



A9-0313/2023

28.10.2023

*****I**
JELENTÉS

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))

Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

Előadó: Bas Eickhout

Az eljárások jelölései

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

(Az eljárás típusa a jogi aktus tervezetében javasolt jogalaptól függ.)

A jogi aktus tervezetének módosításai

A Parlament kéthasábos módosításai

A törlést *félkövér dőlt* betűk jelzik a bal oldali hasáb szövegében. A szövegváltoztatást *félkövér dőlt* betűk jelzik mindkét hasáb szövegében. Az új szöveget *félkövér dőlt* betűk jelzik a jobb oldali hasáb szövegében.

A módosítások fejlécének első és második sora a vizsgált jogi aktus tervezetének érintett szakaszára utal. Ha a módosítás már létező – a jogi aktus tervezetével módosítani kívánt – jogi aktusra vonatkozik, a fejléc egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyek a létező jogi aktusra és annak érintett rendelkezésére utalnak.

A Parlament módosításai egységes szerkezetbe foglalt (konszolidált) szöveg formájában

Az új szövegrészeket *félkövér dőlt* betűk jelzik. A törölt szövegrészeket a **█** jel jelzi, vagy azok át vannak húzva. A szövegváltoztatást a helyettesítendő szöveg törlésével vagy áthúzásával, és a helyébe lépő új szöveg *félkövér dőlt* szedésével jelzik.

Ettől eltérően a szolgálatok által a végleges szöveg kialakítása érdekében bevezetett, kimondottan technikai jellegű módosításokat nem kell jelölni.

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE	5
INDOKOLÁS	62
MELLÉKLET: AZON SZERVEZETEK ÉS SZEMÉLYEK FELSOROLÁSA, AMELYEKTŐL VAGY AKIKTŐL AZ ELŐADÓ ÉSZREVÉTELEKET KAPOTT	66
VÉLEMÉNY AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	67
VÉLEMÉNY A KÖZLEKEDÉSI ÉS IDEGENFORGALMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL ...	103
ELJÁRÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN	168
AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA	170

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

az (EU) 2019/1242 rendeletnek az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-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))

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2023)0088),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 192. cikkének (1) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C9-0025/2023),
 - tekintettel az olasz képviselőház és az olasz szenátus által a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról szóló 2. jegyzőkönyv alapján benyújtott, indokolt véleményre, amely szerint a jogalkotási aktus tervezete nem egyeztethető össze a szubszidiaritás elvével,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2023. július 12-i véleményére¹,
 - a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,
 - tekintettel eljárási szabályzata 59. és 40. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság és az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság véleményére,
 - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság jelentésére (A9-0313/2023),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. jóváhagyja az Európai Parlament és a Tanács ezen állásfoglaláshoz csatolt együttes nyilatkozatát;
 3. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát másik szöveggel váltja fel, lényegesen módosítja vagy lényegesen módosítani kívánja;
 4. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

¹ A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

Módosítás 1

Rendeletre irányuló javaslat 1 preambulumbekzdés

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 közleménynek¹⁰. 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.

¹⁰ A Bizottság közleménye – Az európai zöld megállapodás, 2019. december 11., COM(2019) 640 final.

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat 2 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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

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 közleménynek¹⁰. A Covid19-világjárvány által az Unió polgárainak egészségére és gazdasági jólétére gyakorolt nagyon súlyos hatások, **valamint az Ukrajna elleni orosz agresszió** ismeretében csak fokozódott az a felismerés, hogy milyen nagy szükség van az európai zöld megállapodásra, és az mekkora értéket képvisel.

¹⁰ A Bizottság közleménye – Az európai zöld megállapodás, 2019. december 11., COM(2019) 640 final.

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.

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, bizonyos hátrányos helyzetű *és kiszolgáltatott* csoportokat *pedig* különösen érzékenyen érint, például *az alacsony jövedelmű háztartásokat és személyeket*, 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

Rendeletre irányuló javaslat 3 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Az Unió az UNFCCC titkárságának 2020. december 17-én benyújtott, nemzetileg meghatározott frissített hozzájárulásban kötelezettséget vállalt arra, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenti az uniós gazdaság egészére vonatkozó nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásait.

Módosítás

(3) Az Unió az UNFCCC titkárságának 2020. december 17-én benyújtott, nemzetileg meghatározott frissített hozzájárulásban kötelezettséget vállalt arra, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenti az uniós gazdaság egészére vonatkozó nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásait. *A Tanács a 2022. október 24-i következtetéseiben^{1a} kijelentette, hogy készen áll arra, hogy az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag alapvető elemeiről folytatott tárgyalások lezárását követően a lehető leghamarabb, a glasgow-i éghajlati paktum 29. pontjával összhangban adott esetben frissítse az EU és tagállamai nemzetileg meghatározott hozzájárulását.*

^{1a} *A Tanács 2022. október 24-i következtetése az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) Felel 27. konferenciájának*

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹¹ útján az Unió jogszabályban rögzítette **azt a célt, hogy 2050-re a gazdaság egészére kiterjedően el kell érni a klímasemlegességet**. E rendelet egy kötelező érvényű uniós kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalást is megállapít, amely szerint 2030-ra az 1990-es szinthez viszonyítva legalább 55 %-kal csökkenteni kell a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást, amelyen az elnyelések levonása utáni kibocsátás értendő.

Módosítás

(4) Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹¹ útján az Unió jogszabályban rögzítette a **teljes gazdaságra kiterjedő klímasemlegességnek az Unión belül legkésőbb 2050-ig történő teljesítésének célkitűzését, valamint azt a célt, hogy ezt követően negatív kibocsátást érjenek el**. E rendelet egy kötelező érvényű uniós kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalást is megállapít, amely szerint 2030-ra az 1990-es szinthez viszonyítva legalább 55 %-kal csökkenteni kell a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást, amelyen az elnyelések levonása utáni kibocsátás értendő. **Az említett rendelet azt is előírja, hogy a Bizottságnak – legkésőbb hat hónappal a Párizsi Megállapodás alapján elvégzett első átfogó értékelést követően – adott esetben egy 2040-re teljesítendő, köztes uniós éghajlat-politikai célértéket kell javasolnia, és ezzel egyidejűleg közzé kell tennie az Unió üvegházhatású gázokkal kapcsolatos, a 2030 és 2050 közötti időszakra szóló tervezett indikatív költségvetését – amely azon nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátások indikatív teljes mennyiségét jelenti, amelyek kibocsátására az említett időszakban várhatóan sor kerül anélkül, hogy veszélybe kerülnének az Unió Párizsi Megállapodás szerinti kötelezettségvállalásai –, valamint az említett indikatív költségvetés alapjául szolgáló módszertant. 2023. június 15-én az éghajlatváltozással foglalkozó európai tudományos tanácsadó testület közzétette tudományos tanácsadását az egész Unióra kiterjedő, 2040-re vonatkozó éghajlat-**

politikai célkitűzés és az üvegházhatású gázokkal kapcsolatos, a 2030–2050 közötti időszakra szóló költségvetés meghatározásához^{11a}.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

^{11a} Az éghajlatváltozással foglalkozó európai tudományos tanácsadó testület, 2023: Scientific advice for the determination of an EU-wide 2040 climate target and a greenhouse gas budget for 2030-2050 [Tudományos tanácsadás az egész Unióra kiterjedő, 2040-re vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzés és az üvegházhatású gázokkal kapcsolatos, a 2030–2050 közötti időszakra szóló költségvetés meghatározásához]

Módosítás 5

Rendeletre 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. ***Jelenleg az Unióban a közúti közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás több mint egynegyedéért a nehézgépjárművek felelősek, amelyek az Unió teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának több mint 6%-át adják, ami több, mint a légi vagy tengeri közlekedésből származó kibocsátás. Az EU fenntartható és***

intelligens mobilitási stratégiájának célja, hogy 2050-ig 90%-kal csökkentse a közlekedési ágazat kibocsátásait, ideértve a kibocsátáscsökkentési nehézségekkel szembenező ágazatokat is, például a légi és a tengeri közlekedést. Ehhez további csökkentési célkitűzésekre van szükség a dekarbonizációra alkalmas ágazatok, például a közúti közlekedés tekintetében 2050-ig. Ennek az átállásnak figyelembe kell vennie e folyamat ipari és társadalmi kihívásait a foglalkoztatás és a mindenki számára elérhető mobilitás biztosítása érdekében.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 8 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.

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. ***Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló, a közúti közlekedési ágazatot érintő ambiciózus fellépés nélkül nagyobb kibocsátáscsökkentésre lenne szükség az egyéb ágazatokban, olyan ágazatokat is beleértve, amelyeknél a dekarbonizáció nagyobb kihívást jelent.***

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat 8 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8a) A nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére vonatkozó követelmények szigorítása és a szükséges elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítése kulcsszerepet fog játszani abban, hogy a teljes nehézgépjármű-flotta elérje a gazdaság egészére kiterjedő klímasemlegességet legkésőbb 2050-re az (EU) 2021/1119 rendeletben foglaltak szerint, más olyan kezdeményezésekkel együtt, amelyek szükségesek a közúti forgalomról a vasútra való áttérés felgyorsításához és a vasúti áruszállítás növeléséhez.

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 9 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9) A szén-dioxid-kibocsátáscsökkentésre 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.

(9) A szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére vonatkozó **felülvizsgált** 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 **és a kapcsolódó magas színvonalú munkahelyek megőrzését, mivel a gépjárműipar továbbra is az uniós gazdaság egyik pillére.** 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

Rendeletre irányuló javaslat 9 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9a) Az akkumulátoros elektromos járművek, az üzemanyagcellás és az egyéb hidrogénüzemű járművek nagy potenciállal rendelkeznek a nehézgépjárművekkel való szállítás ágazata egyes szegmenseinek dekarbonizációja tekintetében, és ezek fejlesztését ösztönözni kell, figyelembe véve, hogy egyetlen technológia sem létezik környezeti hatások nélkül.

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat 10 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(10) Mindezekre tekintettel a 2030-tól kezdődő időszakra új, szigorúbb szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési 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.

(10) Mindezekre tekintettel a 2030-tól kezdődő időszakra a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó új, szigorúbb csökkentési célértékeket kell megállapítani az új nehézgépjárművekre. **Ezeket a** célértékeket olyan szinten kell **megállapítani, hogy** egyértelműen **jelezzék**, hogy fel kell gyorsítani a kibocsátásmentes járművek elterjedését az uniós piacon, költséghatékony módon **ösztönözzék** a kibocsátásmentes technológiákra irányuló innovációt, **megadják a szükséges jelzést az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra Unió-szerte való alkalmazásának felgyorsításához, biztosítsák az uniós ipar hosszú távú versenyképességét a világpiacon, és hozzájáruljanak a közlekedési vállalatok működési**

költségeinek csökkentéséhez, miközben biztosítják, hogy az Unió teljesítse az éghajlatra és a légszennyezésre vonatkozó célkitűzéseit.

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 10 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(10a) Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) legfrissebb adatai szerint 2021-ben az Unió városi lakosságának 97%-a volt kitéve az Egészségügyi Világszervezet által meghatározott irányadó egészségügyi határértéket meghaladó finomrészcsekkoncentrációnak^{1a}. Európában 2020-ban 275 000 idő előtti haláleset volt tulajdonítható a magas szállópor-koncentrációnak való kitétségnek, 64 000 idő előtti haláleset pedig a magas NO₂-koncentrációnak való kitétségnek^{1b}. A kibocsátásmentes járművek elterjedésének felgyorsításával a CO₂-kibocsátás csökkentésére vonatkozó szigorúbb követelmények is hozzájárulnak a közúti közlekedésből származó levegőszennyezés csökkentéséhez.

^{1a} *Europe's Air Quality Status 2023 (Európa levegőminőségi helyzete, 2023), Európai Környezetvédelmi Ügynökség (2023).*

^{1b} *Health impacts of air pollution in Europe (A levegőszennyezés egészségügyi hatásai Európában), Európai Környezetvédelmi Ügynökség (2023).*

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 1 bekezdés

A frissített új iparstratégia¹⁴ 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 iparstratégia¹⁴ 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 tehergépjárművek beszerzésében. ***Különös figyelmet kell fordítani arra is, hogy ez az átállás milyen hatással lesz a kkv-kra az ellátási lánc mentén.***

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

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

Módosítás 13**Rendeletre irányuló javaslat
11 a preambulumbekzdés (új)***A Bizottság által javasolt szöveg**Módosítás*

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

Módosítás 14**Rendeletre irányuló javaslat
12 preambulumbekzdés***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 javaslatban¹⁶ meghatározottak szerint.

(12) A haszongépjárművek az áruk és a személyek mozgásának alapvető eszközei. Az olyan tényezők, mint a kibocsátásmentes járművek költsége, a töltőinfrastruktúra rendelkezésre állása, az innováció fenntartásának és felgyorsításának szükségessége, valamint a szén-dioxid-árazási intézkedések hatása döntő fontosságúak az ambiciózusabb szén-dioxid-csökkentési célok eléréséhez. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló (EU) .../... európai parlamenti és tanácsi rendelet (AFIR) meghatározza a nehézgépjárművek számára kijelölt, nyilvánosan elérhető elektromos és egyéb töltőpontokkal való minimális lefedettséget. Több tagállam már bejelentette, hogy meghaladja ezeket a minimumkövetelményeket, és több

európai tehergépjármű-gyártó közös vállalatokat hozott létre a nyilvános töltőhálózatok telepítésére és üzemeltetésére Európa-szerte. A megerősített szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak ösztönözniük kell az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra üzemeltetőinek további beruházásait. A tagállamok számára ezzel összefüggésben elegendő támogatást kell biztosítani, különösen uniós finanszírozási eszközökből, és ösztönözni kell őket arra, hogy felülvizsgált nemzeti szakpolitikai kereteikbe építsenek be olyan intézkedéseket, amelyek támogatják az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítését a járműtelepeken, a logisztikai központokban és a raktárakban. Az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítése ugyanolyan fontos a magánterületeken, például magánraktárakban és logisztikai központokban. További intézkedéseket kell hozni az elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó engedélyezési eljárás időtartamának csökkentése érdekében is. Mindezek a kezdeményezések hozzá fognak járulni az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra szükséges kiépítéséhez az egész Unióban.

¹⁶ 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.

¹⁶ 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.

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat 12 a preambulumbekzdés (új)

(12a) A Bizottságnak az e rendelet hatálybalépésétől számított 6 hónapon belül össze kell hívnia egy kibocsátásmentes nehézgépjárművekkel foglalkozó fórumot, amely a nyilvános töltőállomások üzemeltetőit, az átvitelrendszer-üzemeltetőket, a távolsági fuvarozókat, a városi logisztikai szolgáltatókat, a tömegközlekedési szolgáltatókat, a civil társadalmat, az agytrösztöket, a tagállamokat és a gyártókat tömöríti annak érdekében, hogy a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére vonatkozó megnövekedett célokra tekintettel együttműködjenek az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra eredményes és költséghatékony kiépítésén. A fórum munkájának elő kell segítenie különösen az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló (EU) .../... európai parlamenti és tanácsi rendelet (AFIR) 22. cikkének (2) bekezdésében említett első felülvizsgálat előkészítését annak biztosítása érdekében, hogy az említett rendeletben meghatározott célértékek összhangban legyenek e rendelet törekvéseivel.

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat 14 a preambulumbekkezdés (új)

(14a) A képzéshez és az átképzéshez való hozzáférés számos ágazatban kulcsfontosságú a társadalmilag igazságos átmenet szempontjából, köztük a nehézgépjármű-ágazatban, ahol alapvető változásokra van szükség. A nehézgépjármű-ágazatnak biztosítani kell, hogy a munkavállalók hozzáférjenek az átképzési lehetőségekhez, és ösztönözve legyenek arra, hogy ezeket a lehetőségeket

igénybe vegyék, saját költség nélkül. Az igazságos és eredményes átmenet biztosítása érdekében alapvető fontosságú a nehézgépjármű-ágazat munkaerőpiacán várható változások feltérképezése és elemzése.

Módosítás 17

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*** résziaci felhasználások ***esetében a technológiai fejlődés elég gyors lesz-e ahhoz, hogy a kipufogógáz-mentes technológia valódi alternatívát jelentsen.*** Ide ***tartozhatnak*** például a ***sajátos terep- és időjárás 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 18

Rendeletre irányuló javaslat 15 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(15) A teljes tehergépjármű-állomány heterogén összetétele miatt ***rövid távon bizonyos teret kell engedni meghatározott résziaci felhasználások lehetővé tétele érdekében.*** Ide ***tartozhat*** például a ***gépjárművek*** olyan kritikus biztonsági és védelmi alkalmazások céljára ***való használata,*** amelyek kipufogógáz-mentes technológiákkal nem teljesíthetők. A szóban forgó járművek a teljes nehézgépjármű-állománynak azonban minden bizonnyal csak korlátozott részét képezik. ***A felülvizsgálatról szóló záradékban értékelni kell, hogy alkalmazhatók-e a szén-dioxidra vonatkozó célkitűzések a résziaci felhasználásokra és a nem hitelesített járművekre is.***

(15a) A nehézgépjárművek teljes életciklusra vetített szén-dioxid-

kibocsátásainak uniós szintű értékelése érdekében a Bizottságnak meg kell vizsgálnia annak lehetőségét, hogy kidolgozható-e közös uniós módszertan az uniós piacon forgalomba hozott nehézgépjárművek teljes életciklusra vetített szén-dioxid-kibocsátásának értékelésére, valamint az e kibocsátásokra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra.

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat 16 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(16) Az ajánlatkérő szervezeteknek vagy közszolgáltató ajánlatkérőknek az I. melléklet 4.2. pontjában említett járművek beszerzésére vagy használatára irányuló szerződések odaítélésekor figyelembe kell venniük az ellátás rezilienciáját, követve többek között az „Iránymutatás a harmadik országbeli ajánlattevők és áruk uniós közbeszerzési piacon való részvételéről” (C(2019) 5494 final) dokumentumot.

Módosítás

(16) *A fenntartható és reziliens ellátási láncok biztosítása, valamint a kibocsátásmentes nehézgépjárművek, különösen a városi autóbuszok gyorsított bevezetéséhez szükséges egyes technológiák és termékek területén fennálló jelenlegi stratégiai importfüggőségek csökkentése és az új függőségek kialakulásának megelőzése érdekében* az ajánlatkérő szervezeteknek vagy közszolgáltató ajánlatkérőknek az I. melléklet 4.2. pontjában említett járművek beszerzésére vagy használatára irányuló szerződések odaítélésekor figyelembe kell venniük az ellátás *fenntarthatóságát és* rezilienciáját, követve többek között az „Iránymutatás a harmadik országbeli ajánlattevők és áruk uniós közbeszerzési piacon való részvételéről” című dokumentumot (C(2019) 5494 final). *Az ajánlat fenntarthatósághoz és rezilienciához való hozzájárulására vonatkozó kritériumok közbeszerzési eljárásokkal kapcsolatos figyelembevétele nem érinti az ajánlatkérő hatóságok és közszolgáltató ajánlatkérők azon lehetőségét, hogy a 2014/23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 41. cikkének (3) bekezdésével és (64) preambulumbekkezdésével, a 2014/24/EU irányelv 67. cikkének (5) bekezdésével és a*

2014/25/EU irányelv 82. cikkének (5) bekezdésével összhangban magasabb határértéket állapítsanak meg a környezeti fenntarthatósággal vagy innovációval kapcsolatos kritériumok tekintetében.

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat 17 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.

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. **Figyelembe véve továbbá a kibocsátásmentes járművek magas technológiai készenléti szintjét (TRL), nincs nyomós ok arra, hogy továbbra is kiegészítő ösztönzőket biztosítsanak az alacsony kibocsátású járművek számára.** Ezt az ösztönző mechanizmust **2025-től meg kell szüntetni az alacsony kibocsátású nehézgépjárművekre vonatkozóan, össze kell hangolni a jelenlegi piaci fejleményekkel, 2030-tól pedig teljes mértékben meg kell szüntetni.**

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat 21 preambulumbekkezdés – 4 bekezdés

Azon bizonyos járműcsoportoknak, amelyek rendelkeznek ugyan típusjóváhagyással, 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, valamint más, nem szabványos tengelykonfigurációjú járművek, mint például a több mint négy tengellyel vagy több mint két hajtott tengellyel rendelkező járművek, a legfeljebb 7,5 tonna legnagyobb össztömegű kis autóbuszok **és a legfeljebb 5 tonna legnagyobb össztömegű kis tehergépkocsik.**

Azon bizonyos járműcsoportoknak, amelyek rendelkeznek ugyan típusjóváhagyással, 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, valamint más, nem szabványos tengelykonfigurációjú járművek, mint például a több mint négy tengellyel vagy több mint két hajtott tengellyel rendelkező járművek **és a 7,5 tonna alatti legnagyobb össztömegű kis autóbuszok.**

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat 21 preambulumbekendés – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

törölve

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat 25 a preambulumbekendés (új)

(25a) Az olyan különleges felépítményű gépjárművek, mint a szemétszállító tehergépjárművek, a billenős tehergépjárművek vagy a betonkeverő tehergépjárművek CO₂-kibocsátását a VECTO már tanúsítja, a járműgyártók és a tagállamok ellenőrzik és jelentik, és számos kibocsátásmentes különleges felépítményű gépjármű már kereskedelmi forgalomban van Európában. A különleges felépítményű gépjárművek CO₂-kibocsátása a nehézgépjárművek kibocsátásának mintegy 5%-át, míg arányuk az értékesített nehézgépjárművek mintegy 10%-át teszi ki. Mivel többnyire városokban közlekednek, a különleges felépítményű gépjárművek a városi levegő minőségére is jelentős hatást gyakorolnak. A legtöbb ilyen jármű kis futásteljesítménnyel és kiszámítható útvonalakon közlekedik, és éjszakára telepeken tárolják őket, ami megkönnyíti az üzemeltetők számára a kibocsátásmentes járművek üzemeltetését. A CO₂-kibocsátás csökkentésére vonatkozó célértékeket ezért ezekre a járművekre is alkalmazni kell.

Módosítás 24

Rendeletre irányuló javaslat 25 b preambulumbekzdés (új)

(25b) Tekintettel a járműszegmens műszaki felkészültségére és a városi levegőminőség javításának szükségességére az 5 tonnánál kisebb össztömegű kis méretű tehergépjárműveknek is teljesíteniük kell az e rendeletben meghatározott széndioxid-kibocsátási célértékeket. Mivel a járművek ezen alcsoportjainál a széndioxid-kibocsátás műszaki okokból

egyelőre nem határozható meg az (EU) 2017/2400 rendelet alapján, a 715/2007/EU rendelet szerinti típusjóváahagyás során meghatározott szén-dioxid-kibocsátásukat kell felhasználni a gyártókra vonatkozó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámítására. Bár a járművek ezen alcsoportjaira nem vonatkoznak a járműgyártók nyomkövetési és beszámolási kötelezettségei, újonnan történő nyilvántartásba vételüket a tagállamok bejelentik. A járművek futásteljesítményének és hasznos terhének meghatározása céljából ezeket a járműveket az e rendelet I. mellékletének 1.4. pontjában meghatározott alcsoportokhoz kell besorolni.

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat 25 c preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(25c) A szén-dioxid-kibocsátást csökkentő technológiával felszerelt pótkocsik fejlesztésének megkönnyítése és széles körű használatuk lehetővé tétele érdekében elengedhetetlen az ilyen technológiák jóváahagyási keretének haladéktalan naprakésszé tétele és kiterjesztése, különösen az elektromos pótkocsik esetében, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváahagyásáról és piacfelügyeletéről szóló (EU) 2018/858 rendelet kiigazítása révén.

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat 26 preambulumbekzdés

(26) Miután az alágazat műszakilag már felkészült, a városokban pedig jobb levegőminőségre van szükség, meg kell határozni az új, kibocsátásmentes városi buszok kötelező minimális részarányát.

(26) **2021-ben e szegmens Unión belüli összes értékesítésének 23%-át kibocsátásmentes buszok tették ki, és néhány tagállam, köztük Hollandia és Bulgária esetében ez az érték már megközelíti a 100%-ot.** Miután az alágazat műszakilag már felkészült, a városokban pedig jobb levegőminőségre van szükség, meg kell határozni a kibocsátásmentes új városi buszok kötelező minimális részarányát.

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat 27 preambulumbekkezdés

(27) **A kibocsátásmentes városi buszok kötelező minimális részaránya azt a társadalmi igényt tükrözi, hogy a tömegközlekedés megfizethető legyen, a vidéki területeken is.** A kibocsátásmentes városi buszok kötelező minimális részaránya várhatóan kínálatuk bővülését fogja eredményezni, ami feltehetően pozitív hatást gyakorol a beszerzési költségekre, mind az említett járművek vételárát, mind a teljes tulajdonlási költségeket illetően, tükrözve az üzemeltetésüknek köszönhetően megtakarított tüzelőanyag-mennyiséget. A városi buszok „Tiszta buszok” platform keretében történő közös beszerzése tovább csökkentheti e járművek beszerzési költségeit, a javasolt Szociális Klímaalapot pedig a tagállamok arra is használhatnák, hogy csökkentett árú vagy ingyenes tömegközlekedési jegyekkel vagy bérletekkel támogassák a rászorulókat. Végezetül a regionális és távolsági autóbuszokra – többek között a vidéki területeken történő közlekedésre – továbbra is vonatkoznak a

(27) A kibocsátásmentes városi buszok kötelező minimális részaránya várhatóan kínálatuk bővülését fogja eredményezni, ami feltehetően pozitív hatást gyakorol a beszerzési költségekre, mind az említett járművek vételárát, mind a teljes tulajdonlási költségeket illetően, tükrözve az üzemeltetésüknek köszönhetően megtakarított tüzelőanyag-mennyiséget. A városi buszok „Tiszta buszok” platform keretében történő közös beszerzése tovább csökkentheti e járművek beszerzési költségeit, a javasolt Szociális Klímaalapot pedig a tagállamok arra is használhatnák, hogy csökkentett árú vagy ingyenes tömegközlekedési jegyekkel vagy bérletekkel támogassák a rászorulókat. Végezetül a regionális és távolsági autóbuszokra – többek között a vidéki területeken történő közlekedésre – továbbra is vonatkoznak a nehézgépjárművekre vonatkozó célértékek. A Szociális Klímaalapból nyújtott támogatásból biztosítani lehetne a megfizethető tömegközlekedéshez való hozzáférést, különös tekintettel a vidéki

nehézségjarművekre vonatkozó célértékek. A Szociális Klímaalapból nyújtott támogatásból biztosítani lehetne a megfizethető tömegközlekedéshez való hozzáférést, különös tekintettel a vidéki területek sajátos szükségleteire, és meg lehetne előzni a közlekedési szegénységet²¹.

²¹ A Szociális Klímaalapról szóló rendeletben szereplő fogalommeghatározással összhangban (a 2. cikk 2a. pontja).

területek sajátos szükségleteire, és meg lehetne előzni a közlekedési szegénységet²¹. ***A Bizottságnak fontolóra kell vennie a tiszta járművekről szóló irányelv^{21a} módosítását is, hogy az összhangba kerüljön e rendelet célkitűzéseivel.***

²¹ A Szociális Klímaalapról szóló rendeletben szereplő fogalommeghatározással összhangban (a 2. cikk 2a. pontja).

21a Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1161 irányelve (2019. június 20.) a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv módosításáról (HL L 188., 2019. 7.12., 116 o.).

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat 27 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(27a) Lehetővé kell tenni, hogy azok a városi területek, ahol már hosszú időn keresztül jelentős beruházásokat különítettek el vagy költöttek el az infrastruktúra átalakítására annak érdekében, hogy lehetővé tegyék a biometán városi autóbuszokban való felhasználását, kérelmezhesék a Bizottságtól a városi buszokra vonatkozó célértéktől való ideiglenes eltérést. Az ilyen mentességeknek 2035-re meg kell szűnniük.

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat 27 b preambulumbekzdés (új)

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

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat 28 preambulumbekkezdés

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 tényezőt utoljára a 2029. évi beszámolási időszakra lehet alkalmazni, mivel ezt követően már nem lesz szükség a kibocsátásmentes járművek piacra lépésének előmozdítására.

Módosítás 31

Rendeletre irányuló javaslat 30 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.

Módosítás

(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 a meglévő és a kibocsátásmentessé válás érdekében utólagosan átalakított járművek**

átcsoportosítását is. A meglévő járművek utólagos átalakítása nagyszerű lehetőséget jelent a kibocsátásmentes mobilitásra való áttérés költség- és erőforrás-hatékony módon történő felgyorsítására.

Módosítás 32

Rendeletre irányuló javaslat 32 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(32) A kibocsátási jóváírások és kibocsátási tartozások több éves jelenlegi rendszerét 2039-ig meg kell hosszabbítani, mivel a csökkentési célértékek 2030 után is tovább szigorodnak 2040-ig, ami a gyártók részéről előrettekintő műszaki fejlesztéseket igényel ezen időszak alatt is.

Módosítás

(32) A kibocsátási jóváírások és kibocsátási tartozások több éves jelenlegi rendszerét 2039-ig meg kell hosszabbítani, mivel a csökkentési célértékek 2030 után is tovább szigorodnak 2040-ig, ami a gyártók részéről előrettekintő műszaki fejlesztéseket igényel ezen időszak alatt is.

Mindazonáltal a gyártóknak 2029-ben, 2034-ben és 2039-ben minden fennmaradó kibocsátási tartozást el kell számolniuk, és a megszerzésüket követő öt éven belül fel nem használt kibocsátási jóváírásoknak automatikusan le kell járniuk, elkerülve ezzel a törekvések alacsony szinten való rögzülését.

Módosítás 33

Rendeletre irányuló javaslat 38 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(38a) A kibocsátásmentes nehézgépjárművek piaci bevezetése számos tényezőtől függ, többek között az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítése terén elért eredményektől, a kibocsátásmentes közúti mobilitásra való gazdaságilag életképes és társadalmilag igazságos átmenet további előmozdítását célzó szempontoktól, valamint az e járművek korszerűsítését ösztönző egyéb

szabályozási intézkedésektől. Ezeket az elemeket a felülvizsgálat részeként gondosan értékelni kell. A hatékonyabb járművek elterjedésének előmozdítása érdekében a Bizottságnak a felülvizsgálat részeként meg kell vizsgálnia azt is, hogy milyen hatással járna az uniós piacon forgalomba hozott új kibocsátásmentes nehézgépjárművekre vonatkozó energiahatékonysági minimum-küszöbértékek megállapítása.

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

1 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Ez a rendelet szén-dioxid-kibocsátási előírásokat állapít meg az új nehézgépjárművekre vonatkozóan annak érdekében, hogy ezáltal hozzájáruljon az Unió által az **üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése tekintetében** az (EU) 2018/842 rendeletben²³ megállapított **célérték** teljesítéséhez és a Párizsi Megállapodás²⁴ célkitűzéseinek eléréséhez, valamint hogy biztosítsa a belső piac megfelelő működését.

²³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 16., 2018.6.19., 26. o.).

Módosítás

(1) Ez a rendelet szén-dioxid-kibocsátási előírásokat állapít meg az új nehézgépjárművekre vonatkozóan annak érdekében, hogy ezáltal hozzájáruljon az Unió **klímasemlegességi célkitűzésének és az Unió** által az (EU) 2021/1119 **rendeletben**^{23a} **megállapított köztes uniós éghajlat-politikai célértékek, valamint** az (EU) 2018/842 rendeletben²³ megállapított **tagállami célértékek** teljesítéséhez és a Párizsi Megállapodás²⁴ célkitűzéseinek eléréséhez, valamint hogy biztosítsa a belső piac megfelelő működését.

²³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 16., 2018.6.19., 26. o.).

23a Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

²⁴ HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

²⁴ HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – c a pont (új)

(EU) 2019/1242 rendelet

3 cikk – 1 bekezdés – 8 pont

Hatályos szöveg

8. járműalcsoport: az I. melléklet 1. pontjában meghatározott olyan járművek csoportja, amelyek jellemzője, hogy megfelelnek az adott járművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározására alkalmas közös és megkülönböztető műszaki kritériumoknak;

Módosítás

ca) A 8. pont helyébe a következő szöveg lép:

*„8. járműalcsoport: az I. melléklet 1. pontjában meghatározott olyan járművek csoportja, amelyek jellemzője, hogy megfelelnek az adott járművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározására alkalmas közös és megkülönböztető műszaki kritériumoknak, **figyelembe véve a 7,4 tonna alatti legnagyobb össz tömegű kis és közepes méretű tehergépjárművek I. melléklet 1.1.1a. táblázatában meghatározott besorolását;**”*

(32019R1242)

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – e pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 cikk – 1 bekezdés – 10 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

e) A 10. pontot ***el kell hagyni.***

e) A 10. pont ***helyébe a következő szöveg lép:***

„10. »gyártó«: az a személy vagy szerv, akihez vagy amelyhez az adott időszakban nyilvántartásba vett járműveket a 7a. cikkel összhangban besorolták;”;

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – g pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 cikk – 1 bekezdés – 11 pont – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

a) olyan nehézgépjárművek, amelyek ***szén-dioxid-kibocsátása legfeljebb 5 g/(t km) vagy 5 g/(p km), az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkével összhangban meghatározva;***

a) ***2034. december 31-ig*** olyan nehézgépjárművek, amelyek ***nem rendelkeznek belső égésű motorral, vagy olyan belső égésű motorral rendelkeznek, amelynek kibocsátása kevesebb mint 3 g CO₂/(t km) vagy 1 g CO₂/(p km), az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkével összhangban meghatározva; 2035. január 1-től olyan nehézgépjárművek, amelyek nem rendelkeznek belső égésű motorral, vagy olyan belső égésű motorral rendelkeznek, amelynek kibocsátása kevesebb mint 1 g CO₂/(t km) vagy 1 g CO₂/(p km), az (EU) 2017/400 rendelet 9. cikkével összhangban meghatározva;***

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – g pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 cikk – 1 bekezdés – 11 pont – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b) olyan nehézgépjárművek, amelyek

b) ***2034. december 31-ig*** olyan

megfelelnek az e rendelet I. mellékletének 1.1.4. pontjában meghatározott feltételeknek, amennyiben rájuk vonatkozóan az (EU) 2017/2400 rendelet szerint nem határoztak meg szén-dioxid-kibocsátást;

nehézgépjárművek, amelyek nem rendelkeznek belső égésű motorral, vagy olyan belső égésű motorral rendelkeznek, amelynek szén-dioxid-kibocsátása az 595/2009/EK vagy a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban történő meghatározás szerint legfeljebb 3 g CO₂/kWh vagy 3 g CO₂/km, amennyiben rájuk vonatkozóan az (EU) 2017/2400 rendelet szerint nem határoztak meg szén-dioxid-kibocsátást; 2035. január 1-től olyan nehézgépjárművek, amelyek nem rendelkeznek belső égésű motorral, vagy olyan belső égésű motorral rendelkeznek, amelynek szén-dioxid-kibocsátása az 595/2009/EK vagy a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban történő meghatározás szerint legfeljebb 1 g CO₂/kWh vagy 1 g CO₂/km, amennyiben rájuk vonatkozóan az (EU) 2017/2400 rendelet szerint nem határoztak meg szén-dioxid-kibocsátást;

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – g pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 cikk – 1 bekezdés – 11 pont – b a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) 2029. december 31-ig olyan N2 kategóriájú, 7,4 tonna alatti legnagyobb össztömegű nehézgépjárművek, amelyek nem rendelkeznek belső égésű motorral, vagy olyan belső égésű motorral rendelkeznek, amelynek szén-dioxid-kibocsátása legfeljebb 3 g CO₂/(t km) az (EU) 2018/858 rendelettel összhangban meghatározva, amennyiben rájuk vonatkozóan az (EU) 2017/2400 rendelet szerint nem határoztak meg szén-dioxid-kibocsátást; 2030. január 1-től olyan N2 kategóriájú, 7,4 tonna alatti legnagyobb össztömegű nehézgépjárművek, amelyek nem rendelkeznek belső égésű motorral,

vagy olyan belső égésű motorral rendelkeznek, amelynek szén-dioxid-kibocsátása legfeljebb 1 g CO₂/(t km) az (EU) 2018/858 rendelettel összhangban meghatározva, amennyiben rájuk vonatkozóan az (EU) 2017/2400 rendelet szerint nem határoztak meg szén-dioxid-kibocsátást;

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – i pont
(EU) 2019/1242 rendelet
3 cikk – 1 bekezdés – 23 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

23a. „extra nehéz járműszerelvényben használható tehergépjármű” vagy „EHC-tehergépjármű”: olyan, járműszerelvény részeként használható N3 kategóriájú jármű, amely megfelel az alábbi tervezési és gyártási kritériumoknak:

- a) rendelkezik kapcsolószerkezettel;
- b) legalább három tengellyel rendelkezik;
- c) névleges motorteljesítménye legalább 400 kW;
- d) a járműszerelvény műszakilag megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 60 tonnát;

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont
(EU) 2019/1242 rendelet
3a cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A különleges rendeltetésű járművektől, a terepjáró járművektől és a különleges rendeltetésű terepjáró

Módosítás

(1) A különleges rendeltetésű járművektől, a terepjáró járművektől és a különleges rendeltetésű terepjáró

járművektől eltérő új, motoros nehézgépjárművek **és különleges felépítményű gépjárművek** uniós állományának átlagos szén-dioxid-kibocsátását a 2019. évi beszámolási időszak átlagos szén-dioxid-kibocsátásához képest a következő százalékos arányok szerint kell csökkenteni:

járművektől eltérő új, motoros nehézgépjárművek uniós állományának átlagos szén-dioxid-kibocsátását a 2019. évi beszámolási időszak átlagos szén-dioxid-kibocsátásához képest a következő százalékos arányok szerint kell csökkenteni:

Módosítás 42

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

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

c) **70** %-kal valamennyi járműalcsoporthoz képest a 2035 és 2039 közötti évek beszámolási időszakai tekintetében;

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont
(EU) 2019/1242 rendelet
3 a cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) E szén-dioxid-kibocsátási célértékekhez az egyes járműalcsoporthoz az I. melléklet 4.3. pontjában meghatározottak szerint kell hozzájárulniuk.

Módosítás

(2) E szén-dioxid-kibocsátási célértékekhez az egyes járműalcsoporthoz az I. melléklet 4.3. pontjában meghatározottak szerint kell hozzájárulniuk, **figyelembe véve a nem tanúsított járműveknek az I. melléklet 1.1.1a. táblázatában meghatározott besorolását.**

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet
3 a cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3a. cikk

(3a) *Az I. melléklet 1.1.1a. pontjával összhangban az I. melléklet 1.1. pontjában szereplő alcsoportok egyikébe sem besorolt nehézgépjárműveket figyelembe kell venni annak értékelése során, hogy a gyártók megfelelnek-e az (1) bekezdésben meghatározott csökkentési célértékekre vonatkozó előírásoknak.*

Módosítás 45

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3aa. cikk

További intézkedések az uniós piacon a kibocsátásmentes járművekre való átállás támogatására

A Bizottság ... [e rendelet hatálybalépésének napjától számított 6 hónappal]-ig a 17. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el az e rendelet meghatározása szerint kibocsátásmentessé átalakított, belső égésű motorral rendelkező járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályoknak a sorozatban gyártott járművek jóváhagyásának lehetővé tétele érdekében történő harmonizálása céljából. A Bizottság e rendelet alkalmazásával összefüggésben mérlegeli egy, a kibocsátásmentessé átalakított, belső égésű motorral rendelkező járművek széndioxid-egyenértékének kiszámítására vonatkozó szabály bevezetését is.

Módosítás 46

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 a b cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3ab. cikk

További intézkedések az uniós piacon a kibocsátásmentes nehézgépjárművek iránti kereslet támogatására

A Bizottság 2024. június 30-ig jogalkotási javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a nagy flottáüzemeltetők tulajdonában lévő vagy általuk lízingelt kibocsátásmentes nehézgépjárművek részarányának növelése érdekében. A javaslatnak a nagy flottáüzemeltetőkre vonatkozó kötelező kibocsátásmentességi előírásokat kell tartalmaznia, figyelembe véve ugyanakkor a regionális különbségeket, valamint az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítettségének szintjét.

Módosítás 47

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 b cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok ***dönthetnek úgy, hogy*** az egyes beszámolási időszakokban nyilvántartásba vett ***városi autóbuszok*** egy korlátozott ***részét kizárják*** az e cikk szerinti kötelezettség ***alól***, amennyiben ***megerősítik, hogy a jármű feladatát egy kibocsátásmentes jármű nem képes egyenértékűen ellátni, és ezért a sajátos terep- és időjárás viszonyokból adódó***

A tagállamok ***kérelmet nyújthatnak be a Bizottsághoz az I. melléklet 4.2. pontjában említett***, az egyes beszámolási időszakokban nyilvántartásba vett ***járművek*** egy korlátozott ***részének*** az e cikk szerinti kötelezettség ***hatálya alól való kizárása érdekében***, amennyiben ***ezt a helyi hatóságok által az (EU) 2019/1161 irányelv szerinti tagállami cél elérése***

társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontjából közérdek, hogy e célra nyilvántartásba vegyék a nem kibocsátásmentes járművet.

érdekében e rendelet hatálybalépése előtt végrehajtott vagy eldöntött, a biometán-töltőinfrastruktúrába történő jelentős beruházások indokolják. Az ilyen mentességre való jogosultsághoz a járműveket kedvező hulladékkezelési folyamatból – például trágya, települési hulladék és települési szennyvíz kezeléséből – származó biometánnal kell üzemeltetni, amit származási bizonyítványokkal kell garantálni. A Bizottság megadja ezt a mentességet, amennyiben arra a következtetésre jut, hogy az e bekezdésben, valamint a második albekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusban meghatározott feltételek teljesülnek. Az ilyen mentességek 2035. január 1-jén megszűnnek.

Módosítás 48

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 b cikk – 2 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a járművek tagállamok által kizárható maximális részarányának, valamint *a terep- és időjárási viszonyokból adódó azon társadalmi-gazdasági költség-haszonnak a meghatározására, amely elégséges indok az előző bekezdésben említett kizárásra.*

Módosítás 49

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 c cikk – cím

Módosítás

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a járművek tagállamok által kizárható maximális részarányának, valamint *az előző bekezdésben említett kizárás engedélyezéséhez a tagállamok által benyújtandó információk típusának meghatározása érdekében.*

Közbeszerzési eljárások

A városi autóbuszok fenntartható és reziliens ellátási láncainak biztosítása közbeszerzési eljárások révén

Módosítás 50

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 c cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) Az ajánlatkérő szervek vagy közszolgáltató ajánlatkérők a 3b. cikkben említett járművek beszerzésére vagy **használatára irányuló közbeszerzési szerződések odaítélését arra alapozzák, hogy melyik a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat, ami** a vonatkozó nemzetközi joggal összhangban **a legjobb ár-minőség arányt biztosító és az ellátás biztonságához a legnagyobb mértékben hozzájáruló ajánlatot jelenti.**

(1) **Amikor** az ajánlatkérő szervek vagy közszolgáltató ajánlatkérők a 3b. cikkben említett járművek **vagy a kapcsolódó töltőinfrastruktúra** beszerzésére, **lízingjére, bérletére** vagy **részletre vásárlására kötnek szerződést, figyelembe veszik a járművek élettartama során felmerülő energetikai és környezeti hatásokat, valamint a járművekhez és tartalék alkatrészeikhez kapcsolódó ellátásbiztonságot. Ennek érdekében a** vonatkozó nemzetközi joggal összhangban **kritériumokat vezetnek be az ajánlatok fenntarthatóságához és az ellátás biztonságához való hozzájárulására vonatkozóan.**

Módosítás 51

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 c cikk – 2 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

c) az ajánlat tárgyát képező berendezés működéséhez szükséges alapvető tartalék alkatrészek rendelkezésre állása;

c) az ajánlat tárgyát képező berendezés működéséhez szükséges alapvető tartalék alkatrészek **jelenlegi és becsült jövőbeli** rendelkezésre állása;

Módosítás 52

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 c cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) Az ajánlatnak a fenntarthatósághoz való hozzájárulását többek között a következők alapján értékeli:

a) az alkalmazandó jogszabályokban előírt minimumkövetelményeken túlmutató környezeti fenntarthatóság, különösen az akkumulátorok újrafeldolgozása és beszerzése tekintetében;

b) a járművek energiahatékonysága;

c) a természeti erőforrások és anyagok felhasználásának csökkentésére való lehetőség, például a meglévő járművek kibocsátásmentes erőátviteli rendszerre való utólagos átalakításával.

Módosítás 53

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 c cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) A 3b. cikkel összhangban az ajánlatnak az ellátás biztonságához való hozzájárulását 15–40 %-os súlyozással kell figyelembe venni az **odaitélés során**. ;

(3) A 3b. cikkel összhangban az ajánlatnak **a fenntarthatósághoz való hozzájárulását 15–35%-os súlyozással**, az ellátás biztonságához való hozzájárulását pedig 15–40%-os súlyozással kell figyelembe venni az **odaitélési kritériumokon belül**. Ez nem érinti a 2014/23/EU irányelv 41. cikke (3) bekezdésének, a 2014/24/EU irányelv 67.

cikke (5) bekezdésének vagy a 2014/25/EU irányelv 82. cikke (5) bekezdésének az említett kritériumok nagyobb súllyal történő figyelembevétele céljából történő alkalmazását.

Módosítás 54

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 c cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) *A harmadik országokból származó termékeknek vagy ajánlatoknak a 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban meghatározott aránya nem haladhatja meg az ajánlat értékének 50%-át.*

Módosítás 55

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 a pont (új)

(EU) 2019/1242 rendelet

3 d cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

„3d. cikk

A kibocsátásmentes nehézgépjárművek fóruma

A Bizottság ... [e rendelet hatálybalépésétől számított 6 hónappal]-ig, majd a későbbiekben évente összehívja a „kibocsátásmentes nehézgépjárművek fórumát”, amely a nyilvános töltőállomások üzemeltetői, az átvitelrendszer-üzemeltetők, a távolsági fuvarozók, a városi logisztikai szolgáltatók, a tömegközlekedési

szolgáltatók, a civil társadalmi szervezetek, a független agytrösztök, a tagállamok és a gyártók képviselőiből áll, annak érdekében, hogy a CO₂-kibocsátás csökkentésére vonatkozó, e rendeletben meghatározott megnövelt célértékre tekintettel együttműködjenek az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra eredményes és költséghatékony kiépítésén.”

Módosítás 56

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont – a pont

(EU) 2019/1242 rendelet

5 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátású tényező a gyártó modellalettájában lévő valamennyi kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjármű számát és szén-dioxid-kibocsátását magában foglalja.

Módosítás

A kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátású tényező a gyártó modellalettájában lévő valamennyi ***N kategóriájú*** kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjármű számát és szén-dioxid-kibocsátását magában foglalja.

Módosítás 57

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont – b pont

(EU) 2019/1242 rendelet

5 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A 2025 és 2029 közötti beszámolási időszakok esetében a kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási ***tényezőt*** az I. melléklet 2.3.2. pontjával összhangban 2 %-os referenciaérték alapján kell meghatározni.

Módosítás

(3) A 2025 és 2029 közötti beszámolási időszakok esetében a kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási ***tényező csak a gyártó modellalettájában lévő összes N kategóriájú kibocsátásmentes nehézgépjármű számát és szén-dioxid-kibocsátását veszi figyelembe, és azt az I. melléklet 2.3.2. pontjával összhangban 8%-os referenciaérték alapján kell meghatározni.***

Módosítás 58

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

6 a cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a kibocsátásmentes járművek olyan gyártók közötti átcsoportosítása esetében, amelyek nem tartoznak a kapcsolt gyártók egy csoportjához: a gyártó részére átcsoportosított kibocsátásmentes járművek száma nem haladhatja meg az adott beszámolási időszakban nyilvántartásba vett összes új nehézgépjárművének 5 %-át.

Módosítás

c) a kibocsátásmentes járművek olyan gyártók közötti átcsoportosítása esetében, amelyek nem tartoznak a kapcsolt gyártók egy csoportjához, **vagy az olyan meglévő járművek átcsoportosítása esetében, amelyeket utólagosan kibocsátásmentes járművekké alakítottak át:** a gyártó részére átcsoportosított kibocsátásmentes járművek száma nem haladhatja meg az adott beszámolási időszakban nyilvántartásba vett összes új nehézgépjárművének 5%-át.

Módosítás 59

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 9 pont – b a pont (új)

(EU) 2019/1242 rendelet

7 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

Hatályos szöveg

Kibocsátási jóváírások a 2019–2029-es évek beszámolási időszakaiban szerezhethők. A 2019–2024-es évek beszámolási időszakaiban **szerezett kibocsátási jóváírások azonban** csak annak megállapítása érdekében vehetők figyelembe, hogy a gyártó teljesítette-e a 2025-ös év beszámolási időszakának fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értékeit.

Módosítás

ba) Az (1) bekezdés második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Kibocsátási jóváírások a 2019–2039-es évek beszámolási időszakaiban szerezhethők, **és ezek csak annak megállapítása érdekében vehetők figyelembe, hogy a gyártó teljesítette-e a megszerzésük évét követő öt év bármelyikének fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értékeit. Amennyiben azonban a kibocsátási jóváírásokat** a 2019–2024-es évek beszámolási időszakaiban **szerezték meg, azok** csak annak megállapítása érdekében vehetők figyelembe, hogy a

gyártó teljesítette-e a 2025. év beszámolási időszakának fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értékeit.”

(32019R1242)

Módosítás 60

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 **szerezett, illetve** felhalmozott **kibocsátási jóváírások és** kibocsátási tartozások adott esetben átvihetők egyik beszámolási időszakról a következőre. Azonban minden fennmaradó kibocsátási tartozást rendezni kell a 2029., a 2034. és a 2039. évi beszámolási időszakokban.

Módosítás

A 2025 és 2039 közötti évek beszámolási időszakaiban felhalmozott kibocsátási tartozások adott esetben átvihetők egyik beszámolási időszakról a következőre. Azonban minden fennmaradó kibocsátási tartozást rendezni kell a 2029., a 2034. és a 2039. évi beszámolási időszakokban.

Módosítás 61

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont
(EU) 2019/1242 rendelet
13c cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A nyilvántartásnak az V. melléklet **3.2.2.** pontjában felsorolt adatok kivételével nyilvánosan hozzáférhetőnek kell lennie.

Módosítás

A nyilvántartásnak az V. melléklet **3.2.** pontjában felsorolt adatok kivételével nyilvánosan hozzáférhetőnek kell lennie.

Indokolás

Szerkesztésbeli javítás.

Módosítás 62

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

A Bizottság által javasolt szöveg

a) az 1.1. pont szerinti
járműalcsoportok meghatározására
szolgáló kritériumok;

Módosítás

a) az 1.1. pont szerinti
járműalcsoportok meghatározására
szolgáló kritériumok, **így többek között az
EHC-tehergépjárművekre vonatkozó
külön alcsoportok felvétele;**

Módosítás 63

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

(1) A Bizottság **legkésőbb 2027.
december 31-ig** felülvizsgálja e rendelet
hatékonyságát és hatását, és jelentést nyújt
be a felülvizsgálat eredményéről az
Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
**Jelentésében a Bizottság különösen a
követezőket értékeli:**

**i. a kibocsátásmentes
nehézsépjárművek tagállami
nyilvántartásba vételeinek száma;**

**ii. a tagállamokban a
nehézsépjárművek számára alkalmas
elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra
kiépítettsége terén elért előrehaladás;**

**iii. kizárólag e rendelet céljából – a
tagállami közlekedésre alkalmazandó
tömeg és méret figyelembevételével – a
nehézsépjárművekre és a
járműszerelvényekre vonatkozó
megfontolások, így például a moduláris és
az intermodális koncepciók, ezzel
egyidejűleg értékelve az esetleges
közlekedésbiztonsági és -hatékonysági
szempontokat, az intermodális, környezeti,**

infrastrukturális és a visszapattanó hatásokat, valamint a tagállamok földrajzi helyzetét;

iv. a foglalkoztatásra, különösen a mikro-, kis- és középvállalkozásokra (kkv-k) gyakorolt hatások, a munkaerő átképzését és továbbképzését támogató intézkedések hatékonysága, valamint a kibocsátásmentes közúti mobilitásra való gazdaságilag életképes és társadalmilag igazságos átállás fontossága;

v. az, hogy az e rendelet 6b. cikkében meghatározott, kevés járművet előállító gyártókra vonatkozó mentesség fenntartása továbbra is indokolt-e, tekintettel arra, hogy az (EU) 2021/1119 rendeletben meghatározottak szerint legkésőbb 2050-ig az Unió valamennyi ágazatában egyensúlyt kell teremteni az üvegházhatású gázok uniós szintű kibocsátása és elnyelése között;

vi. az uniós piacon forgalomba hozott új kibocsátásmentes nehézgépjárművekre vonatkozó minimális energiahatékonysági küszöbérték megállapításának hatásai;

vii. az annak biztosításából eredő hatások, hogy a különleges rendeltetésű, a terepjáró és a különleges rendeltetésű terepjáró járművekre a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló célértékek vonatkozzanak;

viii. a CO₂-többletkibocsátási díj szintjének értékelése annak biztosítása érdekében, hogy az meghaladja a CO₂-kibocsátási célértékek eléréséhez szükséges technológiák átlagos határköltéseit;

Módosítás 64

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 18 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

15 cikk – 1 a bekezdés (új) – ix pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ix. az uniós piacon forgalomba hozott új nehézgépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának felmérésére, illetve az arra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló közös uniós módszertan kidolgozásának lehetőségét értékelő, a (2) bekezdésben említett jelentés;

Módosítás 65

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 18 pont
(EU) 2019/1242 rendelet
15 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) A Bizottság 2026. december 31-ig jelentést tesz közzé, amelyben értékeli az uniós piacon forgalomba hozott új nehézgépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának felmérésére, illetve az arra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló közös uniós módszertan kidolgozásának lehetőségét. A Bizottság az említett jelentést benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

Módosítás 66

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 18 pont
(EU) 2019/1242 rendelet
15 cikk – 2 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2b) Az (1) bekezdésben említett jelentés részeként a Bizottság értékeli, hogy az EHC tehergépjárművekre vonatkozó új alcsoportok létrehozása a

névleges motorteljesítmény indokolatlan növekedéséhez vezetett-e. Amennyiben a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a bejelentett névleges motorteljesítményeket vagy azok egy részét indokolatlanul növelték, a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el a 3. cikk (1) bekezdésének 24. pontjában meghatározott kritériumok módosítása céljából.

Módosítás 67

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. **cikk (2) bekezdésében**, a 3e. 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, a 14. cikk (1) bekezdésében **és a 15. cikk (3) 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 68

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 19 pont – b pont

(EU) 2019/1242 rendelet

17 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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.

Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a **3b. cikk (2) bekezdésében, a 3e. 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, a 14. cikk (1) bekezdésében és a 15. cikk (3) bekezdésében** említett felhatalmazást.

Módosítás 69

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 19 pont – c pont

(EU) 2019/1242 rendelet

17 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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: „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** a 14. cikk (1) bekezdése”.

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 3b. cikk (2) bekezdése, a 3e. 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 (2) bekezdése, a 14. cikk (1) bekezdése és a 15. cikk (3) bekezdése**”.

Módosítás 70

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 1 pont – 1.1.1 pont

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>					
1.1.1. Az N kategóriájú járművek esetében az sg alcsoport meghatározása a következő:					
Járműcsoport az (EU) 2017/2400	Különleges felépítmény	Vezetőfül ke-típus	Motorteljesítmény	Hatótávolság (OR mint	Az e rendelet céljára

rendelet I. melléklete szerint	ú gépjármű az e rendelet 3. cikkének (9) bekezdése szerint			„operational range”)	kijelölt járműalcsoport (sg)
53	nem	mindegyik			53
54	nem	mindegyik			54
1s	nem	mindegyik			1s
1	nem	mindegyik			1
2	nem	mindegyik			2
3	nem	mindegyik			3
4	nem	mindegyik	< 170 kW	mindegyik	4-UD
	nem	nappali vezetőfülké	≥ 170 kW	mindegyik	4-RD
	nem	hálólhelyes vezetőfülké	≥ 170 kW és < 265 kW		
	nem	hálólhelyes vezetőfülké	≥ 265 kW	< 350 km	
	nem	hálólhelyes vezetőfülké	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	nem	nappali vezetőfülké	mindegyik	mindegyik	9-RD
	nem	hálólhelyes vezetőfülké	mindegyik	< 350 km	
	nem	hálólhelyes vezetőfülké	mindegyik	≥ 350 km	9-LH
5	nem	nappali vezetőfülké	mindegyik	mindegyik	5-RD
	nem	hálólhelyes vezetőfülké	< 265 kW		

		e			
	nem	hálólhelyes vezetőfülké	≥ 265 kW	< 350 km	
	nem	hálólhelyes vezetőfülké	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	nem	nappali vezetőfülké	mindegyik	mindegyik	10-RD
	nem	hálólhelyes vezetőfülké	mindegyik	< 350 km	
	nem	hálólhelyes vezetőfülké	mindegyik	≥ 350 km	10-LH
11	nem	mindegyik			11
12	nem	mindegyik			12
16	nem	mindegyik			16

Módosítás

1.1.1. Az N kategóriájú járművek esetében az sg alcsoport meghatározása a következő:

Járműcsoport az (EU) 2017/2400 rendelet I. melléklete szerint	Különleges felépítményű gépjármű az e rendelet 3. cikkének (9) bekezdése szerint	Vezetőfülke-típus	Motorteljesítmény	Hatótávolság (OR mint „operational range”)	Az e rendelet céljára kijelölt járműalcsoport (sg)
53	nem	mindegyik			53
54	nem	mindegyik			54
1s	nem	mindegyik			1s
1	nem	mindegyik			1
2	nem	mindegyik			2
3	nem	mindegyik			3
4	nem	mindegyik	< 170 kW	mindegyik	4-UD
	nem	nappali	≥ 170 kW	mindegyik	4-RD

		vezetőfülk e			
	nem	hálólhelyes vezetőfülk e	≥ 170 kW és < 265 kW		
	nem	hálólhelyes vezetőfülk e	≥ 265 kW	< 350 km	
	nem	hálólhelyes vezetőfülk e	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
	igen	mindegyik			4v
9	nem	nappali vezetőfülk e	mindegyik	mindegyik	9-RD
	nem	hálólhelyes vezetőfülk e	mindegyik	< 350 km	
	nem	hálólhelyes vezetőfülk e	mindegyik	≥ 350 km	9-LH
	igen	mindegyik			9v
5	nem	nappali vezetőfülk e	mindegyik	mindegyik	5-RD
	nem	hálólhelyes vezetőfülk e	< 265 kW		
	nem	hálólhelyes vezetőfülk e	≥ 265 kW	< 350 km	
	nem	hálólhelyes vezetőfülk e	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
	igen	mindegyik			5v
10	nem	nappali vezetőfülk e	mindegyik	mindegyik	10-RD
	nem	hálólhelyes vezetőfülk e	mindegyik	< 350 km	

	nem	hálólhelyes vezetőfülk e	mindegyik	≥ 350 km	10-LH
	<i>igen</i>	<i>mindegyik</i>			<i>10v</i>
11	<i>mindegyik</i>				11
12	<i>mindegyik</i>				12
16	<i>mindegyik</i>				16

Módosítás 71

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 1 pont – 1.1.1 pont – 1.1.1.a pont (új)

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	
<i>Módosítás</i>	
<i>1.1.1a. A 7,4 tonna alatti legnagyobb össztömegű, N2 kategóriájú kis és közepes méretű tehergépkocsik besorolása, amelyek tekintetében az (EU) 2018/858 rendelettel összhangban határozták meg a szén-dioxid-kibocsátást</i>	
<i>A jármű jellemzői</i>	<i>Az e rendelet céljára besorolt járműalcsoport (sg)</i>
<i>N2 kategória, legfeljebb 7,4 t műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeggel</i>	<i>53</i>

Módosítás 72

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 1 pont – 1.1.2 pont

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	
1.1.2. Az M kategóriájú járművek esetében az sg alcsoport meghatározása a következő:	
Járműcsoport az (EU) 2017/2400 rendelet I. melléklete szerint	Az e rendelet céljára besorolt 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, 35c	39-FE

<i>Módosítás</i>	
1.1.2. Az M kategóriájú járművek esetében az sg alcsoport meghatározása a következő:	
Járműcsoport az (EU) 2017/2400 rendelet I. melléklete szerint	Az e rendelet céljára besorolt 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, 39c	39-FE

Módosítás 73

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 2 pont – 2.3 pont – 2.3.2 pont – 3 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

x = 0,02

x = 0,08

Módosítás 74

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 2 pont – 2.3 pont – 2.3.2 pont – 3 bekezdés – 2 albekezdés – 1 albekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

V_{in} az újonnan nyilvántartásba vett **alacsony kibocsátású és** kibocsátásmentes nehézgépjárművek teljes száma az sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH alcsoportokban, **amelyek mindegyikét $ZLEV_{specific}$ -ként ki kell számítani az alábbi képlet szerint:**

V_{in} az újonnan nyilvántartásba vett kibocsátásmentes nehézgépjárművek teljes száma az sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH alcsoportokban

Módosítás 75

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 2 pont – 2.3 pont – 2.3.2 pont – 3 bekezdés – 2 albekezdés – 1 albekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$

törölve

Módosítás 76

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 2 pont – 2.3 pont – 2.3.2 pont – 3 bekezdés – 2 albekezdés – 2 albekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

$CO2_v$, egy kibocsátásmentes vagy alacsony kibocsátású v nehézgépjármű 2.1. pont

törölve

*szert meghatározott, g/km-ben kifejezett
fajlagos szén-dioxid-kibocsátása;*

Módosítás 77

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 2 pont – 2.3 pont – 2.3.2 pont – 3 bekezdés – 2 albekezdés – 2 albekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

***LET_{sg} azon sg alcsoport alacsony
kibocsátásra vonatkozó küszöbértéke,
amelyhez a v jármű a 2.3.4. pontban
meghatározottak szerint tartozik;***

törölve

Módosítás 78

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 2 pont – 2.3 pont – 2.3.2 pont – 3 bekezdés – 2 albekezdés – 2 albekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

***V_{out} azon újonnan nyilvántartásba vett
kibocsátásmentes nehézgépjárművek teljes
száma, amelyek nem tartoznak a V_{in}
fogalom meghatározásban említett
alcsoportokba, és amelyek legfeljebb 0,035
V_{total}-t tesznek ki;***

***V_{out} azon újonnan nyilvántartásba vett,
N kategóriájú kibocsátásmentes
nehézgépjárművek teljes száma, amelyek
nem tartoznak a V_{in}
fogalom meghatározásban említett
alcsoportokba, és amelyek legfeljebb 0,035
V_{total}-t tesznek ki;***

Módosítás 79

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 CO₂(X) fajlagos szén-dioxid-kibocsátások, a T(X) fajlagos kibocsátási célértékek és az ET(X)_γ kibocsátási pályagörbe kiszámítása során a következő sg alcsoportokat kell

figyelembe venni:			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
azon járműalcsoporthoz, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak	az áruszállító járművek azon alcsoporthoz, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontja, valamint (3) bekezdése szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak	a személyszállító járművek azon alcsoporthoz, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontja szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak	a személyszállító járművek azon alcsoporthoz, 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 járműalcsoporthoz	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

<i>Módosítás</i>			
4.2. A gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának és fajlagos kibocsátási célértékeinek kiszámítása során figyelembe vett járműalcsoporthoz			
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 sz alcsoporthoz kell figyelembe venni:			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
azon járműalcsoporthoz, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak	az áruszállító járművek azon alcsoporthoz, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontja, valamint (3) bekezdése szerinti szén-dioxid-kibocsátási	a személyszállító járművek azon alcsoporthoz, amelyekre a 3a. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontja szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak	a személyszállító járművek azon alcsoporthoz, amelyekre a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos, 3b. cikk szerinti 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	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Módosítás 80

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 4 pont – 4.3 pont – 4.3.1 pont

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>					
4.3.1. A 3a. cikk szerint az sg alcsoportba tartozó járművekre a következő rf_{sg} és rfp_{sg} szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célértékek alkalmazandók a különböző beszámolási időszakokban:					
Az rf_{sg} és az rfp_{sg} szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célértékek					
sg alcsoportok	A következő évek beszámolási időszakai				
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	2040-től
Közepes méretű tehergépkocsik	53, 54	0	43%	64%	90%
Nehéz (> 7,4 t) tehergépkocsik	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
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%	43%	64%	90%
Nehéz (> 16 t) tehergépkocsik, különleges tengelykonfigurációval	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Távolsági autóbuszok (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%

Távolsági autóbuszok elsődleges járművei (rfp _{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Pótkocsik		0	7,5%	7,5%	7,5%
Félpótkocsik		0	15%	15%	15%

<i>Módosítás</i>					
4.3.1. A 3a. cikk szerint az sg alcsoportba tartozó járművekre a következő rf _{sg} és rfp _{sg} szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célértékek alkalmazandók a különböző beszámolási időszakokban:					
Az rf _{sg} és az rfp _{sg} szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célértékek					
sg alcsoportok		A következő évek beszámolási időszakai			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	2040-től
Közepes méretű tehergépkocsik	53, 54	0	44%	70%	90%
Nehéz (> 7,4 t) tehergépkocsik	1s, 1, 2, 3	0	44%	70%	90%
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%	44%	70%	90%
Különleges felépítményű gépjárművek és nehéz (> 16 t) tehergépkocsik, különleges tengelykonfigurációval	4v, 5v, 9v, 10v, 11, 11v, 12, 12v, 16	0	44%	70%	90%
Távolsági autóbuszok és helyközi autóbuszok (rfsg)	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-	0	44%	70%	90%

	DD				
Távolsági autóbuszok és helyközi autóbuszok elsődleges járművei (rfpsg)	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	44%	70%	90%
Pótkocsik	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v, 622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	7,5%	7,5%	7,5%
Félpótkocsik	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	0	12,5%	12,5%	12,5%

Módosítás 81

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 4 pont – 4.3 pont – 4.3.2 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

A 3b. cikk szerint az sg alcsoportba tartozó járművekre a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos következő zevMsg célértékek alkalmazandók a különböző beszámolási időszakokban:

A kibocsátásmentes járművekre vonatkozó zevM _{sg} előirányzat					
sg alcsoporthok		A következő évek beszámolási időszakai			
		2030 előtt	2030 – 2034	2035 – 2039	2040-től
Nehéz városi autóbuszok	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100%	100%	100%

<i>Módosítás</i>					
A 3b. cikk szerint az sg alcsoporthba tartozó járművekre a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos következő zevM _{sg} célértékek alkalmazandók a különböző beszámolási időszakokban:					
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 alcsoporthokat kell figyelembe venni:					
A kibocsátásmentes járművekre vonatkozó zevM _{sg} előirányzat					
A kibocsátásmentes járművekre vonatkozó zevM _{sg} előirányzat		A következő évek beszámolási időszakai			
		2030 előtt	2030 – 2034	2035 – 2039	2040-től
Nehéz városi autóbuszok	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100%	100%	100%

Módosítás 82

Rendeletre irányuló javaslat III melléklet – 1 pont – 2 bekezdés

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 CO₂_v_mp meghatározása csak a befejezett járművekre vonatkozik. Az elsődleges járművek CO₂-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 CO₂p_v_mp meghatározásokból is, amelyek a korrekció céljából nem hivatkoznak a III. mellékletre.

Módosítás 83

Rendeletre irányuló javaslat

IV melléklet

(EU) 2019/1242 rendelet

IV melléklet – A rész – 1 bekezdés – n a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

na) a 3. cikk 24. pontjában említett, extra nehéz járműszerelvényben használható N3 kategóriájú tehergépjármű esetén a járműszerelvény műszakilag megengedett legnagyobb össztömege a megfelelőségi nyilatkozat vagy az egyedijármű-bizonyítvány 16.4. pontjában meghatározottak szerint;

Módosítás 84

Rendeletre irányuló javaslat

IV melléklet

(EU) 2019/1242 rendelet

IV melléklet – A rész – 1 bekezdés – a b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

nb) a motor legnagyobb hasznos teljesítménye a megfelelőségi nyilatkozat vagy az egyedijármű-bizonyítvány 27.1. pontjában meghatározottak szerint;

INDOKOLÁS

Az Európai Bizottság javaslata az új nehézgépjárművekre (LCV-kre) vonatkozó CO₂-kibocsátási előírások felülvizsgálatára és megerősítésére az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag egyik alappillére. Az új szabályozás elengedhetetlen ahhoz, hogy 2050-ig elérjük a klímasemlegességi célkitűzésünket, csökkentsük a légszennyezést, megóvjuk az uniós polgárok egészségét, és innovációk révén megtartsuk az LCV-piacon az uniós ipar vezető szerepét úgy, hogy közben csökkenjenek a szállítás működési költségei is.

Az előadó a következőket kívánja kiemelni:

1. Az éghajlati összeomlás elleni küzdelem, a légszennyezés csökkentése, és polgártársaink egészségének javítása

Az éghajlati vészhelyzet már nyilvánvaló. A következményei – aszályok, hőhullámok, tűzvészek, árvizek... – máris drámai mértékben sújtják a világot és benne Európát. Az IPCC már bejelentette: az éghajlatváltozás az emberiség eltűnésével fenyeget, ha nem lépünk fel ellene már most mindannyian. Az Európai Unió vállalta, hogy a lehető leghamarabb, de legalább 2050-re eléri a klímasemlegességet. Ez alól a sürgető és közös felelősség alól egyetlen ágazat sem lehet kivétel, és különösen nem a szállítás a maga egyre növekvő kibocsátásával.

A nehézgépjárművek, vagyis a 3,5 tonnát meghaladó áru- és személyszállító közúti járművek, bár az EU-ban forgalomban lévő gépjárművek csupán 2%-át teszik ki, a közúti közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 28 %-áért felelősek, ami az Unió teljes kibocsátásának több, mint 6 %-a. Több, mint a légi szállításé!

Az EU-nak egyértelműen támogatnia kell azokat a stratégiákat, amelyekkel csökkenthető az áruk által megtett távolság, és meg kell erősítenie a modális váltást is a vonat és a vasúti áru fuvarozás felé. Mivel azonban egy tehergépkocsi átlagos élettartama 18 év, a közúti fuvarozás pedig várhatóan bővülni fog, 2040-ig az összes forgalomba hozott új LCV-nek feltétlenül kibocsátásmentesnek kell lennie, a kibocsátáscsökkentéshez szükséges ütemtervünk betartásához pedig meg kell erősíteni a 2030-as és 2035-ös CO₂-célértékeket. E nélkül más ágazatokra és az uniós polgárokra is keserves, egyesek számára egyenesen lehetetlen többletterh hárul.

A közúti fuvarozás nem csupán az éghajlati összeomláshoz járul hozzá. Szennyezi a levegőt és károsítja az egészségünket is. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség szerint az Unió városi lakosságának 97 %-a a WHO-ajánlásokat meghaladó finomrézecske-koncentrációnak van kitéve. Így az EU-ban évente körülbelül 275 000 korai elhalálozás írható a finomrézecskek és 64 000 a nitrogén-dioxid számlájára (EEA, 2022). Éppen ezért 2030-ig a forgalomba hozott buszok 100 %-ának kibocsátásmentesnek kell lennie.

Az Európai Bizottság hatásvizsgálata rámutat arra, hogy a 2040-re kitűzött, az összes forgalomba hozott új nehézgépjárműre vonatkozó 100 %-os kibocsátáscsökkentési cél nemcsak elengedhetetlen és előnyös az éghajlat és a levegőtisztaság szempontjából, hanem műszakilag és iparilag is kivitelezhető.

A vizsgálat szerint e megoldással csökkenne e tehergépkocsik használati költsége is a fuvarozók számára, ami 2040-re tehergépkocsinként évi 45 000 euró fölötti nyereséget jelent. A 2040-re kitűzött 100 %-os kibocsátáscsökkentési cél közép- és hosszú távon több foglalkoztatást is eredményezne az Unióban, mint a szerényebb célkitűzések.

2. Egy versenyképes és munkahelyteremtő iparág megújítása és megerősítése

Az uniós LCV-ipar piacvezető Európában és Észak-Amerikában. Ezt a kedvező helyzetet veszélyezteti a kínai elektromos tehergépkocsik és buszok betörése. Főleg, hogy egyre több város és tagállam gyorsítja fel a kibocsátásmentes LCV-kre való áttérést. Európában több város is, Koppenhága, Amszterdam, Berlin, Szófia, Riga, Stockholm, Dublin, Brüsszel, Tallinn stb. vállalta, hogy a teljes buszparkját elektromosra cseréli. Tíz uniós ország (AT, BE, HR, DK, FI, IE, LT, LU, NL és PT) már vállalta, hogy 2040-re átáll 100 %-osan kibocsátásmentes járművek értékesítésére, aláírva 15 másik országgal (Egyesült Királyság, Norvégia, Svájc, Törökország, Kanada, Egyesült Államok stb.) a glasgow-i COP26-on kezdeményezett nemzetközi memorandumot. Kétségtelen, hogy Kalifornia a legmeggyőzőbb példa: az egyik vezető világgazdaság nemrég fogadta el a létező legnagyobb törvényt arról, hogy már 2036-tól csak kibocsátásmentes LCV-eket értékesítenek.

Ez a lendület beindítja majd a kibocsátásmentes járművek piacát is, és felgyorsítja az Egyesült Államokban működő európai csoportok átállását az elektromos és hidrogénüzemű új LCV-kre.

Az Európai Unió sem kulloghat hátré. Technológiák vannak. A főbb járműgyártók 2040-re vállalták a járműparkjuk széntelenítését, és az Európai Bizottság által javasoltaknál nagyratörőbb célokat tűztek ki 2030-ra és 2035-re.

Fentebb már említettük, hogy az Európai Bizottság javaslatai nem tesznek eleget a magunk számára kitűzött éghajlatvédelmi követelményeknek, sőt visszalépést is jelentenek a hatásvizsgálathoz képest. Ráadásul úgy tűnik, hogy a piac nagyratörőbbeket fog teljesíteni. A jelentésünk tehát olyan műszakilag és iparilag is megvalósítható célkitűzéseket javasol, amelyekkel megóvható az éghajlat, csökkenthetők a közúti fuvarozás működési költségei és megerősíthető az uniós járműgyártók piacvezető szerepe.

3. A 100 %-ban kibocsátásmentes közúti közlekedés világos jogi keretének létrehozása

Az uniós ipar már számos kötelezettséget vállalt, és elkezdett átállni a kibocsátásmentességre. Alapvetően készen áll megtenni a szükséges erőfeszítéseket és beruházásokat. Ehhez viszont óhatatlanul világos és stabil jogi keretre van szüksége, valamint a kibocsátásmentes technológiákra és a végső eredményre vonatkozó félreérthetetlen rövid, közép és hosszú távú pontos célkitűzésekre: 2030-ra az új buszok, 2040-re pedig az új tehergépkocsik 100 %-a kibocsátásmentes lesz az uniós piacon.

Ugyanakkor az ágazat széntelenítését elősegítő ökoszisztémát is szeretnénk biztosítani.

Négy eladott buszból már egynél több elektromos. Ahhoz, hogy 2030-ra a forgalomba hozott buszok 100 %-a kibocsátásmentes legyen, a jelentés azt javasolja, hogy a közbeszerzéseken

illesszék be a fenntarthatóságot az energiaellátás biztonságának követelményei közé, így adva elsőbbséget a minőségi buszoknak és az Európában készült elektromos buszoknak. Ha így tömbösítjük az uniós buszkínálatot, azzal a helyi önkormányzatok számára is csökkennek a gyártási és beszerzési költségek.

Az ágazatbeli átállás elősegítésére számos uniós finanszírozási lehetőség létezik, például a Kohéziós Alap, a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz még rendelkezésre álló pénzügyi keretei vagy az új Szociális Klímaalap. A tagállamokat kifejezetten arra biztatjuk, hogy ruházzanak be még többet a kibocsátásmentes közforgalmú közlekedésbe, az önkormányzatokat pedig, hogy csoportosuljanak a közös beszerzéshez.

A következetesség és az ágazati szereplők nagyobb biztonsága kedvéért a jelentés szeretné kiterjeszteni a CO₂-célokat a különleges felépítményű gépjárművekre és az 5 tonna alatti kis tehergépkocsikra is, hogy a CO₂-csökkentési kötelezettség alól ne mentesülhessen a tehergépkocsi-értékesítés 20 %-a. A jelentés az utólagos átalakítást is támogatja.

Bár már most el kell kezdeni az átállást a kibocsátásmentes járművekre, néhány járműtípust, mint a mezőgazdasági vagy erdészeti ágazatban használt egyes traktorok vagy a kritikus biztonsági és védelmi alkalmazásokra tervezett járművek, amelyeket jelenleg még bonyolult lenne kibocsátásmentes járművekkel helyettesíteni, továbbra is mentesíteni kell. Ezt a mentesítést újra kell majd értékelni a 2028-ra tervezett felülvizsgálat során, különösen az Unió klímasemlegességének 2050-ig való elérése szempontjából.

Végül pedig szigorúan és világosan meg kellene határozni a kibocsátásmentes jármű fogalmát, hogy ne sodorjuk veszélybe a műszaki eredményeket, és ismerjük el mindazokat, akik teljesítik a vállalásaikat.

4. „Kibocsátásmentes LCV-k” fórum a töltőinfrastruktúrák rendelkezésre állásának biztosításához

A kibocsátásmentességre való átállással párhuzamosan hatékony és elég sűrű töltőhálózatot kell kiépíteni. Arról se feledkezzünk meg közben, hogy 2030-ban a legnagyobb CO₂-cél mellett is a tehergépkocsik alig 10 %-a lesz majd elektromos vagy hidrogénüzemű.

A járműgyártók mégis aggódalmuknak adnak hangot, hogy ez a töltő- és tankolóhálózat nem valósul meg a lehető leggyorsabban. A jelentés erre azt javasolja, hogy az Európai Bizottság hozzon létre a rendelet hatálybalépésétől kezdve egy Kibocsátásmentes LCV-k fórumot, ahol találkozhatnak a járműgyártók, a nyilvános töltőállomások üzemeltetői, a villamosenergia-szolgáltatók, a fuvarozók, a logisztikai szolgáltatók, a tömegközlekedési szolgáltatók, a civil társadalom és a tagállamok. E fórum célja mindent összehangolni annak biztosítására, hogy a töltőinfrastruktúrák elérhető áron rendelkezésre álljanak. Lehetővé kell tennie az építő jellegű párbeszédet is az AFIR-rendelet 2026-os felülvizsgálata céljából, hogy az AFIR törekvését összehangolhassák az LCV-kre vonatkozó új kibocsátás-csökkentési célokkal.

A Parlament felelőssége a tehergépkocsik CO₂-szabályozásában mérhetetlen: bizonyítania kell, hogy az éghajlati összeomlás és a légszennyezés elleni küzdelem ösztönzi az innovációt, és meg kell erősítenie a térhódító uniós ipart. Kína és az Egyesült Államok ipara már

elindította a küzdelmet, az Európai Unió sem rekedhet meg félúton a kibocsátásmentesség folyamatban lévő forradalmában.

MELLÉKLET: AZON SZERVEZETEK ÉS SZEMÉLYEK FELSOROLÁSA, AMELYEKTŐL VAGY AKIKTŐL AZ ELŐADÓ ÉSZREVÉTELEKET KAPOTT

Az alábbi felsorolás teljesen önkéntes alapon, az előadó kizárólagos felelősségi körében készült. Az előadó a jelentéstervezet elkészítése során az alábbi szervezetektől és személyektől kapott hozzászólást:

Szervezet és/vagy személy
ACEA
AVERE
CARB
Charge Point
Clean Air Task Force
Clean trucking alliance
Daimler
E-mobility platform
Enel X Way
GRDF
GEODIS
Iberdrola
ICCT
IKEA
IRU
LKW Walter
MAN Truck & Bus SE
Milence
Polis
Scania
TESLA
Transport and Environment
UTP (Union française des Transports Publics et ferroviaires)
UITP (Union Internationale des Transports Publics)
Volta Trucks
Volvo Group

13.10.2023

VÉLEMÉNY AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság részére

az (EU) 2019/1242 rendeletnek az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-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: Miapetra Kumpula-Natri

RÖVID INDOKOLÁS

Az előadó támogatja a nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási normákról szóló rendelet felülvizsgálatára irányuló bizottsági javaslat számos elemét, például a rendelet hatályának a kisebb teherautókra, távolsági buszokra és pótkocsikra való kiterjesztését. Szintén üdvözlendő javaslat az új uniós városi autóbuszokra 2030-tól vonatkozó kibocsátásmentességi célérték. Végső soron a közúti közlekedési ágazatban keletkezik az üvegházhatású gázok (ÜHG) uniós kibocsátásának egyötöde, és ez a városi légszennyezés fő okozója.

Az előadó egyetért a 2040-től kezdődő beszámolási időszakokra vonatkozóan valamennyi járműalcsoporthoz kitűzött 90 százalékos ambiciózus célértékkel, és úgy véli, hogy a célérték egyértelmű jelzést ad a piacok számára arra vonatkozóan, hogy az Európai Unió a jövőbeli kibocsátásmentes szabványok felé halad. Ez a gyártók, a vásárlók és legfőképpen a polgárok számára előnyös, akiket a közlekedési ágazat kibocsátásai aktuálisan érintenek. A gyártók ugyanakkor kellő mozgásteret kapnak ahhoz, hogy megfeleljenek az új rendeletnek. Az előadó azonban új, szigorúbb szén-dioxid-kibocsátási szabványokat javasol a nehézgépjárművekre a 2035 és 2039 közötti beszámolási időszakokra vonatkozóan, a célérték 10 százalékos emelésével. Az előadó szerint fontos, hogy növeljük az új kibocsátásmentes járművek számát az utóbb említett beszámolási időszakokhoz közeledve.

Ezenkívül az előadó a kibocsátásmentes járművek ambiciózusabb fogalommeghatározására tesz javaslatot. A Bizottság javaslata szerint egy kibocsátásmentes jármű legfeljebb 5 g CO₂/tkm-t bocsáthatna ki, ez pedig egy szabványos hagyományos nyergesvontató kibocsátása 9%-ának felel meg. Ez az engedmény lehetővé teszi, hogy a hidrogénnel és dízellel működő, vegyes üzemű motorok kibocsátásmentesnek minősüljenek. Az 1 g CO₂/tkm-re történő

módosítás észszerű szabályozási megközelítés, ez ugyanis lehetővé teszi az egyfajta üzemanyaggal működő, belső égésű motorral rendelkező hidrogén üzemű motorok kibocsátásmentes kategóriába sorolását, ugyanakkor biztosítja, hogy megfelelően figyelembe vegyék a vegyes üzemű motorok tényleges hozzájárulását a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez.

Ezenkívül bizonyos „különleges felépítményű járművek”, például a szemétszállító tehergépjárművek mentesülnek a bizottsági javaslat szerinti célértékek alól. A szén-dioxid-kibocsátásukat azonban a VECTO szerint tanúsítják, azt a járműgyártók és az uniós tagállamok nyomon követik és arról beszámolnak. Mivel a szemétszállító tehergépjárművek többnyire városokban közlekednek, ezek jelentősen befolyásolják a városi levegő minőségét és nemkívánatos zajszennyezést is okoznak. Ezért a szemétszállító tehergépjárműveket is be kell vonni a szén-dioxid-csökkentési célértékek körébe.

Ehhez hasonlóan az 5 tonnánál kisebb össztömegű járművek között sok városi szállító tehergépjármű található, amelyek a városi boltokat, például a szupermarketeket látják el, így ezek szén-dioxid-mentesítése hozzájárul a városi levegő minőségének javításához. Vagyis a kisméretű tehergépkocsikra is ugyanazok a szén-dioxid-kibocsátási célértékek vonatkoznak, és ezeket a megfelelő alcsoportokhoz kell rendelni küldetésük, futásteljesítményük és hasznos terhük szerint.

A Bizottságnak az előadó javaslata szerint 2028-ig átfogóan felül kell vizsgálnia e rendelet eredményességét és hatását, az eredményről pedig jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentéshez adott esetben a rendeletre irányuló módosított javaslatot mellékelnek. Az Európai Bizottságnak 2025-ig az Éghajlatváltozási Bizottsággal konzultálva éves áttekintést kell benyújtania az engedélyezési feltételek tagállamonkénti helyzetéről.

Végezetül az előadó azon a véleményen van, hogy a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítása nem veszi figyelembe a 60 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb tömegű, rendkívül nehéz szerelvények jobb energiahatékonyágát. Mivel ezek feltételezett hasznos terhe megegyezik az azonos alcsoporton belüli, lényegesen kisebb nehézgépjárművekével, a számított tonnakilométerenkénti szén-dioxid-kibocsátásuk nem felel meg egy rendkívül nehéz szerelvény által szállított tényleges rakománynak. A gyártókra vonatkozó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás tekintetében kompenzációs tényezőt kell alkalmazni, hogy ezek ellentételezzék a rendkívül nehéz szerelvények nagyobb terhelését, és így figyelembe vegyék jobb energiahatékonyágukat.

MÓDOSÍTÁS:

A Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság felkéri a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy vegye figyelembe az

alábbiakat:

Módosítás 1

Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹¹ útján az Unió jogszabályban rögzítette azt a célt, hogy 2050-re a gazdaság egészére kiterjedően el kell érni a klímasemlegességet. E rendelet egy kötelező érvényű uniós kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalást is megállapít, amely szerint 2030-ra az 1990-es szinthez viszonyítva legalább 55 %-kal csökkenteni kell a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást, amelyen az elnyelések levonása utáni kibocsátás értendő.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

Módosítás

(4) Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹¹ útján az Unió jogszabályban rögzítette azt a célt, hogy ***a lehető leghamarabb, de legkésőbb*** 2050-re a gazdaság egészére kiterjedően el kell érni a klímasemlegességet, ***valamint azt a célt, hogy ezt követően negatív kibocsátást érjen el.*** E rendelet egy kötelező érvényű uniós kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalást is megállapít, amely szerint 2030-ra az 1990-es szinthez viszonyítva legalább 55%-kal csökkenteni kell a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást, amelyen az elnyelések levonása utáni kibocsátás értendő. ***Az említett rendelet azt is előírja, hogy a Bizottságnak törekednie kell arra, hogy minden jövőbeli jogalkotási és költségvetési javaslatot összehangoljon az említett rendeletben meghatározott célkitűzésekkel és célértékekkel, és ha elmarad az összehangolás, a javaslatokat kísérő hatásvizsgálat részeként ezt meg kell indokolnia.***

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

Módosítás 2

Rendeletre 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.***

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat 8 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.

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. ***A közúti közlekedésben ambiciózus intézkedésekre van szükség az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére vonatkozóan, de más ágazatokban is szükség van kibocsátáscsökkentésre, többek között a kibocsátáscsökkentési nehézségekkel***

szembenézõ ágazatágazatokban is.

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 8 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8a) A nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése vonatkozó követelmények megerősítése és a szükséges elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítése kulcsfontosságú szerepet fog játszani a teljes nehézgépjármű-flotta kibocsátásának csökkentésében, de azt ki kell egészíteni más olyan kezdeményezésekkel is, amelyek célja a közúti forgalomról a vasútra való áttérés felgyorsítása és a vasúti áru fuvarozás növelése.

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat 9 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9a) Az akkumulátoros elektromos, üzemanyagcellás és egyéb hidrogénüzemű járművek jelentős potenciállal rendelkeznek a nehézteher-szállítási ágazat egyes szegmenseinek dekarbonizációjára, és ösztönözni kell e járművek fejlesztését.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 10 preambulumbekzdés

(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.

(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 **összhangban kell lenniük az előfeltételek – nevezetesen az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kellően sűrű hálózata – rendelkezésre állásával, azzal a céllal, hogy** költséghatékony módon **ösztönözze** a kibocsátásmentes technológiákra irányuló innovációt. **Ennek biztosítania kell, hogy az európai vállalatok megőrizzék vezető pozíciójukat a globális piacon, és hozzájáruljanak a közlekedési vállalatok működési költségeinek csökkentéséhez, miközben biztosítják, hogy az Unió teljesítse éghajlat-politikai és levegőszennyezési célkitűzéseit.**

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat 10 a preambulumbekzdés (új)

(10a) 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. **Ennek biztosítania kell, hogy az európai vállalatok megőrizzék vezető pozíciójukat a globális piacon, és hozzájáruljanak a közlekedési vállalatok működési költségeinek csökkentéséhez, miközben biztosítják, hogy az Unió teljesítse éghajlat-politikai és levegőszennyezési célkitűzéseit.**

(10a) **A – többek között a közúti közlekedésből származó – levegőszennyezésnek való kitettség súlyosan érinti az Unió városi lakosságát, és idő előtti elhalálózással hozzájárul az egészségügyi költségek növekedéséhez. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek bevezetésének felgyorsításával a megerősített szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési követelmények is hozzájárulnak a közúti közlekedésből származó levegőszennyezés csökkentéséhez.**

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A frissített új iparstratégia¹⁴ 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 közép vállalkozásokra, 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.

Módosítás

A frissített új iparstratégia¹⁴ 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 közép vállalkozásokra, 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.***

¹⁴ Bizottság közleménye – A 2020. évi új iparstratégia frissítése: Erősebb egységes piac kiépítése Európa fellendülése érdekében, 2021. május 5., COM(2021) 350 final.

¹⁴ Bizottság közleménye – A 2020. évi új iparstratégia frissítése: Erősebb egységes piac kiépítése Európa fellendülése érdekében, 2021. május 5., COM(2021)0350 final.

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat 12 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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*¹⁶.

¹⁶ 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.

Módosítás

(12) *Több tagállam már bejelentette, hogy meghaladja ezeket a minimumkövetelményeket, és több európai tehergépkocsi-gyártó közös vállalatokat hozott létre a nyilvános töltőhálózatok telepítésére és üzemeltetésére Európa-szerte. Ez a rendelet ösztönzi a töltőinfrastruktúrába történő további beruházásokat is, mivel bizonyosságot nyújt a befektetők számára, hogy a kereslet növekedni fog. A tagállamokat arra is ösztönözni kell, hogy felülvizsgált nemzeti szakpolitikai kereteikbe építsenek be olyan intézkedéseket, amelyek támogatják az elektromos és üzemanyag-töltő infrastruktúra telepítését a járműtelepeken, a logisztikai központokban és a raktárakban. Mindezek a kezdeményezések hozzá fognak járulni az elektromos és tüzelőanyag-töltő infrastruktúra szükséges mértékben való bővítéséhez*¹⁶.

¹⁶ 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.

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat 12 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(12a) Ezenkívül az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítése ugyanolyan fontos a magánterületeken, például a magántelepeken és a logisztikai központokban az éjszakai és célállomási töltés biztosítása érdekében. 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 üzemanyagtöltő állomásoknak ez a nyilvános és magánhálózata annak előfeltétele, hogy a gyártók el tudják érni a szén-dioxid-csökkentési célértékeket.

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 12 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(12b) Az európai iparnak ahhoz, hogy globális szinten versenyezzen, készen kell állnia a kihívásokkal való szembenézésre és a megfelelő infrastruktúra biztosítására. Ezen okok miatt a nyilvános töltőpontok széles körben rendelkezésre álló és megbízható hálózatára van szükség az egyre növekvő számú közúti elektromos jármű támogatásához.

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 12 c preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(12c) Bár ambiciózusabb szén-dioxid-kibocsátási előírásokra van szükség a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedésének a kínálati oldal kezelése révén történő növeléséhez, azokat a keresleti oldalon további, üzemanyag-hatékonyabb járművekre vonatkozó előfeltételekkel, különösen hatékony szén-dioxid-árazási intézkedésekkel kell kiegészíteni.

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 13 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13) A klímasemlegességre való átálláshoz jelentős beruházásokra van szükség a villamosenergia-hálózatokban, 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, valamint a villamosenergia-fogyasztás továbbra is korlátozott marad. Ezért a villamosenergia-hálózatra gyakorolt hatás is korlátozott marad.*

(13) Az akkumulátoros elektromos járművek, az üzemanyagcellás és az egyéb hidrogénüzemű járművek elterjedéséhez 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 14

Rendeletre irányuló javaslat 14 a preambulumbekzdés (új)

(14a) A képzéshez és az átképzéshez való hozzáférés kulcsfontosságú a társadalmilag igazságos átmenet szempontjából számos ágazatban, köztük a nehézgépjármű-ágazatban, ahol alapvető változásokra van szükség. A nehézgépjármű-ágazatnak biztosítania kell, hogy a munkavállalók hozzáférjenek az átképzési lehetőségekhez, és ösztönözzék őket arra, hogy ezeket a lehetőségeket saját költség nélkül igénybe vegyék. Az igazságos és eredményes átmenet biztosítása érdekében alapvető fontosságú a nehézgépjármű-ágazat munkaerőpiacán várható változások feltérképezése és elemzése.

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat 15 preambulumbekzdés

(15) A teljes tehergépjármű-állomány heterogén összetétele miatt nem lehet teljes bizonyossággal előre látni, hogy a **résziaci** 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

(15) A teljes tehergépjármű-állomány heterogén összetétele miatt nem lehet teljes bizonyossággal előre látni, hogy a felhasználások esetében a technológiai fejlődés elég gyors lesz-e ahhoz, hogy a kipufogógáz-mentes technológia valódi alternatívát jelentsen. **Idetartoznak** 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. **Emellett nemzetbiztonsági okokból és a polgári evakuálás esetleges igénybe vételére tekintettel a távolsági autóbuszoknak rendelkezésre kell állnia.** A szóban forgó járművek a teljes nehézgépjármű-állománynak azonban minden bizonnyal csak korlátozott részét

figyelembevételére.

képezik. E megfontolásokat figyelembe véve a 2040-es célkitűzésen belül bizonyos mozgásteret kell hagyni a még ezután bekövetkező technológiai fejlődés figyelembevételére.

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat 15 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(15a) Az Európai Uniónak továbbra is fel kell gyorsítania a szén-dioxid-kibocsátás csökkentését, és minden ágazatban kibocsátáscsökkentést kell elérnie minden évben. E rendelet ambiciózus céljainak eléréséhez fontos szerepet kell játszania az átállásban a bioüzemanyagoknak és a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagoknak, például a hidrogénszármazékoknak is. Az elektromos vagy hidrogénüzemű, kibocsátásmentes járművek lehetőségeinek előkészítése és a piaci kereslet egyenletes és egyértelmű szabályozása érdekében fontos egy 90 százalékos ambiciózus cél kitűzése 2040-re, mivel jelenleg az eladott nehézgépjárműveknek csak 1–2%-a akkumulátoros elektromos jármű.

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat 15 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(15b) Az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően a Bizottságnak jelentést kell közzétennie a kizárólag megújuló üzemanyaggal üzemelő nehézgépjárműveknek az uniós jognak és az Unió klímasemlegességi célkitűzésének

megfelelő megfelelés céljából történő nyilvántartásba vételéről. A Bizottságnak ezt a jelentést – beleértve adott esetben a nyomkövetési intézkedésekre vonatkozó javaslatokat, például jogalkotási javaslatokat – be kell nyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat 21 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A 70 tonnát meghaladó legnagyobb járműszerelvényeket jellemzően nagy távolságokra használják, és azokat egy adott alcsoportba kell besorolni, mivel szén-dioxid-kibocsátásuk kiszámítását a tényleges hasznos terhelésük és a helyes menetciklusuk figyelembevétele érdekében hozzá kell igazítani sajátos jellemzőikhez.

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat 21 preambulumbekkezdés – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Azon bizonyos járműcsoportoknak, amelyek rendelkeznek ugyan típusjóváhagyással, 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, valamint más, nem szabványos

Azon bizonyos járműcsoportoknak, amelyek rendelkeznek ugyan típusjóváhagyással, 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, valamint más, nem szabványos

tengelykonfigurációjú járművek, mint például a több mint négy tengellyel vagy több mint két hajtott tengellyel rendelkező járművek, a legfeljebb 7,5 tonna legnagyobb össztömegű kis autóbuszok és a legfeljebb 5 tonna legnagyobb össztömegű kis tehergépkocsik.

tengelykonfigurációjú járművek, mint például a több mint négy tengellyel vagy több mint két hajtott tengellyel rendelkező járművek, és a legfeljebb 7,5 tonna legnagyobb össztömegű kis autóbuszok és a legfeljebb 5 tonna legnagyobb össztömegű kis tehergépkocsik.

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat 21 preambulumbekkezdés – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat 30 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.

Módosítás

(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, **és az utólagosan kibocsátásmentes járművé átalakított meglévő járművek átcsoportosítását. A meglévő járművek utólagos átalakítása nagyszerű lehetőséget jelent a kibocsátásmentes mobilitásra való áttérés költség- és erőforrás-hatékony módon történő felgyorsítására.**

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

1 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Ez a rendelet szén-dioxid-kibocsátási előírásokat állapít meg az új nehézgépjárművekre vonatkozóan **annak érdekében, hogy ezáltal hozzájáruljon az Unió által az üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése tekintetében az (EU) 2018/842 rendeletben²³ megállapított célérték teljesítéséhez** és a Párizsi Megállapodás²⁴ célkitűzéseinek eléréséhez, valamint hogy biztosítsa a belső piac megfelelő működését.

²³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 16., 2018.6.19., 26. o.).

²⁴ HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

Módosítás

(1) Ez a rendelet szén-dioxid-kibocsátási előírásokat állapít meg az új nehézgépjárművekre vonatkozóan, **amelyek hozzájárulnak az Unió klímasemlegességi célkitűzésének és köztes uniós éghajlat-politikai céljainak eléréséhez**, az (EU) 2018/842 rendeletben²³ megállapítottak szerint, és a Párizsi Megállapodás²⁴ célkitűzéseinek eléréséhez, valamint hogy biztosítsa a belső piac megfelelő működését.

²³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 16., 2018.6.19., 26. o.).

²⁴ HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – c pont

(EU) 2019/1242 rendelet

1 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) A polgári védelem, a tűzoltóság, a közrend fenntartásáért felelős erők, a fegyveres szolgálatok vagy a sürgős orvosi

Módosítás

(5) A polgári védelem, a tűzoltóság, a közrend fenntartásáért felelős erők, a fegyveres szolgálatok vagy a sürgős orvosi

ellátást biztosító szolgálatok általi használat céljából nyilvántartásba vett, a (4) bekezdésben említettektől eltérő járművekre nem vonatkoznak a 3a. cikk szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek, amennyiben egy tagállam a nyilvántartásba vételi és jelentéstételi eljárás során ezt jelzi, és ezáltal a IV. melléklet A. részének megfelelően bejelentett adatokban megerősíti, hogy a jármű feladatát egy kibocsátásmentes jármű nem képes egyenértékűen ellátni, tehát a belső égésű motorral felszerelt jármű nyilvántartásba vétele e cél érdekében közérdeknek minősül.

ellátást biztosító szolgálatok általi használat céljából nyilvántartásba vett, a (4) bekezdésben említettektől eltérő járművekre, **vagy a 11., 12. vagy 16. csoportba tartozó N3 kategóriájú, a nyilvántartásba vételük szerinti államban a 70 tonnát meghaladó legnagyobb megengedett össztömegű vontatószerelvények céljából engedélyezett tehergépkocsikra** nem vonatkoznak a 3a. cikk szerinti szén-dioxid-kibocsátási célértékek, amennyiben egy tagállam a nyilvántartásba vételi és jelentéstételi eljárás során ezt jelzi, és ezáltal a IV. melléklet A. részének megfelelően bejelentett adatokban megerősíti, hogy a jármű feladatát egy kibocsátásmentes jármű nem képes egyenértékűen ellátni, tehát a belső égésű motorral felszerelt jármű nyilvántartásba vétele e cél érdekében közérdeknek minősül.

Módosítás 24

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

**23a. „CCF-re jogosult üzemanyagok”:
az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 28. pontjában meghatározott biogáz, az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 34. pontjában meghatározott fejlett bioüzemanyagok, valamint az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 36. pontjában meghatározott, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok, amelyek megfelelnek az (EU) 2018/2001 irányelv 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági és üvegházhatásúgázkibocsátás-megtakarítási kritériumoknak.**

Módosítás 25

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

23b. „*Karbonkorrekciós tényező (CCF)*”: olyan tényező, amely korrekciót alkalmaz a járművek kipufogócsövének CO₂-kibocsátására a megfelelőség értékelése céljából, hogy tükrözze az ÜHG-kibocsátás intenzitását és az e rendelet 3. cikkének 24. pontjában meghatározott CCF-re jogosult tüzelőanyagok részarányát.

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – i pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 cikk – 23 c pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

23c. „*Extra nehéz járműszerelvények*” (EHC): olyan járművek, amelyek megengedett legnagyobb összömege meghaladja a 60 tonnát, szemben a 40 tonnás uniós átlaggal. Mivel a széndioxid-kibocsátás kiszámítási képlete ugyanazt a hasznos terhelést feltételezi, mint a lényegesen kisebb nehézgépjárművek esetében, a képletet módosítani kell, hogy figyelembe lehessen venni a szóban forgó extra nehéz járműszerelvények megnövekedett energiahatékonyságát, a valós kibocsátás megfelelőbb tükrözése érdekében.

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 a cikk – 1 bekezdés – 3 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3a. *Az I. melléklet 1.1.4. pontjával összhangban az I. melléklet 1.1. pontjában szereplő alcsoportok egyikébe sem tartozó nehézgépjárműveket figyelembe kell venni annak értékelése során, hogy a gyártók megfelelnek-e az (1) bekezdésében meghatározott csökkentési célértékekre vonatkozó előírásoknak.*

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

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

(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 **90%-nak, a 2035. évi beszámolási időszaktól kezdődően pedig 100%-nak** kell lennie.

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 b cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az egyes beszámolási időszakokban nyilvántartásba vett városi autóbuszok egy korlátozott részét kizárják az e cikk szerinti kötelezettség alól, **amennyiben megerősítik, hogy a jármű feladatát egy kibocsátásmentes jármű nem képes egyenértékűen ellátni, és ezért a sajátos terep- és időjárási viszonyokból adódó társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontjából közérdek, hogy e célra nyilvántartásba vegyék a nem kibocsátásmentes járművet.**

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

3 c cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Az ajánlatkérő szervek vagy közszolgáltató ajánlatkérők a 3b. cikkben említett járművek beszerzésére vagy használatára irányuló közbeszerzési szerződések odaítélését arra alapozzák, hogy melyik a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat, ami a vonatkozó nemzetközi joggal összhangban a legjobb ár-minőség arányt biztosító és az ellátás biztonságához a legnagyobb mértékben hozzájáruló ajánlatot jelenti.

Módosítás 31

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

4 cikk – 1 bekezdés – a a pont (új)

Módosítás

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az egyes beszámolási időszakokban nyilvántartásba vett városi autóbuszok egy korlátozott részét kizárják az e cikk szerinti kötelezettség alól, **közérdekből**, a sajátos terep- és időjárási viszonyokból adódó társadalmi-gazdasági költség-haszon **miatt, valamint nemzetbiztonsági okokból és természeti katasztrófa kezelése céljából.**

Módosítás

(1) Az ajánlatkérő szervek vagy közszolgáltató ajánlatkérők a 3b. cikkben említett járművek beszerzésére vagy használatára irányuló közbeszerzési szerződések odaítélését arra alapozzák, hogy melyik a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat, ami a vonatkozó nemzetközi joggal összhangban a legjobb ár-minőség arányt biztosító, az ellátás biztonságához a legnagyobb mértékben hozzájáruló **és a szociális és környezeti kritériumokat tartalmazó** ajánlatot jelenti.

aa) A 4. cikk első bekezdése a következő c) ponttal egészül ki:

„c) az I. melléklet 2.1. pontjának megfelelően meghatározott karbonkorrekciós tényező (CCF) alkalmazása 2030-tól.

A CCF hatását korlátozni kell, hogy a közlekedési ágazatnak szállított megújuló energiák arányában csak a fejlett bioüzemanyagokra és a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra vonatkozó kötelező kombinált részcélt meghaladó további üzemanyag-mennyiségeket vegyék figyelembe, az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelvben meghatározottak szerint.

Felső határt kell megállapítani annak biztosítására, hogy a szén-dioxid-kibocsátással kapcsolatos, a 2030., 2035. és 2040. évre vonatkozó csökkentési célok legfeljebb 10 százalékpontja legyen csak megvalósítható a karbonkorrekciós tényező hatása révén. Ezért a 2030–2034-es évekre felső határt kell megállapítani úgy, hogy az e rendelet 3. cikkében meghatározott, CCF-re jogosult megújuló üzemanyagok legfeljebb 12,5%-os részesedését vegyék figyelembe az tényezőben. A 2035–2039-es évekre ez a részarány legfeljebb 17%, 2040-től pedig legfeljebb 40%.”

Módosítás 32

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont – b a pont (új)

(EU) 2019/1242 rendelet

5 cikk – 3 bekezdés – 3 a pont (új)

ba) A 5. cikk harmadik bekezdése a

következő 3a) ponttal egészül ki:

„3a) Kompenzációs tényező azon N3 kategóriájú tehergépjárművek számára, amelyeket először a jelentéstételi időszakban vettek nyilvántartásba, és amelyeket a tagállamokban a rendkívül nehéz járműszerelvénytől történő szállításra vonatkozó magasabb, 60 tonnát meghaladó össz tömeggel engedélyeztek. Az e cikkben említett kompenzációs tényezőt illetően a Bizottság 2024. december 31-ig a 17. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el a gyártókra vonatkozó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás I. melléklet 2.7. pontjában szereplő kiszámítási képletének a módosítása céljából, a rendkívül nehéz járműszerelvények magasabb energiahatékonyságának ellentételezése és a kiszámított kibocsátásuk torzulásainak korrigálása érdekében.”

Módosítás 33

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

Módosítás

A 2025 és 2039 közötti évek beszámolási időszakaiban szerzett, illetve felhalmozott kibocsátási jóváírások és kibocsátási tartozások adott esetben átvihetők egyik beszámolási időszakról a következőre. Azonban minden fennmaradó kibocsátási tartozást rendezni kell a 2029. beszámolási *időszakban*.

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 18 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

15 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

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 35

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 18 pont

(EU) 2019/1242 rendelet

15 cikk – 1 bekezdés – 3 albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

Módosítás

A jelentésben értékelni kell annak lehetőségét, hogy a rendelet hatálya alá vonják a 11., 12. és 16. csoportba tartozó olyan N3 kategóriájú tehergépkocsikat, amelyeket 70 tonnát meghaladó legnagyobb megengedett össztömegű vontatószerelvények céljából a nyilvántartás szerinti állapotukban használatra engedélyeztek, feltéve hogy e járművek kibocsátásának kiszámítását úgy alakították ki, hogy figyelembe vegyék nehéz szerelvények vontatóiként meglévő sajátos jellemzőiket.

A Bizottság 2025. december 31-ig, ezt követően pedig évente jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács részére a kibocsátásmentes nehézgépjárműveknek 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 a jelentés arra a következtetésre jut, hogy az engedélyezési feltételek – különösen a b), c) vagy d) pontban foglaltak szerinti feltételek – nincsenek összhangban a járműgyártók számára e rendelet 3a. és 3b. cikkében előírt célértékekkel, a jelentés megállapításait figyelembe kell venni a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, az (EU) 2022/362 európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv jövőbeni felülvizsgálatakor.

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

Módosítás 36

**Rendeletre irányuló javaslat
I melléklet – 1.1.4 táblázat (új)**

(EU) 2019/1242 rendelet
I melléklet – 1 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	
<i>Módosítás</i>	
<p>1.1.4. E rendelet alkalmazásában a következő alcsoportokhoz kell rendelni azokat az N2 kategóriájú új, kis tehergépjárműveket, amelyek nem tartoznak az 1.1.1. és 1.1.2. pontban meghatározott alcsoportok egyikébe sem, és amelyek esetében technikai okokból még nem az (EU) 2017/2400 rendelettel összhangban határoztak meg szén-dioxid-kibocsátást, hanem az 595/2009/EK rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel, vagy a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban:</p>	
<i>A jármű jellemzői</i>	<i>Az e rendelet alkalmazásában kijelölt járműalcsoport (sg)</i>
<i>N kategória; műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg* ≤ 5 t</i>	53

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat
I melléklet – 1.2 pont

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
1.2. A különleges felépítményű gépjárművek a következő kritériumokkal határozhatók meg:		
Jármű-kategória	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
<i>Módosítás</i>		

1.2. A különleges felépítményű gépjárművek a következő kritériumokkal határozhatók meg:		
Jármű-kategória	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, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Vontató	Legfeljebb 79 km/h legnagyobb sebesség

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat

I–2 MELLÉKLET – 2.1.

(EU) 2019/1242 rendelet

I melléklet – 2.1 pont

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	
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:	
$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$	
$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$	
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

$CO2p_{v,mp}$	<p>szerint normalizált szén-dioxid-kibocsátása;</p> <p>az új v nehézgépjármű elsődleges járművének mp célprofilhoz meghatározott, g/km-ben kifejezett, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett szén-dioxid-kibocsátása.</p> <p>Kibocsátásmentes gépjárművek esetében a $CO2_{v,mp}$ és a $CO2p_{v,mp}$ értékét nullában kell megállapítani.</p>
<i>Módosítás</i>	
2.1 Egy új nehézgépjármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítása	
<p>Az sg alcsoportba sorolt v új nehézgépjármű vagy annak elsődleges járművének g/km-ben kifejezett fajlagos kibocsátását a következő képlet segítségével kell kiszámítani:</p> $CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$ $CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$ <p>Ahol:</p> <p>\sum_{mp} a 2. táblázatban felsorolt minden mp célprofilba tartozó járművek összege;</p> <p>sg az az alcsoport, amelybe az új v nehézgépjárművet e melléklet 1. szakasza alapján sorolták;</p> <p>$W_{sg,mp}$ a 2.1.1–2.1.3. pontban meghatározott célprofil-súlyozás;</p> <p>$CO2_{v,mp}$ 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;</p> <p>$CO2p_{v,mp}$ az új v nehézgépjármű elsődleges járművének mp célprofilhoz meghatározott, g/km-ben kifejezett, a 13a. és 13b. cikk szerint jelentett szén-dioxid-kibocsátása;</p> <p>CCF_i a 3. cikk 25. pontjában meghatározott és az e melléklet 7. pontja szerint kiszámított, a felhasznált tüzelőanyagra vagy tüzelőanyagkeverékre vonatkozó szén-dioxid-korrekciós tényező, amely 2030-tól alkalmazandó.</p> <p>Kibocsátásmentes gépjárművek esetében a $CO2_{v,mp}$ és a $CO2p_{v,mp}$ értékét nullában kell</p>	

megállapítani.

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 2.7.2. pont

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	
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.
<i>Módosítás</i>	
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

α_{sg} az a kompenzációs tényező, amely az extra nehéz járműszerelvény (EHC) nagyobb hasznos terhe által a gyártó tehergépkocsijára gyakorolt hatását korrigálja a járműszerelvény 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} a gyártóspecifikus átlag a nyilvántartásba vétel szerinti országban az sg alcsoportba tartozó, szóban forgó EHC tehergépkocsik esetében a járműszerelvény 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 összömege a nyilvántartásba vétel helye szerinti országban meghaladja a 60 tonnát, és a IV. melléklet A. része qa) pontjának megfelelően bejelentették.

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat

I – 4 – 4.1 MELLÉKLET – 4.2. táblázat

(EU) 2019/1242 rendelet

I melléklet – 4.2 táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

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

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, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 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

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,	az 1.1.1. és 1.1.3. pontban	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF,

9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	említett valamennyi járműalcsoport	33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE
--------------------------	------------------------------------	-----------------------------	----------------------------

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat

I – 4 – 4.3 MELLÉKLET – 4.3.1. táblázat

(EU) 2019/1242 rendelet

I melléklet – 4.3.1. táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>					
4.3.1. A 3a. cikk szerint a következő rf_{sg} és rfp_{sg} szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célértékek az sg alcsoportba tartozó járművekre különböző beszámolási időszakokban is alkalmazandók:					
<i>rf_{sg} és rfp_{sg} szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték</i>					
sg alcsoportok		A következő évek beszámolási időszakai			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	2040-től
Közepes méretű tehergépkocsik	53, 54	0	43%	64%	90%
Nehéz (> 7,4 t) tehergépkocsik	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
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%	43%	64%	90%
Nehéz (> 16 t) tehergépkocsik, különleges tengelykonfigurációval	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Távolsági buszok (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
A távolsági buszok elsődleges	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-	0	43%	64%	90%

járművei (rfp_{sg})	C3, 34-DD				
Pótkocsik		0	7,5%	7,5%	7,5%
Félpótkocsik		0	15%	15%	15%
<i>Módosítás</i>					
4.3.1. A 3a. cikk szerint a következő rf_{sg} és rfp_{sg} szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célértékek az sg alcsoportba tartozó járművekre különböző beszámolási időszakokban is alkalmazandók:					
<i>rf_{sg} és rfp_{sg} szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték</i>					
sg alcsoportok		A következő évek beszámolási időszakai			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	2040-től
Közepes méretű tehergépkocsik	53, 54	0	43%	64%	90%
Nehéz (> 7,4 t) tehergépkocsik	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
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%	43%	64%	90%
Nehéz (> 16 t) tehergépkocsik, különleges tengelykonfigurációval	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Távolsági buszok és helyközi autóbuszok (rf_{sg})	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
A távolsági buszok elsődleges járművei és helyközi autóbuszok (rfp_{sg})	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%

Pótkocsik	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Félpótkocsik	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
<i>Félpótkocsik</i>	131, 131V, 132, 132V, 133	0	5,0%	7,5%	7,5%

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 4.3.2. pont

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>					
4.3.2. A 3b. cikk szerint a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos következő $zevM_{sg}$ célérték az sg alcsoportba tartozó járművekre különböző beszámolási időszakokban is alkalmazandó:					
A kibocsátásmentes járművekre vonatkozó $zevM_{sg}$ előirányzat					
sg alcsoportok		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	100%	100%	100%

	31-L2, 33-L2				
<i>Módosítás</i>					
4.3.2. A 3b. cikk szerint a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos következő $zevM_{sg}$ célérték az sg alcsoportba tartozó járművekre különböző beszámolási időszakokban is alkalmazandó:					
A kibocsátásmentes járművekre vonatkozó $zevM_{sg}$ előirányzat					
sg alcsoportok		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	100%	100%	100%

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 6 a pont (új)(EU) 2019/1242 rendelet

I melléklet – 7 pont (új)

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>
<i>Módosítás</i>
<p>7. A KARBONKORREKCIÓS TÉNYEZŐ (CCF) KISZÁMÍTÁSA</p> <p><i>Minden egyes i üzemanyag vagy üzemanyag-keverék esetében a CCF-et a következő módszer szerint kell kiszámítani:</i></p> <p><i>A „CCF-re jogosult megújuló üzemanyagok” vonatkozásában, a 3. cikk 25. pontjában meghatározottak szerint, $CCFi = 1$.</i></p> <p><i>hagyományos és fosszilis üzemanyagok esetében, $CCFi = 0$</i></p> <p><i>a hagyományos és a CCF-re jogosult üzemanyagok keverékei esetében a CCF-et a következő képlet szerint kell kiszámítani:</i></p>

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$$

Ahol:

CCFi a karbonkorrekciós tényező az i hagyományos tüzelőanyag és az annak helyettesítésére használható, CCF-re jogosult valamennyi üzemanyag adott keverékére vonatkozóan.

SHARESn,i a Shares adatbázisban bejelentett megújuló üzemanyagok százalékos aránya, a legutolsó rendelkezésre álló n jelentéstételi időszakban, és az összes uniós tagállamra vonatkozó átlagos részarányként kiszámítva.

SHARESn - 1,i a Shares adatbázisban bejelentett megújuló üzemanyagok százalékos aránya, a második legutolsó rendelkezésre álló n jelentéstételi időszakban, és az összes uniós tagállamra vonatkozó átlagos részarányként kiszámítva.

SHARESn - 2,i a Shares adatbázisban jelentett megújuló üzemanyagok százalékos aránya, a harmadik legutolsó rendelkezésre álló n jelentéstételi időszakban, és az összes uniós tagállamra vonatkozó átlagos részarányként kiszámítva.

A Shares adatbázis itt érhető el:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>.

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat

IV melléklet – A rész – q a pont (új)

(EU) 2019/1242 rendelet

IV melléklet (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

qa) 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

Cím	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
Hivatkozások	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 29.3.2023
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ITRE 29.3.2023
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
Vizsgálat a bizottságban	29.6.2023
Az elfogadás dátuma	12.10.2023
A zárószavazás eredménye	+ : 31 - : 3 0 : 4
A zárószavazáson jelen lévő tagok	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skytvedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (209. cikk (7) bekezdés)	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁS A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás

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 szén-dioxid-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

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 közleménynek¹⁰. 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.

¹⁰ 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 közleménynek¹⁰. 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.

¹⁰ 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 fogyatékosokkal 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 fogyatékosokkal 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 preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5 a) A városi mobilitás új uniós keretrendszeréről szóló közlemény^{1a} 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.

^{1A} 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 preambulumbekzdés (új)

(5b) *A városi mobilitás új uniós keretrendszeréről szóló közlemény^{4a} 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.*

^{4a} *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 preambulumbekendés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5 d) Bár e rendelet felülvizsgálata^{1a} 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.

^{1a} 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 preambulumbekendés**

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^{1a} 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.

1^a 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 preambulumbekendés (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 preambulumbekendés (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 biomassza-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 iparstratégia¹⁴ 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 iparstratégia¹⁴ 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.***

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

¹⁴ 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 szerint¹⁶.

(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 szerint¹⁶. **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 CO₂-csökkentési célértékeket.

¹⁶ 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.

¹⁶ 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 CO₂-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 CO₂-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 öt éves 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 öt éves lépésekben fokozatosan csökkennek.

Módosítás 24

**Rendeletre irányuló javaslat
14 a preambulumbekzdés (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 preambulumbekzdés (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 preambulumbekézdés (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 preambulumbekézdés (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 CO2-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 rendeletben²⁰ használt terminológia szerint.

törölve

²⁰ *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 technológiasemleges módon felgyorsítsa a karbonsemleges mobilitásra való átállást. A kibocsátásmentes járművek nagyobb rendelkezésre állására irányuló erőfeszítések kiegészítéseként egy karbonkorrekciós együttműködésen 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 együttműködési 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

járműalcsoport esetében a 2040-től kezdődő évek beszámolási időszakai tekintetében.

járműalcsoport 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

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 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 járműalcsoportba tartozó járművek kivételével – e tényezőhöz való hozzájárulása legfeljebb **1,5 %-kal** csökkentheti a gyártó átlagos fajlagos széndioxid-kibocsátását.”

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 járműalcsoportba tartozó járművek kivételével – e tényezőhöz való hozzájárulása legfeljebb **3%-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 időszakról a következőre.

Módosítás

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

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

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 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 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, 35c	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, 39c	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, 17 , 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_i 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	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	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:

Σ_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:

Σ_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, <i>beleértve a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású, különleges felépítményű gépjárműveket is;</i>
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 CO₂-kibocsátási követelménybe.

Módosítás 78

Rendeletre irányuló javaslat

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2.3.2 A **2025 és 2029 közötti évek**
beszámolási **időszakai**
[...]

2.3.2 A **2025-től kezdődő** beszámolási
időszakok
[...]

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2.3.3 A **2030-tól kezdődő beszámolási**
időszakok
ZLEV = 1

törölve

Módosítás 80

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 2 pont – 2.4 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

[...]

Ahol:

$V_{zev_{sg}}$ a gyártó *sg* alosportba tartozó új kibocsátásmentes
nehézgépjárműveinek száma;

$V_{pv_{sg}}$	az <i>sg</i> 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 <i>sg</i> alcsoportba tartozó új nehézgépjárműveinek száma;
V	a gyártó új nehézgépjárműveinek száma.

Módosítás

[...]

Ahol:

$V_{zev_{sg}}$	a gyártó <i>sg</i> alcsoportba tartozó új kibocsátásmentes nehézgépjárműveinek száma;
$V_{pv_{sg}}$	az <i>sg</i> 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 <i>sg</i> 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 CO₂-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.

α_{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>	2020
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, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 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	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 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	43%	64%	90%	

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

Módosítás

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

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 _{sg} előírányzat						
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, 31-L2, 33-L2	0	100%	100%	100%	
<i>Módosítás</i>						
A kibocsátásmentes járművekre vonatkozó zevM _{sg} előírányzat						
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	80%	100%	100%	

Indokolás

A kibocsátásmentes elektromos járművekkel kapcsolatos, 2030-ra szóló teljes körű előírányzat hatalmas nyomást fog gyakorolni a tömegközlekedési szolgáltatókra, hogy megfeleljenek beruházási terveiknek, és biztosítsák, hogy garázsaikban rendelkezésre álljanak a szükséges töltő- és üzemanyag-töltő 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 CO₂_v_mp meghatározása csak a kész járművekre vonatkozik. Az elsődleges járművek CO₂-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 CO₂p_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

Cím	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
Hivatkozások	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 29.3.2023
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 29.3.2023
A vélemény előadója: A kijelölés dátuma	Andris Ameriks 19.4.2023
Vizsgálat a bizottságban	24.5.2023
Az elfogadás dátuma	19.9.2023
A zárószavazás eredménye	+ : 29 - : 11 0 : 3
A zárószavazáson jelen lévő tagok	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
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (209. cikk, (7) bekezdés)	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 Ficchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Zlotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elzbieta 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

ELJÁRÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN

Cím	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			
Hivatkozások	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)			
Az Európai Parlamentnek történő benyújtás dátuma	15.2.2023			
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 29.3.2023			
Véleménynyilvánításra felkért bizottságok A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ITRE 29.3.2023	IMCO 29.3.2023	TRAN 29.3.2023	AGRI 29.3.2023
Nem nyilvánított véleményt A határozat dátuma	IMCO 28.3.2023	AGRI 28.2.2023		
Előadók A kijelölés dátuma	Bas Eickhout 1.10.2023			
Korábbi előadók	Yannick Jadot, Bas Eickhout			
Vizsgálat a bizottságban	26.4.2023	26.6.2023		
Az elfogadás dátuma	24.10.2023			
A zárószavazás eredménye	+: –: 0:	48 36 1		
A zárószavazáson jelen lévő tagok	João Albuquerque, Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Pietro Fiocchi, Helène Fritzon, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsik, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Lydie Massard, Liudas Mažylis, Marina Measure, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Nikos Papandreou, Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Silvia Sardone, Christine Schneider, Ivan Vilibor Sinčić, Maria Spyraiki, Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska			
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Mercedes Bresso, Christophe Clergeau, Jens Gieseke, Martin Häusling, Stelios Kympouropoulos, Massimiliano Salini, Christel Schaldemose, Annalisa Tardino, Róza Thun und Hohenstein, Grzegorz Tobiszowski, Marie Toussaint, Nikolaj Villumsen, Sarah Wiener			

A zárószavazáson jelen lévő póttagok (209. cikk, (7) bekezdés)	Marie Dauchy, Carlo Fidanza, Niels Fuglsang, Georg Mayer, Maria Noichl, Rob Rooker
Benyújtás dátuma	30.10.2023

AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

48	+
NI	Maria Angela Danzi
PPE	Stanislav Polčák, Jessica Polfjård
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Karin Karlsbro, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Róza Thun und Hohenstein, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Mercedes Bresso, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Cyrus Engerer, Helène Fritzon, Niels Fuglsang, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Maria Noichl, Nikos Papandreou, Christel Schaldemose, Achille Variati, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Marina Measure, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Michael Bloss, Bas Eickhout, Malte Gallée, Martin Häusling, Pär Holmgren, Lydie Massard, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Marie Toussaint, Sarah Wiener

36	-
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Teuvo Hakkarainen, Joanna Kopcińska, Rob Rooker, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Marie Dauchy, Gianna Gancia, Sylvia Limmer, Georg Mayer, Silvia Sardone, Annalisa Tardino
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Stelios Kypouropoulos, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Christine Schneider, Maria Spyrali, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glueck

1	0
PPE	Nathalie Colin-Oesterlé

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás