tehergépjármű-gyártó ágazatban.**

## Módosítás 17

### Rendeletre irányuló javaslat 12 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(12) Az uniós járműállomány egészére vonatkozó célértékek megállapítása mellett **az** elektromos és tüzelőanyag-töltő infrastruktúrát is bővíteni kell a szükséges mértékben, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletre irányuló bizottsági javaslatban meghatározottak szerint<sup>16</sup>.

(12) Az uniós járműállomány egészére vonatkozó célértékek megállapítása mellett **a nyilvánosan elérhető** elektromos és tüzelőanyag-töltő infrastruktúrát is bővíteni kell a szükséges mértékben, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletre irányuló bizottsági javaslatban meghatározottak szerint<sup>16</sup>. **Az éjszakai és a célállomáson végzett elektromos töltés és tüzelőanyag-feltöltés biztosítása érdekében az elektromos töltőinfrastruktúra kiépítése ugyanolyan fontos a magánterületeken, például a magánraktárakban és a logisztikai központokban. Elengedhetetlen, hogy egyetlen európai régió se maradjon ki, és hogy az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésében mutatkozó regionális**

*egyenlőtlenségek kezelése megfelelő legyen, különösen a kevésbé fejlett régiókban vagy az egyedi szükségletekkel és körülményekkel rendelkező régiókban, például a vidéki és gyéren lakott, a távoli és legkülső régiókban, a szigeteken és a hegyvidéki régiókban. Az elektromos és tüzelőanyag-töltő állomásoknak ez a nyilvános és magánhálózata előfeltétel a gyártók számára, hogy el tudják érni a CO<sub>2</sub>-csökkentési célértékeket.*

---

<sup>16</sup> Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről, 2021. július 14., COM(2021) 559 final.

---

<sup>16</sup> Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről, 2021. július 14., COM(2021)0559.

## Módosítás 18

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(12a) Az elektromos töltésre és az alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló infrastruktúra megfelelő kiépítése elengedhetetlen feltétele a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek piacának, és így e rendelet eredményességének; ennek során az e rendeletben foglalt kibocsátáscsökkentési célok bármilyen növelését – beleértve az időközi célokat is – össze kell hangolni a kiépítési célok növelésével az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelv felülvizsgálatával összefüggésben; e tekintetben létfontosságú az erre a célra szánt beruházások fenntartása és megerősítése. A jelentős beruházási igények miatt a tagállamokat megfelelően támogatni kell, hogy ezt a célt elérhessék, ugyanis nagy igény lesz befektetésekre egy évtized*



*múlva, amikor az egyéb üzemanyagokkal kapcsolatos adókiesések és adóbevétel-átcsoportosítások növekedni fognak. Fontos továbbá hangsúlyozni, hogy a töltőállomások kérdése szorosan összefügg a járművek hatótávolságával – tehát minél nagyobb mértékben nő a hatótávolság, annál inkább csökken a töltés gyakoriságának szükségessége –, valamint azt, hogy a Bizottságnak az infrastruktúra kiépítése során figyelembe kell vennie a technológiai fejlesztéseket, különösen az akkumulátorok hatótávolsága tekintetében.*

## Módosítás 19

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(12b) A nehézgépjárművek töltőinfrastruktúrájára vonatkozóan az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletben meghatározott minimumkövetelmények elmaradhatnak a CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelményekre vonatkozó szigorúbb előírásoktól. Ezért rendkívül fontos, hogy az uniós és nemzeti finanszírozási eszközök prioritásként kezeljék az alternatív üzemanyagokkal kapcsolatos infrastrukturális projektek további fejlesztésének támogatását.*

## Módosítás 20

### Rendeletre irányuló javaslat 13 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(13) A klímasemlegességre való átálláshoz jelentős beruházásokra van szükség a villamosenergia-hálózatokban,*

*(13) Az akkumulátoros elektromos járművek, az üzemanyagcellás és az egyéb hidrogénüzemű járművek elterjedéséhez*

ideértve a kapacitás, a reziliencia és a tárolási lehetőségek javítását, valamint további összeköttetések kialakítását is. **Ami a nehézgépjárműveket illeti, a 3a. cikkben 2030-ra javasolt célértékek mellett a kibocsátásmentes járműveknek a közúti forgalomban részt vevő teljes járműállományon belüli részaránya továbbra is korlátozott marad, tehát nem jár az ágazaton belüli villamosenergia-fogyasztás növekedésével. Ezért a villamosenergia-hálózatra gyakorolt hatás is korlátozott marad.**

## Módosítás 21

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

**kétségtelenül** jelentős beruházásokra van szükség a villamosenergia-hálózatokban, ideértve a kapacitás, a reziliencia és a tárolási lehetőségek javítását, valamint további összeköttetések kialakítását **és a magatartás megváltoztatását is, hogy a csúcsidőszakokat az ellátásbiztonság veszélyeztetése nélkül tudják kezelni.**

*Módosítás*

**(13 a) A kibocsátásmentes nehézgépjárművek piaci bevezetése azon előfeltételektől függ, amelyek lehetővé teszik a közúti fuvarozók számára, hogy járműveiket zökkenőmentesen és a hagyományos dízel teherautókhoz képest gazdaságosabban üzemeltessék. Az elektromos és tüzelőanyag-töltő infrastruktúra rendelkezésre állása, a hatékony szén-dioxid-árazást érintő intézkedések, beleértve a szén-dioxid-kibocsátás alapján differenciált úthasználati díjakat is, valamint a járművekre vonatkozó támogató és megfelelően szinkronizált szabályozások olyan kulcsfontosságú előfeltételek, amelyek a járműgyártók közvetlen ellenőrzésén kívül esnek. Ezért a legfontosabb előfeltételek állapotát évente nyomon kell követni. Ha egy vagy több előfeltételről megállapítják, hogy nincs összhangban a járműgyártókra vonatkozó CO<sub>2</sub>-célértékekkel, a célértékeket felül kell vizsgálni, és a járműgyártókra kiszabott pénzügyi szankciókat (a többletkibocsátási díjakat) el kell engedni.**

## Módosítás 22

### Rendeletre irányuló javaslat 13 b preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(13b) Bizonyos feltételek, amelyek lehetővé teszik a közúti fuvarozók számára a kibocsátásmentes nehézgépjárművek zökkenőmentes üzemeltetését, kulcsszerepet játszanak az ilyen járművek korai piaci elterjedésében. Ezért rendszeresen nyomon kell követni és e rendelet felülvizsgálata során figyelembe kell venni a legfontosabb előfeltételek helyzetét, például az optimális hálózati kapacitást, a tárolási, az elektromos és tüzelőanyag-töltő infrastruktúrát, valamint a hatékony szén-dioxid-árazási intézkedéseket.*

## Módosítás 23

### Rendeletre irányuló javaslat 14 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(14) A gyártók számára kellő rugalmasságot kell biztosítani ahhoz, hogy átalakíthassák modellalettájukat, és a kibocsátásmentes járművekre történő átállást költséghatékonyan tudják megoldani, **ezért** helyénvaló azon megközelítés fenntartása, amelyben a célértékek ötéves lépésekben fokozatosan csökkennek.

(14) A gyártók számára kellő rugalmasságot kell biztosítani ahhoz, hogy átalakíthassák modellalettájukat, és a kibocsátásmentes **és alacsony kibocsátású** járművekre történő átállást költséghatékonyan tudják megoldani. **Az egyre ambiciózusabb kibocsátás-csökkentési célok növelték a gyártók megfelelési költségeit.** Ezért helyénvaló azon megközelítés fenntartása, amelyben a célértékek ötéves lépésekben fokozatosan csökkennek.

## Módosítás 24

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(14 a) E rendelet célja, hogy technológiasemlegesség elvével összhangban felgyorsítsa a karbonsemleges mobilitásra való átállást. A kibocsátásmentes járművek nagyobb rendelkezésre állására irányuló erőfeszítések kiegészítéseként egy karbonkorrekciós együtthatón alapuló mechanizmust vezet be, amelynek segítségével megfelelően figyelembe lehet venni a fenntartható megújuló közlekedési üzemanyagok használatának hozzájárulását, amikor értékelik, hogy az újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművek megfelelnek-e a széndioxidkibocsátás-csökkentésnek. E rendelet célja, hogy technológiasemlegesség elvével összhangban felgyorsítsa a karbonsemleges mobilitásra való átállást. A kibocsátásmentes járművek nagyobb rendelkezésre állására irányuló erőfeszítések kiegészítéseként egy karbonkorrekciós együtthatón alapuló mechanizmust vezet be, amelynek segítségével megfelelően figyelembe lehet venni a fenntartható megújuló közlekedési üzemanyagok használatának hozzájárulását, amikor értékelik, hogy az újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművek megfelelnek-e a széndioxidkibocsátás-csökkentésnek.**

**Módosítás 25**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(14b) E rendelet célja, hogy technológiasemlegesség elvével összhangban felgyorsítsa a**

*karbonsemleges mobilitásra való átállást. A kibocsátásmentes járművek nagyobb rendelkezésre állására irányuló erőfeszítések kiegészítéseként egy karbonkorrekciós együtthetón alapuló mechanizmust vezet be, amelynek segítségével megfelelően figyelembe lehet venni a fenntartható megújuló közlekedési üzemanyagok használatának hozzájárulását, amikor értékelik, hogy az újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművek megfelelnek-e a széndioxidkibocsátás-csökkentésnek.*

## **Módosítás 26**

### **Rendeletre irányuló javaslat 14 c preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(14c) A személygépjármű-ágazattól eltérően a haszongépjárművek elengedhetetlen és rugalmas eszközök az áruk és személyek szállításához, és továbbra is létfontosságúak az európai gazdaság számára. A vásárlók számára a megfizethetőség mértéke, a csökkent hatótávolság, a hosszú töltési idő és a kisebb terhelési kapacitás olyan elemek, amelyek megakadályozhatják a kibocsátásmentes technológiák felé történő gyors elmozdulást.*

## **Módosítás 27**

### **Rendeletre irányuló javaslat 14 d preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(14d) Ki kell dolgozni a kulcsfontosságú előfeltételek teljes körét, hogy a kibocsátásmentesség felé történő gyors elmozdulás fenntartható legyen. Elengedhetetlen előfeltétel, hogy a vásárlók számára megfelelő forrásokat*

***biztosítsanak ahhoz, hogy csökkenjen a hagyományos járművekhez viszonyított árkülönbözet, valamint biztosítsák a kellően sűrű, nehézgépjárművek számára alkalmas elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra elérhetőségét.***

## **Módosítás 28**

### **Rendeletre irányuló javaslat 14 e preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(14e) A zöld átállás során a szociális dimenzió fontosságát is figyelembe kell venni annak biztosítása érdekében, hogy az új technológiák ne befolyásolják a megfizethetőséget és a hozzáférhetőséget mindenki számára. A nehézgépjárművekre vonatkozó széndioxid-kibocsátási előírások elfogadásakor fontos figyelembe venni a zöld átállás jelentős gazdasági és társadalmi következményeit is, valamint azt, hogy védeni kell a foglalkoztatást és az uniós ipar versenyképességét.***

## **Módosítás 29**

### **Rendeletre irányuló javaslat 14 f preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(14f) Különös figyelmet kell fordítani arra, hogy ez az átállás milyen hatást gyakorol majd a gépjárműipari ellátási lánc mentén működő mikro-, kis- és középvállalkozásokra (kkv-kra), valamint azon érintett régiókra és közösségekre, amelyek az intenzív gépjárműipar jelenléte miatt kiszolgáltatottabbak lehetnek.***

## Módosítás 30

### Rendeletre irányuló javaslat 15 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(15) A teljes tehergépjármű-állomány heterogén összetétele miatt nem lehet teljes bizonyossággal előre látni, hogy a réspiaci felhasználások esetében a technológiai fejlődés elég gyors lesz-e ahhoz, hogy a kipufogógáz-mentes technológia valódi alternatívát jelentsen. Idetartozhatnak például a sajátos terep- és időjárási viszonyok között alkalmazott távolsági nehézgépjárművek vagy az olyan kritikus biztonsági és védelmi alkalmazások céljára bevetett távolsági autóbuszok és tehergépkocsik, amelyek kipufogógáz-mentes technológiákkal nem teljesíthetők. A szóban forgó járművek a teljes nehézgépjármű-állománynak azonban minden bizonnyal csak korlátozott részét képezik. E megfontolásokat figyelembe véve **a 2040-es célkitűzésen belül bizonyos mozgásteret kell hagyni a még ezután bekövetkező technológiai fejlődés figyelembevételére.**

*Módosítás*

(15) A teljes tehergépjármű-állomány heterogén összetétele miatt nem lehet teljes bizonyossággal előre látni, hogy a réspiaci felhasználások esetében a technológiai fejlődés elég gyors lesz-e ahhoz, hogy a kipufogógáz-mentes technológia valódi alternatívát jelentsen. Idetartozhatnak például **nagy nehézgépjárművek és** a sajátos terep- és időjárási viszonyok között alkalmazott távolsági nehézgépjárművek vagy az olyan kritikus biztonsági és védelmi alkalmazások céljára bevetett távolsági autóbuszok és tehergépkocsik, amelyek kipufogógáz-mentes technológiákkal nem teljesíthetők. A szóban forgó járművek a teljes nehézgépjármű-állománynak azonban minden bizonnyal csak korlátozott részét képezik. E megfontolásokat figyelembe véve **e rendelet felülvizsgálatának figyelembe kell vennie e járművek technológiai fejlődését a célértékek lehetséges felülvizsgálata során. Fontos a nehézgépjárművek teljes életciklusra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátásainak uniós szintű értékelése. E célból a Bizottságnak legkésőbb egy évvel e rendelet hatálybalépése után értékelnie kell az uniós piacon forgalomba hozott nehézgépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának felmérésére, illetve az arra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló közös uniós módszertan kidolgozásának lehetőségét. A Bizottságnak nyomonkövetési intézkedéseket kell elfogadnia, ideértve adott esetben a jogalkotási javaslatokat is.**

## Módosítás 31

**Rendeletre irányuló javaslat  
15 a preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(15 a) Az extra nehéz járműszerelvények olyan járművek, amelyek tömege és gyakran méretei is meghaladják a szabványos értékeket. Az átlagos uniós tehergépkocsikhoz képest nagyobb hasznos terhüknek köszönhetően növelik az energiahatékonyságot és csökkentik a relatív üzemanyag-fogyasztást. Azonban a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási célértékeire vonatkozó jelenlegi számítási képletben ezt nem veszik figyelembe. Ennek korrigálása és az extra nehéz járműszerelvények kibocsátásának reálisabb figyelembevétele érdekében a számítási képletet ennek megfelelően módosítani kell.**

**Módosítás 32**

**Rendeletre irányuló javaslat  
15 b preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(15 b) Az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően a Bizottságnak legkésőbb a rendelet hatálybalépésétől számított egy éven belül javaslatot kell tennie a kizárólag karbonsemleges üzemanyaggal működő nehézgépjárművek megfelelőségi célú nyilvántartásba vételére, összhangban az uniós joggal és az Unió klímasemlegességi célkitűzésével.**

**Módosítás 33**

**Rendeletre irányuló javaslat  
15 c preambulumbekkezdés (új)**



**(15c)** *A karbonsemleges üzemanyagok, például a biogáz, a bioüzemanyagok vagy a szintetikus üzemanyagok már ma is hozzájárulhatnak szén-dioxid-kibocsátás jelentős csökkentéséhez és a levegőminőség javításához, és kulcsszerepet játszhatnak az átmenetben. Ugyanakkor a jövőben a megoldás részét képezhetik azokban az esetekben, amikor az elektromos vagy hidrogénüzemű tehergépkocsik használata nem lehetséges vagy nehézkes.*

### **Módosítás 34**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 15 d preambulumbekkezdés (új)**

**(15d)** *Tekintettel arra, hogy az EU-ban gyártott tehergépkocsik jelentős részét világszerte exportálják, és hogy ez az ágazat erős nemzetközi versenynek van kitéve, a globálisan működő európai gyártók és beszállítók ipari vezető szerepét meg kell védeni és meg kell erősíteni a technológiasemlegesség elvének lehető legteljesebb tiszteletben tartásával, ami elengedhetetlen az innovációs képesség és a versenyképesség biztosításához.*

### **Módosítás 35**

#### **Rendeletre irányuló javaslat 15 e preambulumbekkezdés (új)**

**(15e)** *Ez a jogszabály kulcsszerepet játszik abban, hogy a kibocsátásmentes járművek versenyelőnyhöz jussanak a fosszilis üzemanyaggal meghajtott járművekkel szemben, fokozatosan csökkentve a köztük lévő gazdasági*

*különbségeket. A költségek csökkentéséhez és a kibocsátásmentes közlekedés kereskedelmi életképességének biztosításához azonban elengedhetetlen az egyéb uniós és nemzeti jogszabályok, valamint a pénzügyi mechanizmusok és alapok által nyújtott megfelelő támogatás.*

## Módosítás 36

### Rendeletre irányuló javaslat 17 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(17) Az uniós járműállomány egészére vonatkozó, 2030-tól alkalmazandó szigorúbb célértékek miatt a gyártóknak lényegesen több kibocsátásmentes járművet kell forgalomba hozniuk az uniós piacon. Ebben az összefüggésben megemlítendő, hogy a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre (ZLEV) bevezetett ösztönző mechanizmus már nem szolgálja eredeti célját, és csak veszélyeztetné az (EU) 2019/1242 rendelet eredményességét. Ezt az ösztönző mechanizmust ezért 2030-tól meg kell szüntetni.*

*törölve*

*Indokolás*

*ZLEV marad.*

## Módosítás 37

### Rendeletre irányuló javaslat 18 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(18) Amint azt az (EU) 2019/1242 rendelet 15. cikkének (4) bekezdése előírja, sor került annak a lehetőségnek az értékelésére is, hogy a többletkibocsátási díjából származó bevételt egy*

*(18) A többletkibocsátási díjból származó bevételt ezért a Szociális Klímaalap „gépjárműipari támogatás” külön költségvetési tételéhez rendelt bevételnek kell tekinteni azzal a céllal,*

*meghatározott alaphoz vagy egy megfelelő programhoz rendeljék; az értékelés azzal a következtetéssel zárult, hogy ez jelentős mértékben növelné az adminisztratív terheket, ugyanakkor nem jelentene a gépjárműipar számára közvetlen előnyt az átalakulás során. A többletkibocsátási díjból származó bevételt ezért az (EU) 2019/1242 rendelet 8. cikke (4) bekezdésének megfelelően továbbra is az Unió általános költségvetési bevételeinek kell tekinteni.*

*hogy biztosítsák a klímasemleges gazdaság felé történő igazságos átmenetet, különösen hogy enyhítsék az átmenet negatív hatásait a gépjárműiparon belüli foglalkoztatásra minden érintett tagállamban, legfőképpen az átmenet által leginkább érintett régiókban és közösségekben.*

### Módosítás 38

#### Rendeletre irányuló javaslat 21 preambulumbekendés – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az olyan járművek esetében, amelyek nem tartoznak a gépjármű-típusjóváahagyási jogszabályok hatálya alá, mint például a mezőgazdasági és erdészeti traktorok, a fegyveres erők általi használatra **tervezett és** gyártott járművek és a lánctalpas járművek, a szén-dioxid-kibocsátás nem kerül meghatározásra, ezért az e rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célértékeket e járműveknek nem kell teljesíteniük.

*Módosítás*

Az olyan járművek esetében, amelyek nem tartoznak a gépjármű-típusjóváahagyási jogszabályok hatálya alá, mint például a mezőgazdasági és erdészeti traktorok, a fegyveres **és biztonsági** erők általi használatra gyártott járművek és a lánctalpas járművek, a szén-dioxid-kibocsátás nem kerül meghatározásra, ezért az e rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célértékeket e járműveknek nem kell teljesíteniük.

### Módosítás 39

#### Rendeletre irányuló javaslat 21 preambulumbekendés – 5 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A különleges felépítményű gépjárműveket, például a szemétszállító tehergépjárműveket, a billenős teherautókat vagy a betonkeverőket továbbra is mentesíteni kell a gyártókra vonatkozó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámítása alól.

*Módosítás*

A különleges felépítményű gépjárműveket, például a szemétszállító tehergépjárműveket, a billenős teherautókat vagy a betonkeverőket továbbra is mentesíteni kell a gyártókra vonatkozó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámítása alól. **Másrészt a**

*kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású különleges felépítményű gépjárműveket fel lehet használni e rendelet alkalmazásában, valamint annak meghatározása céljából, hogy a gyártó teljesíti-e a CO<sub>2</sub>-kibocsátási célértékeket.*

## **Módosítás 40**

### **Rendeletre irányuló javaslat 23 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(23) A járművek gyártók közötti, újonnan bevezetett átcsoportosítása, valamint a csak kevés járművet gyártó gyártókra vonatkozó mentesség megállapítása céljából az (EU) 2019/1242 rendeletet ki kell egészíteni a „kapcsolt szervezetek csoportja” fogalom meghatározásával, lényegében a könnyű haszongépjárművekről szóló (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>20</sup> használt terminológia szerint.**

*törölve*

---

<sup>20</sup> *Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó széndioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 111., 2019.4.25., 13. o.).*

### *Indokolás*

*A „kapcsolt gyártók csoportjának” kritériumai alá tartozó cégek közötti javasolt átcsoportosítási mechanizmus végrehajtása piaci torzulásokat okozhat, mivel csak néhány európai gyártó részesülne a rendelkezés előnyeiből. Ráadásul a módszer két, potenciális piaci erőfőlénnyel járó helyzetet hozna létre.*

## Módosítás 41

### Rendeletre irányuló javaslat 24 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(24) Az egyes gyártók kötelezettségeinek meghatározásához az új nehézgépjárművek uniós állományának egészére vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket az egyes alcsoportokra vonatkozó konkrét csökkentési célértékek formájában kell megadni, az alcsoportok részét képező járművek műszaki jellemzői alapján.

*Módosítás*

(24) Az egyes gyártók kötelezettségeinek meghatározásához az új nehézgépjárművek uniós állományának egészére vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket az egyes alcsoportokra vonatkozó konkrét csökkentési célértékek formájában kell megadni, az alcsoportok részét képező járművek műszaki jellemzői alapján, **és figyelembe véve azt is, hogy bizonyos járműcsoportok esetében késhet a szállítás és a forgalomba hozatal egyes alkotóelemeknek a járműgyártók hibáján kívüli ellátási nehézségei miatt.**

*Indokolás*

*A járműgyártók nem vonhatók felelősségre, ha egyes járműmodellek forgalomba hozatala és ezzel együtt a saját uniós nehézgépjármű-állomány beszerzése késik a hibájukon kívüli (például a félvezetőkre vonatkozó) ellátási nehézségek miatt.*

## Módosítás 42

### Rendeletre irányuló javaslat 27 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(27a) A kizárólag II. osztályban nyilvántartásba vett alacsonypadlós buszokat helyközi közlekedésre tervezték, és egyértelműen azonosíthatók. A helyközi célprofiljuk miatt nem tartozhatnak a városi buszokra alkalmazandó, kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos előirányzat hatálya alá tartozniuk. Ehelyett a II. osztályú alacsonypadlós járműveket magaspadlós helyközi járművekként és távolsági autóbuszokként kell kezelni.**

## Indokolás

A városi autóbuszokat érintő, kibocsátásmentes járművekre vonatkozó előirányzat csak a városi célprofilú járművekre alkalmazandó (3b. cikk). A helyközi célprofilal rendelkező, II. osztályú, alacsonypadlós autóbuszokat a helyközi közlekedésben használják, ezért azokra nem vonatkoznak a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos előirányzat követelményei. Ezért a 31-L2 járműcsoportot (2 tengely, II. osztály, alacsonypadlós) és a 33-L2 (3 tengely, II. osztály, alacsonypadlós) járműcsoportot a kibocsátásmentességi kötelezettség (MZE) hatálya alá tartozó járművek csoportjából át kell helyezni a szén-dioxid-csökkentési célértékek hatálya alá tartozó járművek csoportjába (MCO2). A szén-dioxid-kibocsátás szempontjából a hatás nagyon alacsony, mivel a 31-L2 és 33-L2 járműcsoportok összesített kibocsátási részesedése az összes haszongépjármű esetében körülbelül 1%. A II. osztályba sorolt, alacsonypadlós járművek piaci részesedése az összes M3 kategóriájú jármű körülbelül 11%-át teszi ki, és az M3 kategóriájú járművek teljes kibocsátási részesedése körülbelül 9%-os a hatásvizsgálat 8. mellékletének 11. táblázata szerint. A II. osztályba sorolt, alacsonypadlós járműveket kifejezetten helyközi közlekedésre tervezték, a városi üzemeltetésre tervezett teljes alacsony padlós autóbuszokhoz képest kisebb utasforgalommal és -kapacitással.

### Módosítás 43

#### Rendeletre irányuló javaslat 28 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(28) A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt utoljára a **2029.** évi beszámolási időszakra lehet alkalmazni, **mivel ezt követően már nem lesz szükség** a kibocsátásmentes járművek piacra lépésének **előmozdítására**.

*Módosítás*

(28) A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt utoljára a **2039.** évi beszámolási időszakra lehet alkalmazni, **hogy folytassák** a kibocsátásmentes járművek piacra lépésének **előmozdítását a nehézgépjárművek ágazatában**.

## Indokolás

A kibocsátásmentes technológiák piaci penetrációja a nehézgépjárművek ágazatában bizonytalan, és szigorúan összefügg a kedvező keretfeltételek meglétével és az ügyfelek általi elfogadottsággal. A rendeletnek továbbra is elő kell írnia valamennyi rugalmasságot, ami segíti a járműgyártókat az új kibocsátásmentes járművek népszerűsítésében és értékesítésében. Emiatt a ZLEV-tényezőt meg kell hosszabbítani a rendelet hatályban maradásának teljes időtartamára.

### Módosítás 44

#### Rendeletre irányuló javaslat 30 preambulumbekzdés

(30) Annak érdekében továbbá, hogy az új kibocsátásmentes technológiák szakosodott kis- és középvállalkozások általi fejlesztése erőre kapjon, lehetővé kell tenni a kibocsátásmentes járművek nem kapcsolt szervezetek közötti átcsoportosítását is.

(30) Annak érdekében továbbá, hogy az új kibocsátásmentes technológiák szakosodott kis- és középvállalkozások általi fejlesztése erőre kapjon, lehetővé kell tenni a kibocsátásmentes járművek nem kapcsolt szervezetek közötti átcsoportosítását, **valamint az utólagosan kibocsátásmentes járművé átalakított meglévő járművek átcsoportosítását is. A meglévő járművek utólagos átalakítása nagyszerű lehetőséget jelent a kibocsátásmentes mobilitásra való áttérés költség- és erőforrás-hatékony módon történő felgyorsítására.**

## **Módosítás 45**

### **Rendeletre irányuló javaslat 42 a preambulumbekzdés (új)**

**(42 a) E rendelet célja, hogy technológiasegletes módon felgyorsítsa a karbonsegleges mobilitásra való átállást. A kibocsátásmentes járművek nagyobb rendelkezésre állására irányuló erőfeszítések kiegészítéseként egy karbonkorrekciós együtthatón alapuló mechanizmust vezet be, amelynek segítségével megfelelően figyelembe lehet venni a fenntartható megújuló közlekedési üzemanyagok, köztük a bioüzemanyagok, a biomasszából származó üzemanyagok és a nem biológiai eredetű, folyékony vagy gáznemű, megújuló energiaforrásokból származó közlekedési célú üzemanyagok (RFNBO-k) használatának hozzájárulását, amikor értékelik, hogy az újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművek megfelelnek-e a széndioxidkibocsátás-csökkentésnek.**

## Módosítás 46

### Rendeletre irányuló javaslat 42 b preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(42 b) Az átállás felgyorsítása érdekében a szén-dioxid-intenzitást és a karbonsemleges tüzelőanyagok részarányát tükröző karbonkorrekciós együttműködés alapuló mechanizmust vezetnek be.**

## Módosítás 47

### Rendeletre irányuló javaslat 42 c preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(42c) Bevezetik a „karbonsemleges üzemanyagok” új fogalommeghatározását, hogy lehetővé tegyék az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott megújuló üzemanyagok, köztük a bioüzemanyagok, a biogáz, a folyékony bio-energiahordozók, a biomasszából előállított üzemanyagok és a nem biológiai eredetű, folyékony vagy gáznemű, megújuló energiaforrásokból származó közlekedési célú üzemanyagok felvételét.**

## Módosítás 48

### Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a pont (EU) 2019/1242 rendelet 2 cikk – 1 bekezdés– b pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

b)  $N_1$ , amelyek nem tartoznak az (EU) 2019/631 rendelet hatálya alá,  $N_2$  és  $N_3$ ;

b)  $N_2$ , 5 tonna feletti műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeggel, és  $N_3$ ;



## Módosítás 49

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

2 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**ca) E rendelet alkalmazásában a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású különleges felépítményű járművekre is vonatkozik.**

## Módosítás 50

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – c pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

2 cikk – 4 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(4 a) Az N3 kategóriába tartozó 11., 12. és 16. járműcsoportra nem vonatkoznak az e rendelet 3a. cikkében meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célértékek.**

## Módosítás 51

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – i pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

3 cikk – 23 a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**23 a. „karbonsemleges üzemanyag”: minden olyan üzemanyag, amely esetében a felhasznált üzemanyag (e u) kibocsátása nettó zéró, és ezáltal nem eredményez nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást vagy szénlábnyomot, valamint megfelel az (EU) 2018/2001 irányelvben és a kapcsolódó felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban**

*foglalt innovációs technológiasemlegességi elvnek és fenntarthatósági kritériumoknak. Az ilyen üzemanyagok lehetnek többek között bioüzemanyagok, biogáz, folyékony bio-energiahordozók, biomasszából előállított üzemanyagok és nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok vagy a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok.*

## Módosítás 52

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – i pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

3 cikk – 23 b pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**23 b.** „*karbonkorrekciós együtttható (CCF)*”: olyan együtttható, amely a megfelelőségértékelés céljából a járművek kipufogógáz-kibocsátására egy korrekciót alkalmaz, hogy tükrözze az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási intenzitását és a szén-dioxid-semleges üzemanyagok részarányát, a 3. cikk 23a. pontjában meghatározottak szerint.

## Módosítás 53

### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont**

(EU) 2019/124 rendelet

3b cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(1) Az I. melléklet 4.2. pontjában említett járművek esetében a gyártóknak az új nehézgépjármű-állományukat illetően teljesíteniük kell az I. melléklet 4.3. pontjában a kibocsátásmentes járművekre vonatkozóan meghatározott minimális részarányokat. Az új városi

(1) Az I. melléklet 4.2. pontjában említett járművek esetében a gyártóknak az új nehézgépjármű-állományukat illetően teljesíteniük kell az I. melléklet 4.3. pontjában a kibocsátásmentes járművekre vonatkozóan meghatározott minimális részarányokat. Az új városi

autóbuszok esetében a kibocsátásmentes járművek arányának a 2030. évi beszámolási időszaktól kezdődően **100 %-nak** kell lennie.

autóbuszok esetében a kibocsátásmentes járművek arányának a 2030. évi beszámolási időszaktól kezdődően **80%-nak** kell lennie, **és a piacok és a lehetőségek fejlődésével összhangban fokozatosan el kell érnie a 100%-ot.**

#### **Módosítás 54**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

##### **1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

3a cikk – 1 bekezdés – b pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

b) **45 %-kal** valamennyi járműalcsoport esetében a 2030 és 2034 közötti évek beszámolási időszakai tekintetében;

*Módosítás*

b) **30%-kal** valamennyi járműalcsoport esetében a 2030 és 2034 közötti évek beszámolási időszakai tekintetében;

#### **Módosítás 55**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

##### **1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

3a cikk – 1 bekezdés – c pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

c) **65 %-kal** valamennyi járműalcsoport esetében a 2035 és 2039 közötti évek beszámolási időszakai tekintetében;

*Módosítás*

c) **50%-kal** valamennyi járműalcsoport esetében a 2035 és 2039 közötti évek beszámolási időszakai tekintetében;

#### **Módosítás 56**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

##### **1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

3a cikk – 1 bekezdés – d pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

d) **90 %-kal** valamennyi

*Módosítás*

d) **75%-kal** valamennyi

járműalcsoporthoz tartozó esetében a 2040-től kezdődő évek beszámolási időszakai tekintetében.

járműalcsoporthoz tartozó esetében a 2040-től kezdődő évek beszámolási időszakai tekintetében.

### Módosítás 57

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont**  
(EU) 2019/1242 rendelet  
3c. cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**3c cikk**

**törölve**

#### *Indokolás*

*A 3c. cikk tartalma a közbeszerzési szervek szempontjából nem egyértelmű. A közbeszerzést nem szabad tovább bonyolítani egy olyan helyzetben, amikor a hatóságok már most is a zöld átállásra törekednek. A javasolt követelmények nem egyértelműek és aránytalanok a közbeszerzési szervek feladataihoz és hatásköréhez képest. A tömegközlekedési hatóságoknak nagyon korlátozott lehetőségük van arra, hogy befolyásolják például a szállítás megbízhatóságát vagy a pótalkatrészek elérhetőségét.*

### Módosítás 58

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont**  
(EU) 2019/1242 rendelet  
4 cikk – 1 bekezdés – a pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

a) a gyártónak az előző beszámolási időszakban nyilvántartásba vett új nehézgépjárműveire vonatkozóan bejelentett adatok; valamint”

a) a gyártónak az előző beszámolási időszakban nyilvántartásba vett új nehézgépjárműveire vonatkozóan bejelentett adatok, **beleértve a különleges felépítményű kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású gépjárműveket;** valamint”

### Módosítás 59

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 5 a pont (új)**

(EU) 2019/1242 rendelet  
4 cikk – 1 bekezdés – b a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**5 a.** *A 4. cikk első bekezdése a következő ba) ponttal egészül ki:  
ba) az I. melléklet (új) 7. pontja szerint meghatározott karbonkorrekciós együttható alkalmazása.*

## **Módosítás 60**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 5 b pont (új)**  
(EU) 2019/1242 rendelet  
4 a cikk (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**5 b.** *A kizárólag karbonsemleges üzemanyaggal üzemelő nehézgépjárművek nyilvántartásba vételének módszertana*

*a szöveg a következő 4a. cikkel egészül ki:*

**4a. cikk**

*Az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően a Bizottságnak legkésőbb a rendelet hatálybalépésétől számított egy éven belül módszertant kell kidolgoznia a kizárólag karbonsemleges üzemanyaggal működő nehézgépjárművek megfelelőségi célú nyilvántartásba vételére, összhangban az uniós joggal és az Unió klímasemlegességi célkitűzésével.*

## **Módosítás 61**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont – a pont**  
(EU) 2019/1242 rendelet  
5 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

2020. július 1-jétől kezdve, majd ezt követően **a 2029. évi beszámolási időszakig a Bizottság** minden beszámolási időszakban valamennyi gyártó esetében meghatározza a kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt az előző beszámolási időszakra vonatkozóan.

## **Módosítás 62**

### **Rendeletre irányuló javaslat**

#### **1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont – c pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

5 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező legfeljebb **3 %-kal** csökkentheti a gyártó átlagos fajlagos széndioxid-kibocsátását. Az N kategóriájú kibocsátásmentes járművek – a 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD és 10-LH járműalcsoporthoz tartozó járművek kivételével – e tényezőhöz való hozzájárulása legfeljebb **1,5 %-kal** csökkentheti a gyártó átlagos fajlagos széndioxid-kibocsátását.”

## **Módosítás 63**

### **Rendeletre irányuló javaslat**

#### **1 cikk – 1 bekezdés – 9 pont – d pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

7 cikk – 1 bekezdés – 4 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A 2025 és 2039 közötti évek beszámolási időszakaiban szerzett, illetve felhalmozott kibocsátási jóváírások és kibocsátási tartozások adott esetben átvihetők egyik beszámolási időszakra a következőre.

*Módosítás*

2020. július 1-jétől kezdve, majd ezt követően minden beszámolási időszakban **a Bizottság** minden gyártó esetében meghatározza a kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt az előző beszámolási időszakra vonatkozóan.

*Módosítás*

(4) A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező legfeljebb **10%-kal** csökkentheti a gyártó átlagos fajlagos széndioxid-kibocsátását. Az N kategóriájú kibocsátásmentes járművek – a 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD és 10-LH járműalcsoporthoz tartozó járművek kivételével – e tényezőhöz való hozzájárulása legfeljebb **3%-kal** csökkentheti a gyártó átlagos fajlagos széndioxid-kibocsátását.”

*Azonban minden fennmaradó kibocsátási tartozást rendezni kell a 2029., a 2034. és a 2039. évi beszámolási időszakokban.*

#### **Módosítás 64**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont – c pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

8 cikk – 2 bekezdés – a pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

a) ha a kibocsátási tartozások összegének a kibocsátási jóváírások összegével csökkentett értéke **a 2025 és 2028, a 2030 és 2033, valamint a 2035 és 2038 közötti évek** bármelyik beszámolási **időszakában** meghaladja a 7. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett kibocsátási tartozásküszöböt;

*Módosítás*

a) ha a kibocsátási tartozások összegének a kibocsátási jóváírások összegével csökkentett értéke bármelyik beszámolási **időszakban** meghaladja a 7. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett kibocsátási tartozásküszöböt;

#### **Módosítás 65**

##### **Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont – c pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

8 cikk – 2 bekezdés – b pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

b) **ha a 2029., a 2034., a 2039. és a 2040. évi beszámolási időszakban a kibocsátási tartozások összegének a kibocsátási jóváírások összegével csökkentett értéke pozitív;**

*Módosítás*

**törölve**

#### *Indokolás*

*Tekintettel az ebben a rendeletben előírányzott rendkívül súlyos szankciókra, a gyártók számára rugalmasságot kell biztosítani, hogy ne csak a jóváírásokat, hanem a tartozásokat átvihessék, anélkül, hogy kötelesek lennének tartozásukat az előírt 5 éven belül rendezni.*

## Módosítás 66

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont**  
(EU) 2019/1242 rendelet  
13f cikk (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) A közigazgatási bírságok összegét **az Unió általános költségvetésének** bevételeiként kell elszámolni.

*Módosítás*

(4) A közigazgatási bírságok összegét **a Szociális Klímaalap „gépjárműipari támogatás” nevű külön költségvetési tételének** bevételeiként kell elszámolni.

## Módosítás 67

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 18 pont**  
(EU) 2019/1242 rendelet  
15 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság **2028-ban** felülvizsgálja e rendelet hatékonyságát és hatását, és jelentést nyújt be a felülvizsgálat eredményéről az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

*Módosítás*

A Bizottság **legkésőbb 2027-ben** felülvizsgálja e rendelet hatékonyságát és hatását, és jelentést nyújt be a felülvizsgálat eredményéről az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

***A jelentést adott esetben az e rendelet módosítására vonatkozó javaslat kíséri. A Bizottság 2025. december 31-ig, majd azt követően minden évben jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács részére a kibocsátásmentes nehézgépjárművek az uniós piacon való bevezetését lehetővé tevő előfeltételek helyzetéről. Ebben a jelentésben a Bizottság különösen, de nem kizárólag a következő elemeket értékeli:***

- a) a kibocsátásmentes nehézgépjárművek nyilvántartásba vétele a tagállamokban;***
- b) nehézgépjárművek számára alkalmas elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítettsége a tagállamokban;***
- c) szén-dioxid-kibocsátás szerint differenciált úthasználati díjak bevezetése a tagállamokban;***



*d) a kibocsátási egységek átlagos árának szintje a közúti közlekedésre vonatkozó új kibocsátáskereskedelmi rendszer alapján;*

*e) egyéb intézkedések, amelyek támogatják a kibocsátásmentes nehézgépjárművek elterjedését.*

*Ha egy vagy több, különösen a b), c) vagy d) pont szerinti előfeltétel nem felel meg a járműgyártókra vonatkozóan az e rendelet 3a. és 3b. cikkében meghatározott célértékeknek, a célértékeket felül kell vizsgálni, és a szén-dioxid-többletkibocsátási díjaktól e rendelet 8. cikkének megfelelően el kell tekinteni.*

## **Módosítás 68**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 18 pont**  
(EU) 2019/1242 rendelet  
15 cikk – 1 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*A Bizottság a lehető leghamarabb, de legkésőbb 2026. december 31-ig jelentést tesz közzé, amelyben meghatározza az uniós piacon forgalomba hozott új nehézgépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának értékelésére, valamint e kibocsátásokra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló közös uniós módszertant. A Bizottság ezt az értékelést – beleértve adott esetben a nyomonkövetési intézkedésekre vonatkozó javaslatokat is, például a jogalkotási javaslatokat – továbbítja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.*

## **Módosítás 69**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 19 pont – a pont**  
(EU) 2019/1242 rendelet  
17 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

„A Bizottságnak a 3b. cikkben, a 11. cikk (2) bekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében, a 13c. cikk (3) bekezdésében, a 13d. cikk (2) bekezdésében, a 13e. cikk (4) bekezdésében, a 13f. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (1) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be e rendelet hatálybalépésének napját]-tól/-től kezdődő hatállyal.;

**Módosítás 70**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 19 pont – a pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

17 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

„A Bizottságnak a 3b. cikkben, a 11. cikk (2) bekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében, a 13c. cikk (3) bekezdésében, a 13d. cikk (2) bekezdésében, a 13e. cikk (4) bekezdésében, a 13f. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (1) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be e rendelet hatálybalépésének napját]-tól/-től kezdődő hatállyal.;

*Módosítás*

A Bizottságnak a 3b. cikkben, **a 4a. cikkben**, a 11. cikk (2) bekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében, a 13c. cikk (3) bekezdésében, a 13d. cikk (2) bekezdésében, a 13e. cikk (4) bekezdésében, a 13f. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (1) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be e rendelet hatálybalépésének napját]-tól/-től kezdődő hatállyal.

*Módosítás*

A Bizottságnak a 3b. cikkben, a 11. cikk (2) bekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében, a 13c. cikk (3) bekezdésében, a 13d. cikk (2) bekezdésében, a 13e. cikk (4) bekezdésében, a 13f. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (1) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be e rendelet hatálybalépésének napját]-tól/-től kezdődő hatállyal.

***Az Európai Bizottság az irányelv hatálybalépését követően legkésőbb 18 hónapon belül a 3b. cikk (2) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el.***

## Indokolás

*A városi buszok vásárlásához szükséges biztosítékok nyújtásához van rá szükség.*

### Módosítás 71

#### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 19 pont – b pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

17 cikk – 3 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 11. cikk (2) bekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében, a 13c. cikk (3) bekezdésében, a 13d. cikk (2) bekezdésében, a 13e. cikk (4) bekezdésében, a 13f. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazást.;

#### *Módosítás*

Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja **a 4a. cikkben**, a 11. cikk (2) bekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében, a 13c. cikk (3) bekezdésében, a 13d. cikk (2) bekezdésében, a 13e. cikk (4) bekezdésében, a 13f. cikk (2) bekezdésében és a 14. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazást.;

## Indokolás

*A Bizottságot megbízzák azzal, hogy dolgozzon ki egy olyan módszertant a karbonsemleges üzemanyaggal működő nehézgépjárművek megfelelési célú nyilvántartásba vételére.*

### Módosítás 72

#### Rendeletre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 19 pont – c pont**

(EU) 2019/1242 rendelet

17 cikk - 6 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

c) A (6) bekezdésben a „11. cikk (2) bekezdése, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdése és a 14. cikk (1) bekezdése” helyébe a következő szöveg lép: „11. cikk (2) bekezdése, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdése, a 13c. cikk (3) bekezdése, a 13d. cikk (2) bekezdése, a 13f. cikk (2) bekezdése és

#### *Módosítás*

c) A (6) bekezdésben a „11. cikk (2) bekezdése, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdése és a 14. cikk (1) bekezdése” helyébe a következő szöveg lép: „**a 4a. cikk**, a 11. cikk (2) bekezdése, a 13. cikk (4) bekezdésének második albekezdése, a 13c. cikk (3) bekezdése, a 13d. cikk (2) bekezdése, a 13f. cikk

a 14. cikk (1) bekezdése”.

(2) bekezdése és a 14. cikk (1) bekezdése”.

### Módosítás 73

#### Rendeletre irányuló javaslat

#### I melléklet – 1 pont– 1.1.2 pont – táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	
Járműcsoport az (EU) 2017/2400 rendelet I. melléklete szerint	Az e rendelet céljára kijelölt járműalcsoport (sg)
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>35c</b>	39-FE

<i>Módosítás</i>	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>39c</b>	39-FE

*Indokolás*

*Ez a módosítás egy elírást javít. Az (EU) 2017/2400 rendelet I. mellékletében szereplő 35c járműcsoportot ebben a rendeletben tévesen két különböző alcsoporthoz, a 35-FE és a 39 FE alcsoporthoz rendelik. Ehelyett a 39c járműcsoportot csak a 39-FE járműalcsoportoz kell hozzárendelni.*

**Módosítás 74**

**Rendeletre irányuló javaslat  
I melléklet – 1 pont – 1.2 pont**

	<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	
Járműkategória	Alváz-konfiguráció	A különleges felépítményű gépjárművekre vonatkozó kritériumok
N	Merev felépítés	A megfelelőségi nyilatkozat 38. pontjában megadott felépítménykódot ki kell egészíteni az (EU) 2018/858 rendelet I. mellékletének 2. függelékében felsorolt következő számjegyek valamelyikével: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;
	Vontató	Legfeljebb 79 km/h legnagyobb sebesség

*Módosítás*

Járműkategória	Alváz-konfiguráció	A különleges felépítményű gépjárművekre vonatkozó kritériumok
N	Merev felépítés	A megfelelőségi nyilatkozat 38. pontjában megadott felépítménykódot ki kell egészíteni az (EU) 2018/858 rendelet I. mellékletének 2. függelékében felsorolt következő számjegyek valamelyikével: 09, 10, 15, 16, <b>17</b> , 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;

*Indokolás*

*A szöveghez a 678/2011/EU rendeletben meghatározott „17–Rönkszállító” karosszériakódot*

hozzá kell adni a (21) preambulumbekkezdésben foglaltak teljesüléséhez, amely szerint az erdészeti járművek mentesülnek a szén-dioxid-kibocsátási célértékek teljesítése alól.

(21) preambulumbekkezdés: Azon bizonyos járműcsoportoknak, amelyek rendelkeznek ugyan típusjövahagyással, de szén-dioxid-kibocsátásukat műszaki okokból még nem határozták meg, nem kell teljesíteniük az e rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célértékeket. Ilyenek például a különleges rendeltetésű járművek, például a mobil daruk, a többcélú hidraulikus berendezéseket vagy kivételes rakományt szállító járművek, a terepjáró járművek, például egyes bányászati, erdészeti és mezőgazdasági célokra használt járművek.

## **Módosítás 75**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**I melléklet – 2 pont – 2.1 pont**  
(EU) 2019/1242 rendelet  
I melléklet – 2 pont

## A Bizottság által javasolt szöveg

### 1. Egy új nehézgépjármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítása

Az  $sg$  alcsoportba sorolt  $v$  új nehézgépjármű vagy annak elsődleges járművének g/km-ben kifejezett fajlagos kibocsátását a következő képlet segítségével kell kiszámítani:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

Ahol:

$\sum_{mp}$  a 2. táblázatban felsorolt minden mp célprofilba tartozó járművek összege;

$sg$  az az alcsoport, amelybe az új  $v$  nehézgépjárművet e melléklet 1. szakasza alapján sorolták;

$W_{sg,mp}$  a 2.1.1–2.1.3. pontban meghatározott célprofil-súlyozás;

$CO2_{v,mp}$  az új  $v$  nehézgépjármű mp célprofilhoz meghatározott, g/km-ben kifejezett, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett és a III. melléklet szerint normalizált szén-dioxid-kibocsátása;

$CO2p_{v,mp}$  az új  $v$  nehézgépjármű elsődleges járművének mp célprofilhoz meghatározott, g/km-ben kifejezett, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett szén-dioxid-kibocsátása;

Kibocsátásmentes gépjárművek esetében a  $CO2_{v,mp}$  és a  $CO2p_{v,mp}$  értékét nullában kell megállapítani.

## Módosítás

### 2.1 Egy új nehézgépjármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítása

Az  $sg$  alcsoportba sorolt  $v$  új nehézgépjármű vagy annak elsődleges járművének g/km-ben kifejezett fajlagos kibocsátását a következő képlet segítségével kell kiszámítani:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

Ahol:

$\sum_{mp}$  a 2. táblázatban felsorolt minden mp célprofilba tartozó járművek összege;

$sg$  az az alcsoport, amelybe az új  $v$  nehézgépjárművet e melléklet 1.



szakasza alapján sorolták;

$W_{sg,mp}$  a 2.1.1–2.1.3. pontban meghatározott célprofil-súlyozás;

$CO2_{v,mp}$  az új  $v$  nehézgépjármű mp célprofilhoz meghatározott, g/km-ben kifejezett, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett és a III. melléklet szerint normalizált szén-dioxid-kibocsátása;

$CO2p_{v,mp}$  az új  $v$  nehézgépjármű elsődleges járművének mp célprofilhoz meghatározott, g/km-ben kifejezett, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett szén-dioxid-kibocsátása;

**CCF<sub>i</sub>** a 3. cikk 25. pontjában meghatározott és e melléklet 7. pontja szerint kiszámított, az  $i$  üzemanyagra vagy üzemanyag-keverékre vonatkozó karbonkorrekciós együttható.

Kibocsátásmentes gépjárművek esetében a  $CO2_{v,mp}$  és a  $CO2p_{v,mp}$  értékét nullában kell megállapítani.

## Módosítás 76

### Rendeletre irányuló javaslat

#### I melléklet – 2 pont – 2.1.1 pont

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>											
Járműalcsoport (sg)*	Célprofil (mp)**										
	RD L	RD R	LH L	LH R	UD L	UD R	REL , RER  , LEL, LER	MU L	MU R	CO L	CO R
53	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	0	0	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	0	0	0	0	0
54	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	0	0	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	0	0	0	0	0
<i>Módosítás</i>											
Járműalcsoport (sg)*	Célprofil (mp)**										
	RD L	RD R	LH L	LH R	UD L	UD R	REL , RER	MU L	MU R	CO L	CO R

							LEL, LER				
53	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0
54	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0

### Indokolás

Az 53. (vezetőfülke-típusú közepes tehergépkocsik) és az 54. (furgon típusú közepes tehergépkocsik) csoport célprofil-súlyozása ( $W_{sg,mp}$ ) megváltozik, hogy jobban tükrözze e járművek tipikus használatát. A terepen gyűjtött adatok azt mutatják, hogy a regionális elosztási profilok nagyobb részarányt képviselnek ahhoz az időhöz képest, amelyet ezek a járművek a városi elosztási ciklusokban töltenek.

### Módosítás 77

#### Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – 2 pont – 2.2 pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

Ahol:

$\Sigma_v$  a gyártó  $sg$  alcsoportba tartozó összes új nehézgépjárművének összege, a 7b. cikk rendelkezéseire is figyelemmel;

$CO2_v$  egy új  $v$  nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;

$CO2_{p_v}$  egy új  $v$  nehézgépjármű elsődleges járművének 2.1. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;

Ahol:

$\Sigma_v$  a gyártó  $sg$  alcsoportba tartozó összes új nehézgépjárművének összege, **beleértve a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású, különleges felépítményű gépjárműveket is**, a 7b. cikk rendelkezéseire is figyelemmel;

$CO2_v$  egy új  $v$  nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;

$CO2_{p_v}$  egy új  $v$

$V_{sg}$	a gyártó <i>sg</i> alcsoportha tartozó új nehézgépjárműveinek száma;		nehézgépjármű elsődleges járművének 2.1. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;
$V_{pv_{sg}}$	az <i>sg</i> alcsoportha tartozó azon új nehézgépjárművek száma, amelyeket elsődleges járműveik szén-dioxid-kibocsátásával együtt a 7b. cikk értelmében figyelembe kell venni a 2.2.3. pont szerinti átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításakor;	$V_{sg}$	a gyártó <i>sg</i> alcsoportha tartozó új nehézgépjárműveinek száma, <b><i>beleértve a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású, különleges felépítményű gépjárműveket is;</i></b>
$PL_{sg}$	az <i>sg</i> alcsoportha tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelése;	$V_{pv_{sg}}$	az <i>sg</i> alcsoportha tartozó azon új nehézgépjárművek száma, amelyeket elsődleges járműveik szén-dioxid-kibocsátásával együtt a 7b. cikk értelmében figyelembe kell venni a 2.2.3. pont szerinti átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításakor;
$PN_{sg}$	az <i>sg</i> alcsoportha tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos utasszáma.		
		$PL_{sg}$	az <i>sg</i> alcsoportha tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelése;
		$PN_{sg}$	az <i>sg</i> alcsoportha tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos utasszáma.

#### *Indokolás*

*A különleges felépítményű járműveket ki kell zárni e rendelet hatálya alól. Másrészt a*

*rendelet hatályát ki kell terjeszteni oly módon, hogy a kibocsátásmentes járművek az adott jelentéstételi időszakban beszámíthatók legyenek a gyártóra vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelménybe.*

## **Módosítás 78**

### **Rendeletre irányuló javaslat**

#### **I melléklet – 2 pont – 2.3 pont – 2.3.2 pont – 1 bekezdés**

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	<i>Módosítás</i>
2.3.2 A <b>2025 és 2029 közötti évek</b> beszámolási <b>időszakai</b> [...]	2.3.2 A <b>2025-től kezdődő</b> beszámolási <b>időszakok</b> [...]

#### *Indokolás*

*Megjegyzendő, hogy a kibocsátásmentes technológiák piaci penetrációja a nehézgépjárművek ágazatában még bizonytalan az előfeltételek fennállása és az ügyfelek általi elfogadottság miatt. A rendeletnek továbbra is biztosítania kell valamennyi rugalmasságot, hogy segítse a járműgyártókat az új kibocsátásmentes járművek értékesítésében. Emiatt a ZLEV-tényezőt meg kell hosszabbítani a rendelet teljes időtartamára, és a ZLEV-tényezőből eredő maximális hozzájárulást meg kell növelni.*

## **Módosítás 79**

### **Rendeletre irányuló javaslat**

#### **I melléklet – 2 pont – 2.3 pont – 2.3.3 pont**

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	<i>Módosítás</i>
2.3.3 A <b>2030-tól kezdődő beszámolási időszakok</b> <b>ZLEV = 1</b>	<b>törölve</b>

## **Módosítás 80**

### **Rendeletre irányuló javaslat**

#### **I melléklet – 2 pont – 2.4 pont**

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	
[...]	
Ahol:	
V <sub>zev<sub>sg</sub></sub>	a gyártó <i>sg</i> alcsoportba tartozó új kibocsátásmentes nehézgépjárműveinek száma;

- $V_{pv_{sg}}$  az *sg* alcsoportba tartozó azon új nehézgépjárművek száma, amelyeket elsődleges járműveik szén-dioxid-kibocsátásával együtt a 7b. cikk értelmében figyelembe kell venni a 2.2. pont szerinti átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításakor;
- $V_{sg}$  a gyártó *sg* alcsoportba tartozó új nehézgépjárműveinek száma;
- $V$  a gyártó új nehézgépjárműveinek száma.

#### *Módosítás*

[...]

Ahol:

- $V_{zev_{sg}}$  a gyártó *sg* alcsoportba tartozó új kibocsátásmentes nehézgépjárműveinek száma;
- $V_{pv_{sg}}$  az *sg* alcsoportba tartozó azon új nehézgépjárművek száma, amelyeket elsődleges járműveik szén-dioxid-kibocsátásával együtt a 7b. cikk értelmében figyelembe kell venni a 2.2. pont szerinti átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításakor;
- $V_{sg}$  a gyártó *sg* alcsoportba tartozó új nehézgépjárműveinek száma, ***beleértve a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású, különleges felépítményű gépjárműveket is;***
- $V$  a gyártó új nehézgépjárműveinek száma, ***beleértve a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású, különleges felépítményű gépjárműveket is;***

#### *Indokolás*

*A különleges felépítményű gépjárműveket továbbra is ki kell zárni e rendelet hatálya alól. A kibocsátásmentes technológiák esetében azonban ezek a járművek elsőként kerülnek piaci forgalomba (például a kommunális hulladékgyűjtés céljából). E célból a rendelet hatályát ki kell terjeszteni oly módon, hogy a kibocsátásmentes járművek az adott jelentéstételi időszakban beszámíthatók legyenek a gyártó CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelményébe.*

#### **Módosítás 81**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**I melléklet – 2 pont – 2.7 pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

2.7. A gyártók 4. cikkben említett átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása

Minden gyártó esetében ki kell számítani a következő átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásokat:

2.7.1. A 2019–2029 közötti időszakra eső beszámolási időszakok esetében:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. A 2025-től kezdődő beszámolási időszakok esetében:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Ahol:

$\sum_{sg}$	az adott átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás 4.2. pont szerinti kiszámításakor figyelembe vett alcsoportok összege;
$ZLEV$	a 2.3. pontban meghatározott érték;
$share_{sg}$	a 2.4. pontban meghatározott érték;
$zev_{sg}$	a 2.4. pontban meghatározott érték;
$pv_{sg}$	a 2.4. pontban meghatározott érték;
$MPW_{sg}$	a 2.6. pontban meghatározott érték;
$avgCO2_{sg}$	a 2.2. pontban meghatározott érték;
$avgCO2p_{sg}$	a 2.2. pontban meghatározott érték;
$rCO2_{sg}$	a 3.1.2. pontban meghatározott érték.

*Módosítás*

A gyártók 4. cikkben említett átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása

Minden gyártó esetében ki kell számítani a következő átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásokat:

2.7.1. A 2019–2029 közötti időszakra eső beszámolási időszakok esetében:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. A 2025-től kezdődő beszámolási időszakok esetében:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Ahol:

$\sum_{sg}$  az adott átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás 4.2. pont szerinti kiszámításakor figyelembe vett alcsoportok összege;

$ZLEV$  a 2.3. pontban meghatározott érték;

$share_{sg}$  a 2.4. pontban meghatározott érték;

$zev_{sg}$  a 2.4. pontban meghatározott érték;

$pv_{sg}$  a 2.4. pontban meghatározott érték;

$MPW_{sg}$  a 2.6. pontban meghatározott érték;

$avgCO2_{sg}$  a 2.2. pontban meghatározott érték;

$avgCO2p_{sg}$  a 2.2. pontban meghatározott érték;

$rCO2_{sg}$  a 3.1.2. pontban meghatározott érték.

$share_{sgEHC}$  az *sg* alcsoportban a gyártó N3 kategóriájú új nehézgépjárműveinek azon részaránya, amelyeknek az EHC-ben való használata engedélyezett.

$\alpha_{sg}$  a kompenzációs tényező, amely az extra nehéz járműszerelvény (EHC) nagyobb hasznos terhe által a gyártó tehergépkocsijára gyakorolt hatását korrigálja a szerelvény üzemi megengedett legnagyobb átlagos tömegének függvényében a következő képletek eredményének súlyozott értékével:

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb} 8x4 - 30) / 100$ , a 8x4 EHC tehergépkocsik esetében

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ other} + 19) / 100$ , az egyéb EHC tehergépkocsik esetében

$avgGVW_{sg\ comb}$  gyártóspecifikus átlag a nyilvántartásba vétel szerinti országban az *sg* alcsoportba tartozó EHC tehergépkocsik esetében a szerelvény üzemi megengedett legnagyobb átlagos tömegére (tonna), ha a következő feltétel teljesül:

*A szén-dioxid-kibocsátás kiszámítása céljából az e rendelet hatálya alá tartozó tehergépkocsit akkor kell az EHC részének tekinteni, ha a tehergépkocsi az N3 kategóriába tartozik, és a járműszerelvény üzemi megengedett legnagyobb össz tömege a nyilvántartásba*

vétel helye szerinti országban meghaladja a 60 tonnát, és a IV. melléklet A. része r) pontjának megfelelően bejelentették.

## Módosítás 82

### Rendeletre irányuló javaslat

#### I melléklet – 3 pont – 3.2 pont – táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	
Az alcsoportokra vonatkozó referencia-időszakok	
A járműalcsoportokra a következő beszámolási időszakokat kell referencia-időszakként alkalmazni:	
Jármű-alcsoport (sg)	A referencia-időszakként alkalmazandó év beszámolási időszaka
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
Minden egyéb alcsoport	2025
<i>Módosítás</i>	
Az alcsoportokra vonatkozó referencia-időszakok	
A járműalcsoportokra a következő beszámolási időszakokat kell referencia-időszakként alkalmazni:	
Jármű-alcsoport (sg)	A referencia-időszakként alkalmazandó év beszámolási időszaka
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<i>1s, 1,2, 3, 11, 12, 16</i>	<b>2020</b>
Minden egyéb alcsoport	2025

## Módosítás 83

### Rendeletre irányuló javaslat

#### I melléklet – 4 pont – 4.2 pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

4.2 A gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának és fajlagos kibocsátási célértékeinek kiszámítása során figyelembe vett járműalcsoportok

A  $CO_2(X)$  fajlagos szén-dioxid-kibocsátások, a  $T(X)$  fajlagos kibocsátási célértékek és



az  $ET(X)_Y$  kibocsátási pályagörbe kiszámítása során a következő *sg* alcsoportokat kell figyelembe venni:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
azon járműalcsoportok, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak	az áruszállító járművek azon alcsoportjai, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontja, valamint (3) bekezdése szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak	a személyszállító járművek azon alcsoportjai, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontja szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak	a személyszállító járművek azon alcsoportjai, amelyekre a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos, 3b. cikk szerinti célértékek vonatkoznak
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	az 1.1.1. és 1.1.3. pontban említett valamennyi járműalcsoport	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE, 39-FE

*Módosítás*

4.2 A gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának és fajlagos kibocsátási célértékeinek kiszámítása során figyelembe vett járműalcsoportok

A  $CO_2(X)$  fajlagos szén-dioxid-kibocsátások, a  $T(X)$  fajlagos kibocsátási célértékek és az  $ET(X)_Y$  kibocsátási pályagörbe kiszámítása során a következő *sg* alcsoportokat kell figyelembe venni:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
azon járműalcsoportok, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak	az áruszállító járművek azon alcsoportjai, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontja, valamint (3) bekezdése	a személyszállító járművek azon alcsoportjai, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontja szerinti szén-dioxid-kibocsátási	a személyszállító járművek azon alcsoportjai, amelyekre a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos, 3b. cikk szerinti célértékek vonatkoznak

	szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak	célértékek vonatkoznak	
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	az 1.1.1. és 1.1.3. pontban említett valamennyi járműalcsoport	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

### Indokolás

A városi autóbuszokat érintő, kibocsátásmentes járművekre vonatkozó előirányzat csak a városi célprofilú járművekre alkalmazandó (3b. cikk). A helyközi célprofilal rendelkező, II. osztályú, alacsonypadlós autóbuszokat a helyközi közlekedésben használják, ezért azokra nem vonatkoznak a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos előirányzat követelményei. Ezért a 31-L2 járműcsoportot (2 tengely, II. osztály, alacsonypadlós) és a 33-L2 (3 tengely, II. osztály, alacsonypadlós) járműcsoportot a kibocsátásmentességi kötelezettség (MZE) hatálya alá tartozó járművek csoportjából át kell helyezni a szén-dioxid-csökkentési célértékek hatálya alá tartozó járművek csoportjába (MCO2). A szén-dioxid-kibocsátásra gyakorolt hatás nagyon alacsony, mivel a 31-L2 és 33-L2 járműcsoportok összesített kibocsátási részaránya az összes haszongépjármű esetében körülbelül 1%-os.

A hatásvizsgálat 8. mellékletének 11. táblázata szerint a II. osztályba sorolt, alacsonypadlós járművek piaci részesedése az összes M3 kategóriájú járműből körülbelül 11%, az M3 kategóriájú járművek teljes kibocsátási részesedése pedig körülbelül 9%.

A II. osztályba sorolt, alacsonypadlós járműveket kifejezetten helyközi üzemeltetésre tervezték, a városi üzemeltetésre tervezett teljes alacsonypadlós autóbuszokhoz képest kisebb utasforgalommal és -kapacitással.

## Módosítás 84

### Rendeletre irányuló javaslat

#### I melléklet – 4 pont – 4.3.1 pont – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

$rf_{sg}$ és $rfp_{sg}$ szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték						
			A következő évek beszámolási időszakai			
			2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	2040-től
sg alcsoportok						
Közepes méretű	53, 54	0	<b>43%</b>	<b>64%</b>	<b>90%</b>	

tehergépkocsik					
Nehéz (> 7,4 t) tehergépkocsik	1s, 1, 2, 3	0	<b>43%</b>	<b>64%</b>	<b>90%</b>
Nehéz (> 16 t) tehergépkocsik, 4x2-es és 6x4-es tengelykonfigurációval	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	<b>43%</b>	<b>64%</b>	<b>90%</b>
Nehéz (> 16 t) tehergépkocsik, különleges tengelykonfigurációval	11, 12, 16	0	<b>43%</b>	<b>64%</b>	<b>90%</b>
Távolsági buszok és helyközi autóbuszok ( $r_{fsg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	<b>43%</b>	<b>64%</b>	<b>90%</b>
A távolsági buszok elsődleges járművei ( $r_{fp_{sg}}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	<b>43%</b>	<b>64%</b>	<b>90%</b>
Pótkocsik		0	7,5%	7,5%	7,5%
Félpótkocsik		0	15%	15%	15%

*Módosítás*

<i>r<sub>fsg</sub></i> és <i>r<sub>fp<sub>sg</sub></sub></i> szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték						
<i>r<sub>sg</sub></i> alcsoportok		A következő évek beszámolási időszakai				
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	2040-től	
Közepes méretű tehergépkocsik	53, 54	0	<b>15%</b>	<b>50%</b>	<b>70%</b>	
Nehéz (> 7,4 t) tehergépkocsik	1s, 1, 2, 3	0	<b>30%</b>	<b>50%</b>	<b>70%</b>	
Nehéz (> 16 t) tehergépkocsik, 4x2-	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD,	15%	<b>30%</b>	<b>50%</b>	<b>70%</b>	

es és 6x4-es tengelykonfigurációval	5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH				
Nehéz (> 16 t) tehergépkocsik, különleges tengelykonfigurációval	11, 12, 16	0	30%	50%	70%
Távolsági buszok ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15%	50%	70%
A távolsági buszok elsődleges járművei ( $rfp_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15%	50%	70%
Pótkocsik		0	7,5%	7,5%	7,5%
Félpótkocsik		0	15%	15%	15%

### Indokolás

A városi autóbuszokat érintő, kibocsátásmentes járművekre vonatkozó előirányzat csak a városi célprofilú járművekre alkalmazandó (3b. cikk). A helyközi célprofillal rendelkező, II. osztályú, alacsonypadlós autóbuszokat a helyközi közlekedésben használják, ezért azokra nem vonatkozik a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos előirányzat. A 31-L2 (2 tengelyes II. osztályú alacsonypadlós) és a 33-L2 (3 tengelyes II. osztályú alacsonypadlós) járműveknek a javaslat szerint a kibocsátáscsökkentési célértékek alá kell tartozniuk, nem pedig a kibocsátásmentes előírás hatálya alá, miként a többi távolsági autóbusz. A hatás nagyon alacsony, mivel a 31-L2 és 33-L2 járműcsoportok összesített kibocsátási részaránya az összes haszongépjármű között körülbelül 1%-os. (A hatásvizsgálat 8. mellékletének 11. táblázata szerint a II. osztályba sorolt, alacsonypadlós járművek piaci részesedése az összes M3 kategóriájú járműből körülbelül 11% az ACEA 2015–2019-es flottaelemzése szerint, az M3 kategóriájú járművek teljes kibocsátási részesedése pedig körülbelül 9%.) A II. osztályba tartozó, alacsonypadlós járművek nem tekinthetők a városi buszokra vonatkozó ZEV-kötelezettség alóli menekülési lehetőségnek, mivel az utasforgalom és -kapacitás általában kisebb a városi üzemeltetésre tervezett, teljesen alacsonypadlós buszokhoz képest. A fentiekén túlmenően ezek a járműosztályok nem képezik a zöld közbeszerzési jogszabályok részét, mivel nem minősülnek városi járműnek.

### Módosítás 85

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**I melléklet – 4 pont– 4.3.2 pont – táblázat**

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>						
A kibocsátásmentes járművekre vonatkozó zevM <sub>sg</sub> előirányzat						
sg alcsoporthoz	A következő évek beszámolási időszakai					
		2030 előtt	2030 – 2034	2035 – 2039	2040-től	
Nehéz városi buszok	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	<b>100%</b>	100%	100%	
<i>Módosítás</i>						
A kibocsátásmentes járművekre vonatkozó zevM <sub>sg</sub> előirányzat						
sg alcsoporthoz	A következő évek beszámolási időszakai					
		2030 előtt	2030 – 2034	2035 – 2039	2040-től	
Nehéz városi buszok	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	<b>80%</b>	100%	100%	

*Indokolás*

*A kibocsátásmentes elektromos járművekkel kapcsolatos, 2030-ra szóló teljes körű előirányzat hatalmas nyomást fog gyakorolni a tömegközlekedési szolgáltatókra, hogy megfeleljenek beruházási terveiknek, és biztosítsák, hogy garázsaikban rendelkezésre álljanak a szükséges töltő- és üzemanyagtöltő infrastruktúrák. Ez számos helyi közlekedési szolgáltató és tömegközlekedési hatóság kapacitását meghaladhatja az EU-ban, és pénzügyi nehézségek elé állíthatja a korlátozott erőforrásokkal rendelkező tagállamokat és városokat.*

*Emellett ez a követelmény nincs összhangban a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló (EU) 2019/1161 irányelvben meghatározottakkal, amelyek a technológiasemlegesség elvén alapulnak, és a nemzeti hatóságok és a fuvarozók számára a városközpontok szennyezésének kezelésére szolgáló technológiai lehetőségek széles körét biztosítják.*

*Ezért javasoljuk, hogy a kibocsátásmentes városi közlekedés 2030-ra kitűzött részarányát 80%-ban határozzák meg, és a 100%-ot 2035-re halasszák, amint azt a Bizottság hatásvizsgálatában értékelte.*

## **Módosítás 86**

### **Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – 7 pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

#### *Módosítás*

### **7. A KARBONKORREKCIÓS EGYÜTTHATÓ (CCF) KISZÁMÍTÁSA**

**Minden egyes  $i$  üzemanyag vagy üzemanyag-keverék esetében a CCF-et a következő módszer szerint kell kiszámítani:**

**7.1. A 3. cikk 25. pontjában meghatározott karbonsemleges üzemanyagok esetében, amelyeket a 4a. cikknek megfelelően használnak, a  $CCF_i = 1$ ;**

**7.2. A karbonsemleges üzemanyagoktól eltérő üzemanyagok esetében  $CCF_i = 0$ ;**

**7.3. A karbonsemleges üzemanyagok és a karbonsemleges üzemanyagoktól eltérő üzemanyagok keverékei esetében a CCF-et a következő képlet szerint kell kiszámítani:**

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

**Ahol:**

**$CCF_i$  a karbonkorrekciós együttható egy meghatározott keverékre vonatkozóan, amely hagyományos és**

**$i$  karbonsemleges üzemanyagból áll**

**$SHARES_{n,i}$  a Shares adatbázisban jelentett  $i$  megújuló üzemanyag százalékos aránya, amelyet**

**az utolsó elérhető  $n$  beszámolási időszakban említettek, és az átlagos részarányként számítják ki**

**valamennyi uniós tagállam vonatkozásában**

**$SHARES_{n-1,i}$  a Shares adatbázisban jelentett  $i$  megújuló üzemanyag százalékos aránya, amelyet**

**a második legutolsó rendelkezésre álló  $n$  jelentéstételi időszakban**

említettek, és az összes uniós tagállamra vonatkozó átlagos részarányként számítják ki  
valamennyi uniós tagállam vonatkozásában

A Shares adatbázis itt érhető el:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

#### *Indokolás*

*A rendeletnek be kell vezetnie egy megbízható és átlátható karbonkorrekciós együtthatót a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású tüzelőanyagokra. Ez nem változtatná meg a rendelet általános megközelítését, de segítene kiküszöbölni a csak a kipufogógáz-kibocsátásra épülő megközelítés hiányosságait, és felismerné a járművek és az általuk használt üzemanyagok tényleges üvegházhatásúgáz-lábnyomát.*

#### **Módosítás 87**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**III melléklet – 1 pont – 2 bekezdés – 9 albekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

egy új v nehézgépjármű **elsődleges járművének** mp célprofilhoz meghatározott, g/km-ben kifejezett, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett szén-dioxid-kibocsátása;

*Módosítás*

egy új v nehézgépjármű mp célprofilhoz meghatározott, g/km-ben kifejezett, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett szén-dioxid-kibocsátása;

#### *Indokolás*

*Ez a módosítás egy elírást javít, a III. mellékletben szereplő jelentés CO<sub>2</sub>\_v\_mp meghatározása csak a kész járművekre vonatkozik. Az elsődleges járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátását nem korrigálják az utasszámuk alapján, mivel egy adott alcsoport összes elsődleges járművét azonos utasszámmal szimulálják. Ez látható az I. melléklet 2.1. pontjában szereplő CO<sub>2</sub>p\_v\_mp meghatározásokból is, amelyek a korrekció céljából nem hivatkoznak a III. mellékletre.*

#### **Módosítás 88**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**IV melléklet – A rész – q a pont (új)**

(EU) 2019/1242 rendelet

IV melléklet – qa pont (új)

***q a) az N3 kategóriájú tehergépkocsi legnagyobb összömege az I. melléklet 2.7.2. bekezdésében említett EHC-ben a tehergépkocsi nyilvántartási országában, ha a tehergépkocsi egy vagy több félpótkocsival/vonórudas pótkocsival van összekapcsolva;***



## A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG ELJÁRÁSA

<b>Cím</b>	Az (EU) 2019/1242 rendeletnek az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások megerősítése és a jelentéstételi kötelezettségek beillesztése tekintetében történő módosítása, valamint az (EU) 2018/956 rendelet hatályon kívül helyezése
<b>Hivatkozások</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
<b>Illetékes bizottság</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 29.3.2023
<b>Véleményt nyilvánított</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 29.3.2023
<b>A vélemény előadója:</b> A kijelölés dátuma	Andris Ameriks 19.4.2023
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	24.5.2023
<b>Az elfogadás dátuma</b>	19.9.2023
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ :                    29 - :                    11 0 :                    3
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttagok</b>	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttagok (209. cikk, (7) bekezdés)</b>	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

## NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁS A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás