



2022/0365(COD)

24.7.2023

VÉLEMÉNY

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság részére

a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyásáról (Euro 7), továbbá a 715/2007/EK rendelet és az 595/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

A vélemény előadója: Marian-Jean Marinescu

PA_Legam

RÖVID INDOKOLÁS

Az Euro 7 szabvány minden gépjárműre vonatkozni fog, határértékeket állapítva meg a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátásokra vonatkozóan, ideértve a fékekből és gumiabroncsokból származó részecskekibocsátást is annak érdekében, hogy csökkenjen az EU-ban értékesített új gépjárművek légszennyezése az európai zöld megállapodás szennyezőanyag-mentességi célkitűzésének teljesítése érdekében. Bár a javaslat jelentős mértékben hozzá fog járulni a levegőminőség javításához és az Unió környezetvédelmi célkitűzéseinek megvalósításához, végrehajtása azonban a járműgyártók valamennyi kategóriájára (könnyű- és nehézgépjárművek), valamint az alkatrészek és önálló műszaki egységek (gumiabroncsok és fékek) teljes ágazatára kiterjedő beruházások hullámát is maga után vonja, amelyek költségei valószínűleg továbbhárulnak a fogyasztókra.

Hatásvizsgálatában az Európai Bizottság úgy becsli, hogy egy személygépkocsi ára legfeljebb 150 euróval emelkedik majd, az autóiipar viszont 2000 eurós áremelkedéssel számol. A nehézgépjárművek esetében is jelentős eltérés van a becslések között. Tekintettel az áremelkedésre, várhatóan több mint 250 millió, az EU-ban jelenleg használt járművet (könnyű- és nehézgépjárművet) fognak tovább használni az Euro 7 hatálybalépése után is. E járművek esetében nincs más alternatíva a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére, mint az alternatív üzemanyagok használata. A jogszabályi keretnek ösztönöznie kell az ipart arra, hogy beruházzon a legkevésbé szennyező alternatív üzemanyagok kutatásába és fejlesztésébe, és ösztönöznie kell az ilyen üzemanyagok méretgazdaságosságát a szükséges mennyiség és a megfizethetőség biztosítása érdekében.

Hangsúlyozni kell azonban, hogy a CO₂-csökkentést és az egyéb kibocsátáscsökkentést (az Euro 7 szabványban meghatározottakat) nem lehet külön kezelni. Ezek összekapcsolódnak, mivel a végső szakpolitikai cél az „Irány az 55%!” című dokumentumban meghatározott célkitűzés, 55%-os szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési cél elérése 2030-ig. Az európai jogszabályoknak alkalmazkodniuk kell ehhez a helyzethez, ellenkező esetben Európa technológiailag és versenyképességi szempontból elavult termékeket fog előállítani.

Mindezeket szem előtt tartva a TRAN-vélemény előadójának célja a javaslat környezeti előnyei és társadalmi-gazdasági költségei közötti egyensúly és arányosság megőrzése egyrészt annak biztosítása érdekében, hogy polgáraink számára magas szintű levegőminőségi előírások érvényesüljenek, másrészt pedig az európai ipar számára annak a lehetőségnek a biztosítása, hogy ezeket a szabályokat észszerű időn belül alkalmazza, lehetőleg minimális beruházásokkal és a versenyképességére gyakorolt negatív következményekkel, és megakadályozza a mobilitást és az átlagfogyasztó autóhoz jutásának lehetőségét korlátozó jelentős áremelkedéseket, valamint a közlekedési költségek és a korábban soha nem látott mértékű infláció további emelkedését az Unióban.

A jelentés legfontosabb pontjai

1. Időkeret

E rendelet hatálybalépésétől számított legfeljebb egy éven belül a Bizottságnak el kell fogadnia a végrehajtási jogi/felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat.

A rendeletet az M₁, N₁ kategóriájú járművek, valamint az ilyen járművek alkotóelemei és

önálló műszaki egységei új típusai tekintetében – a gumiabroncsok és a fékek kivételével – a megfelelő végrehajtási jogi aktusok és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésétől számított 3 év elteltével, az M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járművek, valamint az ilyen járművek alkotóelemei és önálló műszaki egységei új típusai – a gumiabroncsok és a fékek kivételével – , továbbá az O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik tekintetében pedig a megfelelő végrehajtási jogi aktusok és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésétől számított 5 év elteltével kell alkalmazni.

2. Az Euro 6/VI szabványokhoz közelebb álló vizsgálati módszerek, amelyek bevált technológiára és módszertanra épülnek az időben történő végrehajtás biztosítása érdekében.

3. Technológiai szempontból semleges megközelítés. Új járműkategória bevezetése – „CO₂-semleges üzemanyaggal működő jármű”.

4. A gyártók és a hatóságok számára az összetettség, az adminisztratív és végrehajtási költségek csökkentése. Rugalmasság a kis és ultrakis sorozatú gyártók számára.

5. Gumiabroncsok. Összehangolás az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világforumának (WP29) gumiabroncskopással foglalkozó munkacsoportjában végzett munkával

6. Fékek. Az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világforumával összehangolt vizsgálati módszerek, amelyek csökkentik az eljárások összetettségét

7. Akkumulátorok. Az „akkumulátor tartósságának” új meghatározása – az elektromosjármű-hajtóakkumulátornak a SOCE (hitelesített energia állapota) és a SOCR (hitelesített tartomány állapota) alapján mért tartóssága;

9. Érzékelők és a kibocsátások mérése. Olyan rendelkezés, amely kimondja, hogy a kapcsolódó használatkorlátozó intézkedések nem vezethetnek a közúti közlekedésbiztonság veszélyeztetéséhez vagy a mobilitás korlátozásához.

10. Az élettartamra vonatkozó követelményeket csak a jármű rendeltetésszerű használati tartományában kell előírni.

MÓDOSÍTÁSOK

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

Módosítás 1

Rendeletra irányuló javaslat 1 preambulumbekzdés

(1) A belső piac olyan térség, ahol biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. E célból **az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet**⁴³ átfogó típusjóváahagyási és piacfelügyeleti rendszert **vezetett be** a gépjárművekre és pótkocsijaikra, valamint az ilyen járművek rendszereire, alkotóelemeire és önálló műszaki egységeire vonatkozóan.

(1) A belső piac olyan térség, ahol biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. E célból **e rendeletnek** átfogó típusjóváahagyási és piacfelügyeleti rendszert **kell bevezetnie** a gépjárművekre és pótkocsijaikra, valamint az ilyen járművek rendszereire, alkotóelemeire és önálló műszaki egységeire vonatkozóan, **és ugyanakkor meg kell őriznie az uniós polgárok mobilitási jogait, az általuk használt gépkocsi/motor típusának szabad megválasztásához való jogukat, valamint a személygépjárművek polgárok számára való megfizethetőségét, továbbá az ipar versenyképességét és munkahelyeit, ugyanakkor meg kell őriznie az uniós polgárok tiszta és egészséges levegőhöz való jogát.**

⁴³ *Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváahagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).*

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat 1 a preambulumbekzdés (új)

(1 a) A könnyű személygépjárművek és könnyű haszongépjárművek, valamint a nehéz tehergépjárművek és buszok kibocsátásai tekintetében a gépjárművekre és motorokra vonatkozó típusjóváahagyási

eljárásokra vonatkozó vizsgálati módszertani követelményeknek – beleértve a már szabályozott anyagokkal kapcsolatos vizsgálatok határfeltételeit is – továbbra is a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben, valamint a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben rögzített követelményeknek kell maradniuk.

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat 1 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1 b) A könnyű személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek, valamint a gépjárművek és motorok típusjóváhagyási eljárásainak vizsgálati módszertani követelményeit a nehéz tehergépjárművek és buszok vonatkozó kibocsátása tekintetében új anyagok esetében ez a rendelet szabályozza, a vizsgálati módszertannak azonban összhangban kell lennie a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek kibocsátásai tekintetében történő típusjóváhagyásról (Euro 6), valamint a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáféréssről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel, valamint a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai tekintetében történő típusjóváhagyásról (Euro VI), valamint a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való

hozzáférről szóló 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel. Annak érdekében, hogy elegendő idő álljon a gyártók rendelkezésére az új vizsgálati módszer kidolgozására és alkalmazására, további két év áll rendelkezésre az új anyagok szabályozására.

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 2 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A belső piac megfelelő működésének, valamint a valamennyi tagállamban egységes, magas szintű környezet- és egészségvédelem biztosítása érdekében a gépjárművek, motorok és tartalék alkatrészek kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyására (a továbbiakban: kibocsátási típusjóváahagyás) vonatkozó műszaki előírásoknak továbbra is összehangoltnak kell lenniük.

Módosítás

(2) A belső piac megfelelő működésének, valamint a valamennyi tagállamban egységes, ambiciózus szintű környezet- és egészségvédelem biztosítása és a jobb levegőminőséghez való hozzájárulás érdekében a gépjárművek, motorok és tartalék alkatrészek kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyására (a továbbiakban: kibocsátási típusjóváahagyás) vonatkozó műszaki előírásoknak továbbra is összehangoltnak kell lenniük. ***Az Euro 7 szabványnak a levegőre, a vízre és a talajra vonatkozó szennyezőanyag-mentességi cselekvési terv részeként hozzá kell járulnia a társadalmi és a zöld átálláshoz is a klímasegesség legkésőbb 2050-ig történő megvalósítása érdekében;***

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A gépjárműveknek, motoroknak és tartalék alkatrészeknek a kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyására (a továbbiakban: kibocsátási típusjóváahagyás) vonatkozó műszaki előírásokat jelenleg

Módosítás

(4) A gépjárműveknek, motoroknak és tartalék alkatrészeknek a kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyására (a továbbiakban: kibocsátási típusjóváahagyás) vonatkozó műszaki előírásokat jelenleg

két, a könnyű- és nehézgépjárművek kibocsátási típusjóváhagyására alkalmazandó rendelet, nevezetesen a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: Euro 6)⁴⁴ és az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: Euro VI)⁴⁵ határozza meg. ***A két rendelet alkalmazásának oka az volt, hogy a nehézgépjárművek kibocsátását motorvizsgálat alapján, míg a könnyűgépjárműveket az egész jármű vizsgálata alapján ellenőrizték. Azóta sor került olyan módszerek kidolgozására, amelyek lehetővé teszik mind a könnyű-, mind a nehézgépjárművek között történő vizsgálatát. Ezért a típusjóváhagyást már nem szükséges motorvizsgálatra alapozni.***

⁴⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.).

⁴⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 595/2009/EK rendelete (2009. június 18.) a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 188., 2009.7.18., 1. o.).

két, a könnyű- és nehézgépjárművek kibocsátási típusjóváhagyására alkalmazandó rendelet, nevezetesen a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: Euro 6)⁴⁴ és az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: Euro VI)⁴⁵ határozza meg.

⁴⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.).

⁴⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 595/2009/EK rendelete (2009. június 18.) a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 188., 2009.7.18., 1. o.).

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 4 a preambulumbekzdés (új)

(4 a) Az újonnan gyártott C1, C2 és C3 típusú gumiabroncsokra vonatkozó típusjóváahagyási követelményeket az (EU) 2019/2144 általános biztonsági rendelet határozza meg. Következésképpen ez az rendelet kiegészíti ezeket a műszaki követelményeket – amelyek továbbra is az új gumiabroncsok típusjóváahagyásának alapját kell képezniük – a gumiabroncsok kopási követelményeivel.

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat 5 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) A 715/2007/EK rendeletben és az 595/2009/EK rendeletben meghatározott követelmények egyetlen rendeletbe foglalásával biztosítani kell a kibocsátási típusjóváahagyási rendszer belső koherenciáját a könnyű- és a nehézgépjárművek tekintetében egyaránt, lehetővé téve ugyanakkor az ilyen járművek eltérő kibocsátási határértékeit.

Módosítás

(5) A 715/2007/EK rendeletben és az 595/2009/EK rendeletben meghatározott követelmények egyetlen rendeletbe foglalásával biztosítani kell a kibocsátási típusjóváahagyási rendszer belső koherenciáját a könnyű- és a nehézgépjárművek tekintetében egyaránt, lehetővé téve ugyanakkor az ilyen járművek eltérő kibocsátási határértékeit, **megtartva ugyanazokat a vizsgálati eljárásokat.**

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 6 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) Ezenfelül a jelenlegi kibocsátási határértékeket a könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan 2007-ben, a nehézgépjárművekre vonatkozóan pedig 2009-ben fogadták el. A kibocsátási

Módosítás

(6) Ezenfelül a jelenlegi kibocsátási határértékeket a könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan 2007-ben, a nehézgépjárművekre vonatkozóan pedig 2009-ben fogadták el. A kibocsátási

határértékek elfogadására mindkét esetben az akkor rendelkezésre álló technológia alapján került sor. Azóta a technológia fejlődött, és a jelenleg rendelkezésre álló technológiák ötvözésével elért kibocsátási szint jóval alacsonyabb, mint a több mint 15 évvel ezelőtt elért szint. ***Ennek a technológiai fejlődésnek tükröződnie kell a kibocsátási határértékekben a létező legkorszerűbb technológia és a kibocsátáscsökkentéssel kapcsolatos ismeretek alapján, az összes releváns szennyező anyag tekintetében.***

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) Emellett egyszerűsítésre van szükség, csökkenteni kell a gyártók és a hatóságok igazgatási és végrehajtási költségeit, továbbá biztosítani kell az Euro kibocsátási előírások hatékony és eredményes végrehajtását. ***Az egyszerűsítés az Euro 6 és az Euro VI szerinti határértékek és vizsgálatok különböző alkalmazási időpontjainak megszüntetésével, a többszörös és összetett kibocsátási vizsgálatok megszüntetésével – amennyiben nincs szükség ilyen vizsgálatokra –, adott esetben a meglévő ENSZ-előírások szerinti szabványokra való hivatkozással, valamint a kibocsátási típusjövahagyás különböző szakaszaira vonatkozó észszerűsített és következetes eljárások és vizsgálatok biztosításával érhető el.***

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat 8 preambulumbekkezdés

határértékek elfogadására mindkét esetben az akkor rendelkezésre álló technológia alapján került sor. Azóta a technológia fejlődött, és a jelenleg rendelkezésre álló technológiák ötvözésével elért kibocsátási szint jóval alacsonyabb, mint a több mint 15 évvel ezelőtt elért szint.

Módosítás

(7) Emellett egyszerűsítésre van szükség, csökkenteni kell a gyártók és a hatóságok igazgatási és végrehajtási költségeit, továbbá biztosítani kell az Euro kibocsátási előírások hatékony és eredményes végrehajtását.

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) Annak biztosítása érdekében, hogy a **könnyű- és a nehézgépjárművek** esetében **is** csökkenjen a valós vezetési feltételek melletti **kibocsátás**, a járműveket **valós használati körülmények között, minimális** korlátozások, határértékek és egyéb vezetési előírások mellett kell vizsgálni, **és nem csak laboratóriumban**.

Módosítás

(8) Annak biztosítása érdekében, hogy a **könnyűgépjárművek** esetében csökkenjen a valós vezetési feltételek melletti **kipufogógáz-kibocsátás**, a járműveket **statisztikailag reprezentatív és elfogultságtól mentes** korlátozások, határértékek és egyéb vezetési előírások mellett kell vizsgálni.

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 8 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8 a) Az RDE-teljesítményt a szokásos vezetési módok, a szokásos körülmények és a szokásos hasznos terhelés mellett közúton üzemeltetett járművek vizsgálatával kell igazolni. Az RDE-vizsgálatnak reprezentatívnak kell lennie a járművek valós közúti útvonalakon és szokásos terheléssel való üzemeltetése tekintetében. A jármű megfelelőségének ellenőrzésére szolgáló vizsgálati eredménynél nem kell figyelembe venni a nem reprezentatív és torzított vezetés közbeni kibocsátási teljesítményt.

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 9 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(9) A járművek kibocsátásának a közúton történő mérésére szolgáló hordozható kibocsátásmérő berendezések pontossága jelentősen javult azok bevezetése óta. Ezért helyénvaló a kibocsátási határértékeket ilyen, közúton

Módosítás

törölve

történő mérésekre alapozni, így a közúton végzett vizsgálatokhoz már nem szükséges megfelelési tényezők alkalmazása.

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 10 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(10) A 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet előírja, hogy a járműveknek meghatározott időtartamon keresztül meg kell felelniük a kibocsátási határértékeknek, amely időtartam már nem felel meg a járművek átlagos élettartamának. Ezért helyénvaló olyan tartóssági követelményeket megállapítani, amelyek tükrözik az uniós járművek átlagos várható élettartamát.

Módosítás

(10) A 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet előírja, hogy a járműveknek meghatározott időtartamon keresztül meg kell felelniük a kibocsátási határértékeknek, amely időtartam már nem felel meg a járművek átlagos élettartamának. Ezért helyénvaló olyan tartóssági követelményeket megállapítani, amelyek tükrözik az uniós járművek átlagos várható élettartamát **és rendeltetésszerű használatát.**

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 11 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(11) Ma már világszerte elérhetők és használatban vannak olyan technológiák, amelyek korlátozzák az illékony szerves vegyületek párolgási kibocsátását a járművek használata, **állása és benzinüzemanyaggal való töltése** során. Ezért helyénvaló az ilyen illékony szerves vegyületekre vonatkozó kibocsátási határértékeket alacsonyabb szinten megállapítani, és kibocsátási határértékeket bevezetni a töltési szakaszra vonatkozóan.

Módosítás

(11) Ma már világszerte elérhetők és használatban vannak olyan technológiák, amelyek korlátozzák az illékony szerves vegyületek párolgási kibocsátását a járművek használata és **állása** során. Ezért helyénvaló az ilyen illékony szerves vegyületekre vonatkozó kibocsátási határértékeket alacsonyabb szinten megállapítani, és kibocsátási határértékeket bevezetni a töltési szakaszra vonatkozóan.

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat 12 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(12) A nem kipufogógáz-eredetű kibocsátás a járművek gumiabroncsaiból és fékeiből származó részecskék kibocsátását jelenti. Becslések szerint a gumiabroncsokból származó kibocsátások jelentik a környezetbe kerülő mikroműanyagok legnagyobb forrását. Amint azt a hatásvizsgálat is mutatja, 2050-re a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátás várhatóan a közúti közlekedés során kibocsátott összes részecske 90 %-át teszi ki, mivel a kipufogógáz-eredetű részecskék kibocsátása csökkenni fog a járművek villamosítása miatt. Ezeket a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátásokat tehát mérni és korlátozni kell. A Bizottságnak 2024 végéig jelentést kell készítenie a gumiabroncskopásról, amelyben áttekinti a mérési módszereket és a legkorszerűbb megoldásokat annak érdekében, hogy javaslatot tegyen gumiabroncskopási határértékekre.

Módosítás

(12) A nem kipufogógáz-eredetű kibocsátás a járművek gumiabroncsaiból és fékeiből származó részecskék kibocsátását jelenti. Becslések szerint a gumiabroncsokból származó kibocsátások jelentik a környezetbe kerülő mikroműanyagok legnagyobb forrását. Amint azt a hatásvizsgálat is mutatja, 2050-re a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátás várhatóan a közúti közlekedés során kibocsátott összes részecske 90 %-át teszi ki, mivel a kipufogógáz-eredetű részecskék kibocsátása csökkenni fog a járművek villamosítása miatt. Ezeket a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátásokat tehát mérni és korlátozni kell. A Bizottságnak 2024 végéig jelentést kell készítenie a gumiabroncskopásról, amelyben áttekinti a mérési módszereket és a legkorszerűbb megoldásokat annak érdekében, hogy javaslatot tegyen gumiabroncskopási határértékekre, **az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világ fóruma (WP29) gumiabroncsok kopásával foglalkozó munkacsoportja által végzett munkával összhangban.**

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat 13 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(13) Az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴⁶ szabályozza a sebességváltás-jelzőket (GSI), amelyek fő célja a jármű üzemanyag-fogyasztásának minimálisra csökkentése, amennyiben a járművezető követi a jelzéseit. E rendeletnek azonban foglalkoznia kell a valós használat során – így a GSI követése esetén is – teljesítendő

Módosítás

(13) Az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴⁶ szabályozza a sebességváltás-jelzőket (GSI), amelyek fő célja a jármű üzemanyag-fogyasztásának minimálisra csökkentése, amennyiben a járművezető követi a jelzéseit. E rendeletnek azonban foglalkoznia kell a valós használat során – így a GSI követése esetén is – teljesítendő

szennyezőanyag-kibocsátási követelményekkel.

szennyezőanyag-kibocsátási követelményekkel **is, annak érdekében, hogy a járművezetőket ne bélyegezzék meg vezetési stílusuk, járműük motortípusa vagy sebességváltó-típusa vagy a jármű kora miatt.**

⁴⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o.).

⁴⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o.).

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat 13 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13 a) Annak érdekében, hogy a gyártók a vizsgálati eljárások keretében megfelelhessenek a kibocsátási határértékeknek, a Bizottságnak két lépésben kell bevezetnie a megfelelő kritériumokat. Az első lépésben a gyártó kérésére ideiglenes megfelelési tényezőt kell alkalmazni, míg második lépésben

csak a végső megfelelési tényező alkalmazható. A végső megfelelési tényezőt egy átmeneti időszak alatt kell meghatározni, és tartalmaznia kell a további mérési bizonytalanságot kifejező tűréshatárt. A Bizottságnak a műszaki fejlődés fényében folyamatosan értékelnie kell ezt a megfelelési tényezőt, és azt a tudományos bizonyítékok, a mérési eljárás pontosságának javulása és a műszaki fejlődés alapján évente lefelé kell kiigazítania. A megfelelési tényezőt fokozatosan csökkenteni kell, és alkalmazását 2035-től meg kell szüntetni.

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat 14 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(14) Az elektromosjármű-hajtóakkumulátorral rendelkező járművek, köztük a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek és az akkumulátoros elektromos járművek hozzájárulnak a közúti közlekedési ágazat dekarbonizációjához. Az ilyen járművek iránti fogyasztói bizalom elnyerése és növelése érdekében e járműveknek jól teljesítőnek és tartósnak kell lenniük. Ezért fontos előírni, hogy az elektromosjármű-hajtóakkumulátorok sok éven át történő használat után is rendelkezzenek eredeti kapacitásuk jelentős részével. Ez különösen fontos a használt elektromos járművek vásárlói számára annak biztosítása érdekében, hogy a jármű továbbra is a várakozásoknak megfelelően működjön. Ezért minden elektromosjármű-hajtóakkumulátorral működő jármű esetében elő kell írni az akkumulátor állapotának ellenőrzését. Ezen túlmenően a teljesítőképességre vonatkozó minimumkövetelményeket kell bevezetni **a személygépkocsik akkumulátorának** tartóssága tekintetében, figyelembe véve az

Módosítás

(14) Az elektromosjármű-hajtóakkumulátorral rendelkező járművek, köztük a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek és az akkumulátoros elektromos járművek hozzájárulnak a közúti közlekedési ágazat dekarbonizációjához. Az ilyen járművek iránti fogyasztói bizalom elnyerése és növelése érdekében e járműveknek jól teljesítőnek és tartósnak kell lenniük. Ezért fontos előírni, hogy az elektromosjármű-hajtóakkumulátorok sok éven át történő használat után is rendelkezzenek eredeti kapacitásuk jelentős részével. Ez különösen fontos a használt elektromos járművek vásárlói számára annak biztosítása érdekében, hogy a jármű továbbra is a várakozásoknak megfelelően működjön. Ezért minden elektromosjármű-hajtóakkumulátorral működő jármű esetében elő kell írni az akkumulátor **hitelesített energia állapotának (SOCE) és hitelesített tartomány állapotának (SOCR)** ellenőrzését. Ezen túlmenően a teljesítőképességre vonatkozó minimumkövetelményeket kell bevezetni

ENSZ 22. számú globális műszaki előírását⁴⁷.

az akkumulátorok tartóssága tekintetében, figyelembe véve az ENSZ 22. számú globális műszaki előírását⁴⁷. **Európai kutatási és fejlesztési támogatást kell előirányozni a kevésbé szennyező technológiákat alkalmazó akkumulátorok gyártásához is.**

⁴⁷ Az Egyesült Nemzetek Szervezetének az elektromos járművekbe épített akkumulátorok tartósságára vonatkozó globális műszaki előírása (22. sz. ENSZ-GTR).

⁴⁷ Az Egyesült Nemzetek Szervezetének az elektromos járművekbe épített akkumulátorok tartósságára vonatkozó globális műszaki előírása (22. sz. ENSZ-GTR).

Módosítás 19

Rendelethez irányuló javaslat 15 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(15) Jól ismert probléma a járművek manipulálása a kibocsátáscsökkentő rendszerek bizonyos részeinek eltávolítása vagy kikapcsolása érdekében. Ez a gyakorlat ellenőrizetlen kibocsátáshoz vezet, ezért meg kell akadályozni. A kilométer-számláló manipulálása hamis futásteljesítményt eredményez és akadályozza a jármű megfelelő, üzem közbeni ellenőrzését. Ezért rendkívül fontos e rendszerek lehető legmagasabb szintű biztonsági védelmének garantálása biztonsági tanúsítványokkal és a manipulálás elleni megfelelő védelemmel kiegészítve annak biztosítása érdekében, hogy sem a kibocsátáscsökkentő rendszerek, sem a jármű kilométer-számlálója ne legyen manipulálható.

Módosítás

(15) Jól ismert probléma a járművek manipulálása a kibocsátáscsökkentő rendszerek bizonyos részeinek eltávolítása vagy kikapcsolása érdekében. Ez a gyakorlat ellenőrizetlen kibocsátáshoz vezet, ezért meg kell akadályozni olyan intézkedésekkel, amelyek megakadályozzák a manipuláló eszközök reklámozását, értékesítését és beszerelését. A kilométer-számláló manipulálása hamis futásteljesítményt eredményez és akadályozza a jármű megfelelő, üzem közbeni ellenőrzését, ezért a tagállamoknak követniük kell a többi tagállam példáját, és be kell vezetniük a jármű kilométeróra-állásának rögzítését a jármű szervizelésekor vagy időszakos műszaki vizsgálatokkor. Ezért fontos, hogy az új járműveket úgy tervezzék meg, hogy e rendszerek megfelelő biztonsági védelemmel rendelkezzenek. **Hatékony szankciórendszert kell kialakítani azon gépjárműgyártók számára is, amelyek olyan ellenőrző, diagnosztikai és felügyeleti rendszereket gyártanak és/vagy használnak, amelyek e jogszabályoknak**

való megfelelés érdekében megváltoztatják az eredményeket.

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat 16 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(16) Ma már járművekbe beépített érzékelőket használnak a kibocsátással kapcsolatos rendellenességek észlelésére és az ezekkel kapcsolatban szükséges javítások elindítására a fedélzeti diagnosztikai rendszeren **keresztül**. **A jelenleg használatban lévő fedélzeti diagnosztikai rendszer azonban nem észleli pontosan vagy kellő időben a működési hibákat, és nem is végezteti el megfelelően és kellő időben a szükséges javításokat. Ennek következtében előfordulhat, hogy a járművek kibocsátása jóval magasabb a megengedettnél.** A fedélzeti diagnosztikai rendszerhez mindaddig használt **érzékelők felhasználhatók** a járművek **kibocsátási** viselkedésének **a fedélzeti ellenőrző rendszeren keresztül történő folyamatos** ellenőrzésére és szabályozására is. A fedélzeti **ellenőrző** rendszer **arra is figyelmezteti a használót, hogy szükség esetén végezze el a motor vagy a kibocsátáscsökkentő rendszerek javítását. Ezért helyénvaló előírni egy ilyen rendszer telepítését, és szabályozni annak műszaki előírásait.**

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat 17 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(17) A gyártók dönthetnek úgy, hogy

Módosítás

(16) Ma már járművekbe beépített érzékelőket használnak a kibocsátással kapcsolatos rendellenességek észlelésére és az ezekkel kapcsolatban szükséges javítások elindítására a fedélzeti diagnosztikai rendszeren **és a műszerfal hibajelzőjén (MI) keresztül**. **Előfordulhat azonban, hogy a járművek kibocsátása jóval magasabb a megengedettnél, attól függően, hogy a járművezetők vagy üzemeltetők számára mennyi ideig tart a fedélzeti diagnosztikai rendszer MI jelzésének utánkövetése. Néhány, a fedélzeti diagnosztikai rendszerhez mindaddig használt érzékelő felhasználható** a járművek viselkedésének ellenőrzésére és szabályozására is, **és segíthetnek a fedélzeti diagnosztikai rendszer működésének javításában. Az ilyen rendszerek által alkalmazott használatkorlátozó megoldások nem vezethetnek a közúti biztonság veszélyeztetéséhez vagy a mobilitás korlátozásához.**

(17) A gyártók dönthetnek úgy, hogy

olyan járműveket gyártanak, amelyek *az e rendeletben előírtnál alacsonyabb kibocsátási határértékeknek felelnek meg vagy jobban teljesítenek az akkumulátor tartóssága terén*, vagy amelyek *speciális funkciókkal* rendelkeznek, *mint például a virtuális elkerítés és az adaptív szabályozás*. A fogyasztók és a nemzeti hatóságok számára lehetővé kell tenni az ilyen járművek megfelelő dokumentációval történő azonosítását. Ezért környezetvédelmi járműútlevelet kell rendelkezésre bocsátani.

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat 18 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(18) *Abban az esetben, ha a Bizottság javaslatot tesz a kizárólag szén-dioxid-semleges üzemanyaggal működő, a szén-dioxidot kibocsátó gépjárműállományra vonatkozó előírások hatályán kívül eső új könnyű haszongépjárművek 2035 utáni nyilvántartásba vételére, továbbá az uniós joggal és az Unió klímasemlegességi célkitűzésével összhangban e rendeletet módosítani kell annak érdekében, hogy az magában foglalja az ilyen járművek típusjóváhagyásának lehetőségét.*

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat 19 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(19) A kis sorozatú gyártók által értékesített járművekből származó kibocsátások az uniós kibocsátások elenyésző részét teszik ki. Ezért az ilyen gyártókra vonatkozó egyes követelmények

olyan járműveket gyártanak, amelyek *megfelelnek a szén-dioxid-semleges üzemanyagoknak*, vagy amelyek *magas WLTP-hatékonysággal* rendelkeznek. A fogyasztók és a nemzeti hatóságok számára lehetővé kell tenni az ilyen járművek megfelelő dokumentációval történő azonosítását. Ezért környezetvédelmi járműútlevelet kell rendelkezésre bocsátani.

Módosítás

(18) *E rendeletnek rendelkeznie kell a kizárólag szén-dioxid-semleges üzemanyagokkal működő új könnyű és nehéz tehergépjárművek típusjóváhagyásáról. A típusjóváhagyáshoz meg kell határozni a járműkategóriát. A szigorúan technológiasemleges megközelítés lehetővé tétele érdekében a belső égésű motort használó ilyen járműveket 2035 után is nyilvántartásba kell venni.*

Módosítás

(19) A kis sorozatú gyártók által értékesített járművekből származó kibocsátások az uniós kibocsátások elenyésző részét teszik ki. Ezért az ilyen gyártókra vonatkozó egyes követelmények

tekintetében bizonyos fokú rugalmasság engedélyezhető. A kis sorozatú gyártók számára ezért lehetővé kell tenni, hogy a típusjövahagyás során bizonyos vizsgálatokat megfelelőségi nyilatkozatokkal helyettesítsenek, míg az ultrakis sorozatú gyártók számára lehetővé kell tenni, hogy **véletlenszerű, valós vezetési feltételek melletti munkáutenemen alapuló** laboratóriumi vizsgálatokat alkalmazzanak.

tekintetében bizonyos fokú rugalmasság engedélyezhető. A kis sorozatú gyártók számára ezért lehetővé kell tenni, hogy a típusjövahagyás során bizonyos vizsgálatokat megfelelőségi nyilatkozatokkal helyettesítsenek, míg az ultrakis sorozatú gyártók számára lehetővé kell tenni, hogy **az e rendeletben meghatározott vizsgálati eljárásokkal összhangban** laboratóriumi vizsgálatokat alkalmazzanak. **A CO₂-szabályozásra vonatkozó követelményekkel kapcsolatban e rendeletnek a kis és ultrakis gyártókra történő alkalmazását el kell halasztani, és csak 6 évvel a vonatkozó másodlagos jogszabályok után kell alkalmazni.**

Módosítás 24

Rendelethez irányuló javaslat 21 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(21) E rendelet egységes feltételek mellett történő végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni a következők tekintetében: a gyártóknak a típusjövahagyás részeként fennálló kötelezettségei, valamint a megfelelőségi nyilatkozatra, a gyártás megfelelőségének ellenőrzésére, a használat közbeni megfelelőség ellenőrzésére és a környezetvédelmi járműútlevélre alkalmazandó eljárások, vizsgálatok és módszerek; a járművek opciói és megjelölései; a járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek tartósságával, valamint a fedélzeti ellenőrző rendszerek nyilvántartásba vételi és kommunikációs képességeivel kapcsolatos követelmények, vizsgálatok, módszerek és korrekciós intézkedések, beleértve azokat is, amelyek időszakos műszaki vizsgálatok és műszaki ellenőrzések céljára szolgálnak; a többlépcsős előállítású járművek gyártóira

Módosítás

(21) E rendelet egységes feltételek mellett történő végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni a következők tekintetében: a gyártóknak a típusjövahagyás részeként fennálló kötelezettségei, valamint a megfelelőségi nyilatkozatra, a gyártás megfelelőségének ellenőrzésére, a használat közbeni megfelelőség ellenőrzésére és a környezetvédelmi járműútlevélre alkalmazandó eljárások, vizsgálatok és módszerek; a járművek opciói és megjelölései; a járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek tartósságával, valamint a fedélzeti ellenőrző rendszerek nyilvántartásba vételi és kommunikációs képességeivel kapcsolatos követelmények, vizsgálatok, módszerek és korrekciós intézkedések, beleértve azokat is, amelyek időszakos műszaki vizsgálatok és műszaki ellenőrzések céljára szolgálnak; a többlépcsős előállítású járművek gyártóira

vonatkozó követelmények és az általuk szolgáltatandó információk, valamint az ilyen többlépcsős előállítású járművek CO₂-értékének meghatározására szolgáló eljárások; a kibocsátási típusjövahagyásra, az ellenőrzésekre és vizsgálatokra, valamint a piacfelügyeleti ellenőrzésekre vonatkozó műszaki elemek, igazgatási és dokumentációs követelmények, továbbá jelentéstételi kötelezettségek, a járművek használat közbeni megfelelőségének és a gyártás megfelelőségének ellenőrzése; **módszerek és vizsgálatok**. a kipufogógáz-eredetű kibocsátás laboratóriumban és közúton történő mérésére, beleértve a véletlenszerű **és a legkedvezőtlenebb** valós vezetési feltételek melletti kibocsátás vizsgálati ciklusait, hordozható kibocsátásmérő rendszerek használatát a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások és az alapjáratú kibocsátások ellenőrzésére, ii. a gépjármű CO₂-kibocsátásának, üzemanyag- és energiafogyasztásának, elektromos hatótávolságának és motorteljesítményének meghatározására, iii. a sebességváltás-jelzőre (GSI) vonatkozó előírások meghatározására; iv. az O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik CO₂-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, elektromos hatótávolságra és motorteljesítményre gyakorolt hatásának meghatározására, iv. a forgattyúházból származó kibocsátások, a párolgási kibocsátások, **valamint** a fékek kibocsátásának mérésére, v: az akkumulátor tartóssága tekintetében meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek való megfelelés értékelésére, vi: a motorok és járművek használat közbeni megfelelőségének értékelésére; megfelelési küszöbértékek és teljesítőképességi követelmények, valamint vii: **az érzékelők** (fedélzeti diagnosztikai és fedélzeti ellenőrző rendszer) **teljesítőképességét** biztosító vizsgálatok és módszerek; viii. a biztonsági intézkedések biztosítására és értékelésére szolgáló módszerek; a járművezetőt figyelmeztető rendszerek és

vonatkozó követelmények és az általuk szolgáltatandó információk, valamint az ilyen többlépcsős előállítású járművek CO₂-értékének meghatározására szolgáló eljárások; a kibocsátási típusjövahagyásra, az ellenőrzésekre és vizsgálatokra, valamint a piacfelügyeleti ellenőrzésekre vonatkozó műszaki elemek, igazgatási és dokumentációs követelmények, továbbá jelentéstételi kötelezettségek, a járművek használat közbeni megfelelőségének és a gyártás megfelelőségének ellenőrzése; a kipufogógáz-eredetű kibocsátás laboratóriumban és közúton történő mérésére **szolgáló módszerek és vizsgálatok**, beleértve a véletlenszerű, **de statisztikai szempontból fontos**, valós vezetési feltételek melletti kibocsátás vizsgálati ciklusait, hordozható kibocsátásmérő rendszerek használatát a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások és az alapjáratú kibocsátások ellenőrzésére; ii. a gépjármű CO₂-kibocsátásának, üzemanyag- és energiafogyasztásának, elektromos hatótávolságának és motorteljesítményének meghatározására, iii. a sebességváltás-jelzőre (GSI) vonatkozó előírások meghatározására; iv. az O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik CO₂-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, elektromos hatótávolságra és motorteljesítményre gyakorolt hatásának meghatározására, iv. a forgattyúházból származó kibocsátások, a párolgási kibocsátások **és** a fékek kibocsátásának **az UN WFHVR szerinti** mérésére; v. az akkumulátor tartóssága tekintetében meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek való megfelelés **UN WFHVR szerinti** értékelésére; vi. a motorok és járművek használat közbeni megfelelőségének értékelésére; megfelelési küszöbértékek és teljesítőképességi követelmények, valamint vii. **a** fedélzeti diagnosztikai és **a** fedélzeti ellenőrző rendszer **érzékelőinek megfelelő működését** biztosító vizsgálatok és módszerek; viii. a biztonsági intézkedések

használatkorlátozó rendszerek specifikációja és jellemzői, valamint a helyes működésük értékelésére szolgáló módszerek; ix: az eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer és a kibocsátáscsökkentő pótrendszer helyes működésének, hatékonyságának, regenerálásának és tartósságának értékelésére szolgáló módszerek; x: a biztonsági intézkedések biztosítására és értékelésére szolgáló módszerek, beleértve a sebezhetőség elemzését és a manipulálás elleni védelmet; xi: az egyes EURO 7 szerinti megjelölések alatt jóváhagyott típusok helyes működésének értékelésére szolgáló módszerek; xii: a kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó kritériumok a kis és ultrakis sorozatú gyártók esetében; xiii: a többlépcsős előállítású járművekre vonatkozó ellenőrzések és vizsgálati eljárások; xiv. a vizsgálóberendezés teljesítőképességére vonatkozó követelmények; xv. a referencia-üzemanyagokra vonatkozó műszaki előírások; valamint xvi. a hatástalanító berendezések és a hatástalanító stratégiák hiányának értékelésére szolgáló módszerek; xvii. a gumiabroncskopás mérésére szolgáló módszerek, **továbbá** xviii. a környezetvédelmi járműútlevél formátuma, adatai és a környezetvédelmi járműútlevélben szereplő adatok továbbításának módja. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁵⁰ megfelelően kell gyakorolni.

biztosítására és értékelésére szolgáló módszerek; a járművezetőt figyelmeztető rendszerek és használatkorlátozó rendszerek specifikációja és jellemzői, valamint a helyes működésük értékelésére szolgáló módszerek; ix: az eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer és a kibocsátáscsökkentő pótrendszer helyes működésének, hatékonyságának, regenerálásának és tartósságának értékelésére szolgáló módszerek; x: a biztonsági intézkedések biztosítására és értékelésére szolgáló módszerek, beleértve a sebezhetőség elemzését és a manipulálás elleni védelmet; xi: az egyes EURO 7 szerinti megjelölések alatt jóváhagyott típusok helyes működésének értékelésére szolgáló módszerek; xii: a kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó kritériumok a kis és ultrakis sorozatú gyártók esetében; xiii: a többlépcsős előállítású járművekre vonatkozó ellenőrzések és vizsgálati eljárások; xiv. a vizsgálóberendezés teljesítőképességére vonatkozó követelmények; xv. a referencia-üzemanyagokra vonatkozó műszaki előírások; valamint xvi. a hatástalanító berendezések és a hatástalanító stratégiák hiányának értékelésére szolgáló módszerek; xvii. a gumiabroncskopás mérésére szolgáló módszerek **az UN WFHVR-nek megfelelő módon;** xviii. a környezetvédelmi járműútlevél formátuma, adatai és a környezetvédelmi járműútlevélben szereplő adatok továbbításának módja, **valamint xix. a gyártók, a tagállamok, a harmadik felek és a Bizottság által az eredeti típusjóváhagyás, a gyártás megfelelése, a használat közbeni megfelelés és a piacfelügyelet során elvégzendő vizsgálatok alkalmazásának tisztázására irányuló intézkedések.** Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁵⁰ megfelelően kell gyakorolni. **A Bizottságnak legkésőbb e rendelet vagy az UN WFHVR hatálybalépésétől számított egy éven belül el kell fogadnia az e**

⁵⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

⁵⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

Módosítás 25

Rendelethez irányuló javaslat 22 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(22) E rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítása vagy kiegészítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következők tekintetében: az Euro 7 szerinti **járművek**, fékek vagy gumibroncsok vizsgálata során gyűjtött adatokon alapuló vizsgálati feltételek; vizsgálati követelmények, **különös** figyelmet fordítva a műszaki fejlődésre és az Euro 7 szerinti járművek vizsgálata során gyűjtött adatokra; **innovatív technológiákon alapuló járműopciók és -megjelölések bevezetése a gyártók számára, ugyanakkor pedig a fékrészecske-kibocsátási határértékeknek és gumibroncsstípusok kopási határértékeinek, valamint az akkumulátorok teljesítőképességére vonatkozó minimumkövetelményeknek és a tartóssági szorzóknak a meghatározása az Euro 7 szerinti járművek vizsgálata során gyűjtött adatok alapján, továbbá az M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járművek kis sorozatú gyártóira vonatkozó fogalom meghatározások és különleges szabályok** meghatározása. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat

Módosítás

(22) E rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítása vagy kiegészítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következők tekintetében: az Euro 7 szerinti fékek vagy gumibroncsok vizsgálata során gyűjtött adatokon alapuló vizsgálati feltételek; **a** vizsgálati követelmények **alkalmazása**, figyelmet fordítva a műszaki fejlődésre és az Euro 7 szerinti járművek vizsgálata során gyűjtött adatokra, **de kizárólag az eljárások összetettségének csökkentése érdekében**; a fékrészecske-kibocsátási határértékeknek és **a** gumibroncsstípusok kopási határértékeinek – az **ENSZ WP29 által kidolgozott vizsgálati módszerrel és határértékekkel összhangban** –, **valamint az akkumulátorok teljesítőképességére vonatkozó minimumkövetelményeknek a meghatározása**. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy **e** konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban **megállapított** elvekkel összhangban kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló

folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy *ezekre a* konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban **51 foglalt** elvekkel összhangban kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kap minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó bizottsági szakértői csoportok ülésein.

⁵¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kap minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó bizottsági szakértői csoportok ülésein. **A Bizottságnak legkésőbb e rendelet vagy az UN WFHVR hatálybalépésétől számított egy éven belül el kell fogadnia az e bekezdésben előírt jogi aktusokat.**

⁵¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

Módosítás 26

Rendelethez irányuló javaslat 23 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(23) Az egyértelműség, az ésszerűség és az egyszerűsítés érdekében, mivel a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek kibocsátási típusjóváhagyására vonatkozó szabályok aktualizálásra kerülnek, és azok mindegyikét ez a rendelet tartalmazza, a meglévő 595/2009/EK és 715/2007/EK rendeletet hatályon kívül kell helyezni és e rendelettel kell felváltani.

Módosítás 27

Rendelethez irányuló javaslat 25 preambulumbekkezdés

Módosítás

(23) Az egyértelműség, az ésszerűség és az egyszerűsítés érdekében, mivel a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek kibocsátási típusjóváhagyására vonatkozó szabályok aktualizálásra kerülnek, és azok mindegyikét ez a rendelet tartalmazza, a meglévő 595/2009/EK és 715/2007/EK rendeletet hatályon kívül kell helyezni és e rendelettel kell felváltani, **a vizsgálati eljárások vonatkozó mellékleteinek kivételével.**

A Bizottság által javasolt szöveg

(25) Fontos, hogy a tagállamok, a nemzeti típusjóváhagyó hatóságok és a gazdasági szereplők elegendő időt kapjanak az e rendelet által bevezetett új szabályok alkalmazására való felkészülésre. A rendelet alkalmazásának kezdőnapját ezért el kell halasztani. Míg a könnyű haszongépjárművek esetében az alkalmazás kezdőnapját úgy kell meghatározni, hogy arra ***sor kerüljön amint az technikailag lehetséges***, a nehézgépjárművek és a pótkocsik esetében az alkalmazás kezdőnapja további két évvel elhalasztható, mivel a nehézgépjárművek esetében hosszabb lesz a kibocsátásmentes járművekre való átállás.

Módosítás 28

**Rendeletre irányuló javaslat
25 a preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(25) Fontos, hogy a tagállamok, a nemzeti típusjóváhagyó hatóságok és a gazdasági szereplők elegendő időt kapjanak az e rendelet által bevezetett új szabályok alkalmazására való felkészülésre. A rendelet alkalmazásának kezdőnapját ezért el kell halasztani. Míg a könnyű haszongépjárművek esetében az alkalmazás kezdőnapját úgy kell meghatározni, hogy arra ***három évvel a másodlagos szabályozás hatálybalépését követően sor kerüljön***, a nehézgépjárművek és a pótkocsik esetében az alkalmazás kezdőnapja további két évvel elhalasztható, mivel a nehézgépjárművek esetében hosszabb lesz a kibocsátásmentes ***és alacsony kibocsátású*** járművekre való átállás.

Módosítás 29

Módosítás

(25a) A jelenlegi rendelet rendelkezéseinek fényében alapvető fontosságú figyelembe venni a fogyasztók magatartására és az EU-ban gyártott új könnyű- és nehézgépjárművek vásárlási képességére gyakorolt hatást; Rendkívül fontos a megfizethető mobilitáshoz való hozzáférés megkönnyítése és a gépjárműiparban a foglalkoztatásra gyakorolt lehetséges jövőbeli negatív hatások korlátozása. A szabályozásnak való megfelelés költségeit és a kiigazítási költségeket nem szabad a végfogyasztókra hárítani, és azok nem veszélyeztethetik az európai gépjárműipar versenyképességét.

Rendeletre irányuló javaslat 26 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(26) Mivel e rendelet célját – azaz az M és N kategóriába tartozó járművek, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek típusjövahagyására vonatkozó igazgatási és műszaki követelményekre, továbbá az ilyen járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek piacfelügyeletére vonatkozó harmonizált szabályok meghatározását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, a cél azonban nagyságrendje és hatásai okán az Unió szintjén jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket fogadhat el az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt **szubszidiaritás elvének** megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

Módosítás 30

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(26) Mivel e rendelet célját – azaz az M és N kategóriába tartozó járművek, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek típusjövahagyására vonatkozó igazgatási és műszaki követelményekre, továbbá az ilyen járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek piacfelügyeletére vonatkozó harmonizált szabályok meghatározását, **illetve a környezetvédelem és az egészségvédelem magas szintjének elérését** – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, a cél azonban nagyságrendje és hatásai okán az Unió szintjén jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket fogadhat el az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt **szubszidiaritási elvnek** megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

Módosítás

(1a) Az e rendelet által az újonnan gyártott gumiabroncsok kibocsátási típusjövahagyására és piacfelügyeletére megállapított műszaki követelményeket és adminisztratív rendelkezéseket az (EU) 2019/2144 általános biztonsági rendelet gumiabroncsokra vonatkozó műszaki követelményeivel és adminisztratív rendelkezéseivel együtt kell figyelembe venni.

Módosítás 31

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) Ez a rendelet nem vonatkozik a már szabályozott anyagokra vonatkozó vizsgálati feltételekre és eljárásokra vonatkozó követelményekre, a könnyű személygépjárművek és a könnyű haszongépjárművek típusjóváahagyási eljárásaira, gépjárművek és motorok, valamint nehéz tehergépjárművek és buszok esetében a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek kibocsátásai tekintetében történő típusjóváahagyásáról (Euro 6) és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférésről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet, valamint a nehéz tehergépjárművek és motorok kibocsátásai tekintetében történő típusjóváahagyásáról (Euro VI) és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférésről szóló 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet önállóan kell alkalmazni.

Módosítás 32

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 2 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2b) Ez a rendelet szabályokat állapít meg a könnyű személygépjárművek és a könnyű haszongépjárművek, valamint a gépjárművek és motorok nehéz tehergépjárművek és autóbuszok kibocsátásával kapcsolatos típusjóváahagyási eljárásaira vonatkozó, újonnan szabályozott anyagokra vonatkozó vizsgálati módszertani

követelményekre vonatkozóan. Ez a módszertan összhangban van a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében a gépjárművek típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáféréstől szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel, valamint a nehéz tehergépjárművek kibocsátása (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáféréstől szóló 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel és valamennyi kapcsolódó végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktussal, és csak ezeket bővíti ki.

Módosítás 33

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 2 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

2. „kezdeti kibocsátási típusjóváhagyás”: a kibocsátási típusjóváhagyási eljárás első szakasza, mielőtt a hatóságok megadják a kibocsátási típusbizonyítványt, és elkezdődik a járművek gyártása;

Módosítás

2. „kezdeti kibocsátási típusjóváhagyás”: a kibocsátási típusjóváhagyási eljárás első szakasza, mielőtt a hatóságok megadják a kibocsátási típusbizonyítványt, és elkezdődik a járművek, **alkotóelemek és önálló műszaki egységek** gyártása;

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 4 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

4. „használat közbeni megfelelés”: az e rendeletben meghatározott tartóssági követelmények ellenőrzése céljából a forgalomban lévő járműveken végzett

Módosítás

4. „használat közbeni megfelelés”: **e rendelettel összefüggésben** az e rendeletben meghatározott tartóssági követelmények ellenőrzése céljából a

tevékenységek;

forgalomban lévő járműveken végzett
tevékenységek;

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 7 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

7. „kipufogógáz-eredetű kibocsátás”: a gépjármű vagy a motor kipufogócsövén keresztül az alábbiak mindegyikének kibocsátása: CO₂, gáz-halmazállapotú, **szilárd** és **folyékony** vegyületek, valamint forgattyúsházból származó kibocsátások;

Módosítás

7. „kipufogógáz-eredetű kibocsátás”: a gépjármű vagy a motor kipufogócsövén keresztül az alábbiak mindegyikének kibocsátása: CO₂, gáz-halmazállapotú és **szilárd** vegyületek, valamint forgattyúsházból származó kibocsátások;

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 10 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

10. „nitrogén-oxidok” vagy „NOx”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott **nitrogén-oxidok** összege;

Módosítás

10. „nitrogén-oxidok” vagy „NOx”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott **NO és NO2** összege;

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 11 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

11. „lebegő részecskék”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott és egy szűrőközegen összegyűjtött bármilyen anyag;

Módosítás

11. „lebegő részecskék”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott és egy szűrőközegen **az e rendeletben előírt eljárással összhangban** összegyűjtött bármilyen anyag;

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 14 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

14. „PN₁₀”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott, **legalább 10 µm átmérőjű** szilárd részecskék teljes száma;

Módosítás

14. „PN₁₀”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott, 10 **µm-es névleges küszöbértékű** szilárd részecskék teljes száma **e rendelet előírásai szerint mérve**;

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 17 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

17. „összes szénhidrogén”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott teljes szénhidrogén-mennyiség;

Módosítás

17. „összes szénhidrogén”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott teljes szénhidrogén-mennyiség **e rendelet előírásai szerint mérve**;

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 18 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

18. „nem metán szénhidrogének” vagy „**NHMC**”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott, a metántól eltérő teljes szénhidrogén-mennyiség;

Módosítás

18. „nem metán szénhidrogének” vagy „**NMHC**”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott, a metántól eltérő teljes szénhidrogén-mennyiség;

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 24 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

24. „a jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz”: a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának, üzemanyag-

Módosítás

24. „a jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz”: a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának, üzemanyag-

fogyasztásának, elektromosenergia-fogyasztásának és elektromos hatótávolságának meghatározására szolgáló szimulációs eszköz;
„energiafogyasztás”: a járműben lévő összes meghajtó erőforrásból származó elektromosenergia-fogyasztás;

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 2 bekezdés – 24 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

fogyasztásának, elektromosenergia-fogyasztásának és elektromos hatótávolságának meghatározására szolgáló szimulációs eszköz;

Módosítás

24a. „energiafogyasztás”: a járműben lévő összes meghajtó erőforrásból származó elektromosenergia-fogyasztás;

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 28 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

28. „fékrészecske-kibocsátás”: **a jármű fékrendszeréből kibocsátott részecskék**;

Módosítás

28. „fékrészecske-kibocsátás”: **az UN WFHVR-nek megfelelően kerül meghatározásra**;

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 29 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

29. „gumiabroncskopás”: **a gumiabroncsból a kopási folyamat következtében elvesztett és a környezetbe kibocsátott anyag tömege**;

Módosítás

29. „gumiabroncskopás”: **az UN WFHVR-nek megfelelően kerül meghatározásra**;

Módosítás 45

**Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 34 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

34. „eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer”: olyan kibocsátáscsökkentő rendszer vagy ilyen rendszerek együttese, amelyre kiterjed az adott járműre megadott típusjövahagyás;

Módosítás

34. „eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer”: olyan kibocsátáscsökkentő rendszer vagy ilyen rendszerek együttese, amelyre kiterjed az adott járműre megadott típusjövahagyás, **és amelyet az első nyilvántartásba vételkor szerelnek be a járműbe;**

Módosítás 46

**Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 36 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

36. **„adaptív szabályozási funkció”: olyan rendszer, amely a jármű várható használata alapján a motort, a kibocsátáscsökkentő rendszereket vagy a jármű egyéb paramétereit úgy állítja be, hogy javuljon az üzemanyag- vagy az energiafogyasztás és a kibocsátáscsökkentő rendszer hatékonysága;**

Módosítás

törölve

Módosítás 47

**Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 37 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

37. „fedélzeti diagnosztikai rendszer” **vagy „OBD”**: olyan rendszer, amely képes **az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 49. pontjában meghatározott fedélzeti diagnosztikai (OBD) információkat előállítani**, és képes ezeket az információkat a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül és **vezeték nélkül továbbítani**;

Módosítás

37. „fedélzeti diagnosztikai **vagy OBD** rendszer”: **ennek a rendeletnek az alkalmazásában** olyan, a jármű fedélzetén lévő rendszer, amely képes – a számítógép memóriájában tárolt hibakódok alapján – a megfigyelt kibocsátáscsökkentő rendszerek hibás működésének felderítésére, azokat képes egy figyelmeztető rendszer segítségével jelezni

és ezeket az információkat a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül **továbbítani a közlekedésre való alkalmasság ellenőrzése és a műszaki ellenőrzés céljából, valamint a használatkorlátozó rendszerek számára;**

Módosítás 48

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 38 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

38. „fedélzeti ellenőrző rendszer” vagy „OBM”: a jármű fedélzetén lévő olyan rendszer, amely képes **vagy a kibocsátási határértékek túllépésének észlelésére, vagy – adott esetben – annak észlelésére, amikor a jármű kibocsátásmentes üzemmódban van, és képes jelezni az ilyen túllépések előfordulását a járműben tárolt információk formájában, valamint ezen információkat a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül és vezeték nélkül továbbítani;**

Módosítás 49

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 39 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

39. „üzemanyag- és/vagy energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz”: minden olyan szoftver vagy hardver, amely érzékeli és felhasználja a jármű-, a motor-, az üzemanyag- vagy az elektromosenergia-paramétereket, valamint a hasznos terhelésre/tömegre vonatkozó paramétereket ahhoz, hogy meghatározza és a járműben tárolja a jármű üzemanyag- és energiafogyasztási adatait, valamint a jármű üzemanyag- vagy energiafogyasztásának és

Módosítás

38. „fedélzeti ellenőrző rendszer” vagy „OBM”: a jármű fedélzetén lévő olyan rendszer, amely képes **az OBM mérési tőrés-határ figyelembevétele mellett ellenőrizni a kibocsátásokat, valamint ezt az információt a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül továbbítani a közlekedésre való alkalmasság ellenőrzése és a műszaki ellenőrzés céljából;**

Módosítás

39. „üzemanyag- és/vagy energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz”: minden olyan szoftver vagy hardver, amely érzékeli és felhasználja a jármű-, a motor-, az üzemanyag- vagy az elektromosenergia-paramétereket, valamint a hasznos terhelésre/tömegre vonatkozó paramétereket ahhoz, hogy meghatározza és a járműben tárolja a jármű üzemanyag- és energiafogyasztási adatait, valamint a jármű üzemanyag- vagy energiafogyasztásának és

energiahatékonyságának meghatározása szempontjából releváns egyéb paramétereket;

energiahatékonyságának meghatározása szempontjából, **valamint a közlekedésre való alkalmasság ellenőrzése céljából** releváns egyéb paramétereket;

Módosítás 50

Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 2 bekezdés – 39 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**39a. „használatkorlátozó megoldások”:
a fedélzeti ellenőrző rendszer által ellenőrzött kibocsátás-túllépések ismételt előfordulását követő valamennyi intézkedés; ezek az intézkedések magukban foglalják a vezetőt figyelmeztető rendszert, a kibocsátás önjavítását, a közlekedésre való alkalmasságot vizsgáló hatóság tájékoztatását, de nem tartalmazhatnak a közúti biztonságot veszélyeztető vagy a mobilitást korlátozó intézkedéseket;**

Módosítás 51

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 42 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

42. „valós vezetési feltételek melletti kibocsátás” vagy „RDE”: a járműnek **a III. melléklet 1. és 2. táblázatában** meghatározott szokásos vezetési feltételek és kiterjesztett feltételek melletti kibocsátása;

42. „valós vezetési feltételek melletti kibocsátás” vagy „RDE”: a járműnek **az (EU) 2017/1151 és az 582/2011/EU rendelet megfelelő mellékleteiben, valamint az 595/2009/EU rendelet 4. cikkében** meghatározott szokásos vezetési feltételek és kiterjesztett feltételek **egyszerre legfeljebb egyike** melletti kibocsátása;

Módosítás 52

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 57 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

57a. „szén-dioxid-semleges üzemanyaggal működő jármű” vagy „CNCEV”: olyan könnyű- vagy nehézgépjármű, amely kizárólag szén-dioxid-semleges üzemanyaggal működő belső égésű motorral van felszerelve.

Módosítás 53

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 57 b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

57b. „karbonsemleges üzemanyag”: minden olyan üzemanyag, amely egyensúlyt teremt az életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátás és -eltávolítás között, 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 elvnek, technológiasemlegességnek és fenntarthatósági kritériumoknak.

Módosítás 54

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 57 c pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

57c. „szén-dioxid-korrektív tényező (CCF)”: olyan tényező, amely megfelelőségértékelés céljából korrekciót alkalmaz a járművek CO₂ kipufogógáz-kibocsátására az üvegházhatásúgáz-kibocsátás intenzitásának és a szén-dioxid-semleges üzemanyagok arányának

figyelembevétele érdekében;

Módosítás 55

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 58 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

58. „virtuális elkerítési technológiák”:
olyan technológiák, amelyek
meghatározott földrajzi területen belül
nem engedik a hibrid jármű belső égésű
motorral történő működtetését (vagyis
bekapcsolják a kibocsátásmentes
üzemmódot);

törölve

Módosítás 56

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 61 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

61. „kerékteljesítmény”: a jármű
kerekein mért és annak meghajtására
használt teljesítmény;

61. „kerékteljesítmény”: a jármű
keréktárcsáin leadandó és annak
meghajtására használt, **e rendelet szerint**
meghatározott teljesítmény;

Módosítás 57

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 62 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

62. „fajlagos teljesítmény”: a névleges
motorteljesítménynek **a menetkész**
tömeghez viszonyított aránya;

62. „fajlagos teljesítmény”: a névleges
motorteljesítménynek **az (EU) 2021/535**
rendelet II. mellékletében meghatározott
műszakilag megengedett legnagyobb
össztömeghez viszonyított aránya;

Módosítás 58

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 67 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

67. „kibocsátásmentes hatótávolság”: az a maximális távolság, amelyet a kibocsátásmentes **jármű** képes megtenni az elektromosjármű-hajtóakkumulátor lemerüléséig vagy az üzemanyagtartály kiürüléséig; tisztán elektromos járművek esetében ez megfelel az elektromos hatótávolságnak;

Módosítás

67. „kibocsátásmentes hatótávolság”: az a maximális távolság, amelyet a **jármű** kibocsátásmentes **üzemmódban** képes megtenni az elektromosjármű-hajtóakkumulátor lemerüléséig vagy az üzemanyagtartály kiürüléséig; tisztán elektromos járművek esetében ez megfelel az elektromos hatótávolságnak;

Módosítás 59

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 69 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

69. „**akkumulátor** tartóssága”: az elektromosjármű-hajtóakkumulátornak az állapota alapján mért tartóssága;

Módosítás

69. „**(járműben lévő) akkumulátor** tartóssága”: az elektromosjármű-hajtóakkumulátornak **a hitelesített energia állapota (SOCE) és a hitelesített tartomány** állapota (**SOCR**) alapján mért tartóssága;

Módosítás 60

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 70 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

70. „**állapot**”: a jármű vagy az elektromosjármű-hajtóakkumulátor élettartama adott pontján a jármű vagy az elektromosjármű-hajtóakkumulátor adott teljesítménymutatójának mért vagy becsült állapota a tanúsítás idején vagy új állapotában meghatározott teljesítmény százalékában kifejezve;

Módosítás

70. „**hitelesített tartomány állapot**” vagy „**SOCR**” és „**hitelesített energia állapot**” vagy „**SOCE**”: a jármű vagy az elektromosjármű-hajtóakkumulátor élettartama adott pontján a jármű (**elektromos hatótávolság**) vagy az elektromosjármű-hajtóakkumulátor (**energia**) adott teljesítménymutatójának mért vagy becsült állapota a tanúsítás idején vagy új állapotában meghatározott teljesítmény százalékában kifejezve;

Módosítás 61

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 71 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

71. „környezetvédelmi járműútlevél”: papíralapú és digitális adatrekord, amely információkat tartalmaz a járműnek a nyilvántartásba vétel időpontjában fennálló környezeti teljesítményéről, **beleértve** a szennyezőanyag-kibocsátási határértékek szintjét, a CO₂-kibocsátást, az üzemanyag-fogyasztást, az energiafogyasztást, az elektromos hatótávolságot és a motorteljesítményt, valamint az akkumulátor tartósságát és más kapcsolódó értékeket;

Módosítás

71. „környezetvédelmi járműútlevél”: **naprakész** papíralapú és digitális adatrekord, amely információkat tartalmaz a járműnek a nyilvántartásba vétel időpontjában **és teljes élettartama alatt** fennálló környezeti teljesítményéről; **A környezetvédelmi járműútlevél (EVP) tartalmazza** a szennyezőanyag-kibocsátási határértékek szintjét, **a használat közbeni** CO₂-kibocsátást, az üzemanyag-fogyasztást, az energiafogyasztást, az elektromos hatótávolságot és a motorteljesítményt, valamint az akkumulátor tartósságát és **állapotát, valamint** más kapcsolódó értékeket;

Módosítás 62

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 75 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

75. „megfelelőségi nyilatkozat”: a gyártó nyilatkozata arról, hogy egy adott járműtípus vagy járműcsoport, alkotóelem vagy önálló műszaki egység megfelel e rendelet követelményeinek;

Módosítás

(A magyar változatot nem érinti.)

Módosítás 63

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 75 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

75a. „rendeltetésszerű használat”: egy jármű rendeltetésszerű vezetési,

Módosítás 64

**Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 77 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

77. „téli gumiabroncs”: olyan gumiabroncs, amelynél a futófelület mintázatát, a futófelület anyagának összetételét vagy a futófelület szerkezetét elsődlegesen arra tervezték, hogy havas viszonyok között a jármű mozgásának elindítására vagy fenntartására való képessége tekintetében jobb teljesítményt nyújtson, mint a normál gumiabroncs;

törölve

Módosítás 65

**Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 78 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

78. „speciális használatú gumiabroncs”: mind közúton, mind terepen használható gumiabroncs, vagy más speciális célú gumiabroncs. Ezeket elsősorban a jármű terepen történő elindítására és mozgásban tartására tervezték.

törölve

Módosítás 66

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A gyártók biztosítják, hogy az általuk gyártott, majd az Unióban értékesített, nyilvántartásba vett vagy

(1) A gyártók biztosítják, hogy az általuk **a 20. cikk szerinti időpontokat követően** gyártott, majd az Unióban

forgalomba helyezett új járművek e rendelet szerint típusjóváhagyáson essenek át. A gyártók biztosítják, hogy az **általuk gyártott, majd az Unióban értékesített vagy üzembe helyezett**, típusjóváhagyási engedélyhez kötött új alkotóelemek vagy önálló műszaki egységek – köztük motorok, elektromosjármű-hajtóakkumulátorok, fékrendszerek és kibocsátáscsökkentő pótrendszerek – e rendelet szerint típusjóváhagyáson essenek át.

értékesített, nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett új járművek e rendelet szerint típusjóváhagyáson essenek át. A gyártók biztosítják, hogy az **(1) bekezdésben említett járművekbe szánt**, típusjóváhagyási engedélyhez kötött új alkotóelemek vagy önálló műszaki egységek – köztük motorok, elektromosjármű-hajtóakkumulátorok, fékrendszerek és kibocsátáscsökkentő pótrendszerek – e rendelet szerint típusjóváhagyáson essenek át, **ideértve az I. mellékletben, az új anyagokra vonatkozóan a III. mellékletben, a már szabályozott anyagokra vonatkozóan pedig az (EU) 2017/1151 rendelet és az 582/2011/EU rendelet vonatkozó mellékleteiben és az 595/2009/EK rendelet 4. cikkében meghatározott kibocsátási határértékeknek való megfelelést is.**

Módosítás 67

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A gyártók a járműveket úgy tervezik, gyártják és szerelik össze, hogy azok megfeleljenek e rendeletnek, beleértve az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek való megfelelést, valamint a **megfelelőségi nyilatkozatban és a típusjóváhagyási dokumentációban megadott értékek** betartását a jármű élettartama során a IV. melléklet 1. táblázatában meghatározottak szerint. Ezeket a járműveket „Euro 7” járművekként kell megjelölni.

Módosítás

(2) A gyártók a járműveket úgy tervezik, gyártják és szerelik össze, hogy azok megfeleljenek e rendeletnek, beleértve az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek való megfelelést, valamint **új anyagok esetében a III. mellékletben, a már szabályozott anyagokra vonatkozóan pedig az (EU) 2017/1151 rendelet és az 582/2011/EU rendelet vonatkozó mellékleteiben és az 595/2009/EK 4. cikkében meghatározott feltételek mellett, valamint a típusjóváhagyási dokumentáció** betartását a jármű élettartama során a IV. melléklet 1. táblázatában meghatározottak szerint. Ezeket a járműveket „Euro 7” járművekként kell megjelölni.

Módosítás 68

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 3 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A kipufogógáz-kibocsátási határértékeknek való megfelelés ellenőrzése során, amennyiben a vizsgálatot kiterjesztett vezetési feltételek mellett végzik, a kibocsátásokat el kell osztani **a III. mellékletben** meghatározott kiterjesztett vezetési osztóval.

Módosítás

A kipufogógáz-kibocsátási határértékeknek való megfelelés ellenőrzése során, amennyiben a vizsgálatot **egyidejűleg legfeljebb a** kiterjesztett vezetési feltételek **egyike** mellett végzik, a kibocsátásokat el kell osztani **az (EU) 2017/1151 rendelet és az (EU) 582/2011 rendelet vonatkozó mellékleteiben, valamint az 595/2011/EU rendelet 4. cikkében** meghatározott kiterjesztett vezetési osztóval.

Módosítás 69

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A gyártók az e rendeletnek – többek között az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek – megfelelő alkotóelemeket vagy önálló műszaki egységeket – úgymint motorokat, elektromosjármű-hajtóakkumulátorokat, fékrendszereket és kibocsátáscsökkentő pótrendszereket – terveznek és gyártanak.

Módosítás

(4) A gyártók az e rendeletnek – többek között az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek, **valamint az új anyagokra vonatkozóan a III. mellékletben, a már szabályozott anyagokra vonatkozóan pedig az (EU) 2017/1151 rendelet és az 582/2011/EU rendelet vonatkozó mellékleteiben és az 595/2009/EK rendelet 4. cikkében meghatározott vizsgálati feltételeknek – megfelelő, az Euro 7 járművekbe beépítendő** alkotóelemeket vagy önálló műszaki egységeket – úgymint motorokat, elektromosjármű-hajtóakkumulátorokat, fékrendszereket és kibocsátáscsökkentő pótrendszereket – terveznek és gyártanak.

Módosítás 70

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) A gyártók nem tervezhetnek, gyárthatnak vagy szerelhetnek össze hatástalanító berendezéssel vagy hatástalanító stratégiákkal rendelkező járműveket.

Módosítás

(5) ***Sem a gyártók, sem a gyártókat alkatrészekkel és alkotóelemekkel ellátó, eredeti felszereléseket szállító vállalkozások*** nem tervezhetnek, gyárthatnak vagy szerelhetnek össze hatástalanító berendezéssel vagy hatástalanító stratégiákkal rendelkező járműveket, ***tiszteletben tartva az uniós versenyjogi jogszabályokat.***

Módosítás 71

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 6 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) fedélzeti diagnosztikai rendszerek, ***amelyek képesek észlelni a kibocsátási határértékek túllépését eredményező, hibásan működő rendszereket a javítások megkönnyítése érdekében;***

Módosítás

a) fedélzeti diagnosztikai rendszerek ***(OBD)***

Módosítás 72

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 6 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) fedélzeti ellenőrző rendszerek, ***amelyek képesek észlelni az üzemzavarok, a fokozott állagromlás vagy más, a kibocsátás növekedését okozó helyzetek miatt fellépő, kibocsátási határértékeket meghaladó kibocsátásokat;***

Módosítás

b) fedélzeti ellenőrző rendszerek ***(OBM), kivéve a kis és ultrakis sorozatú gyártók esetében;***

Módosítás 73

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 6 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz, amely ellenőrzi a járművek valós üzemanyag- és energiafogyasztását, valamint más releváns paramétereket – például a hasznos terhelésre/tömegre vonatkozó paramétereket –, amelyekre szükség van a valós üzemanyag- és energiahatékonyság meghatározásához;

Módosítás

c) üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz;

Módosítás 74

**Rendeletre irányuló javaslat
4 cikk – 6 bekezdés – d pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

d) *az elektromosjármű-hajtóakkumulátor és a kibocsátáscsökkentő rendszerek állapotfigyelői;*

Módosítás

d) **SOCE** és **SOCR** rendszerek;

Módosítás 75

**Rendeletre irányuló javaslat
4 cikk – 6 bekezdés – g pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

g) eszközök, amelyek az e rendeletnek való megfelelést szolgáló, a jármű által generált adatokat és az üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz adatait *vezeték nélkül* továbbítják időszakos műszaki vizsgálatok és közúti műszaki ellenőrzések céljára, valamint amelyek kommunikálnak az intelligens és kétirányú töltési funkciók támogatására alkalmas töltőinfrastruktúrával és helyhez kötött energiarendszerekkel.

Módosítás

g) eszközök, amelyek az e rendeletnek való megfelelést szolgáló, a jármű által generált adatokat és az üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz adatait **a jóváhagyási számmal és a típusjóváhagyási változattal együtt** továbbítják időszakos műszaki vizsgálatok és közúti műszaki ellenőrzések céljára, valamint amelyek kommunikálnak az intelligens és kétirányú töltési funkciók támogatására alkalmas töltőinfrastruktúrával és helyhez kötött energiarendszerekkel, **valamint harmadik fél által nyújtott szolgáltatásokat**

nyújtanak a járműhasználónak a jármű használatának javítása, a jármű energiafogyasztásának és kibocsátásának korlátozása, illetve az akkumulátor élettartamának meghosszabbítása érdekében.

Módosítás 76

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 8 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) A gyártó megakadályozza a (7) bekezdésben említett sebezhetőségek kihasználásának lehetőségét. Ilyen sebezhetőség megállapítása esetén a gyártó szoftverfrissítés útján vagy bármely más megfelelő eszközzel **megszünteti** a sebezhetőséget.

Módosítás

(8) A gyártó megakadályozza a (7) bekezdésben említett sebezhetőségek kihasználásának lehetőségét **a típusjövőahagyás időpontjában rendelkezésre álló legkorszerűbb technológia alapján**. Ilyen sebezhetőség megállapítása esetén a gyártó **intézkedéseket hoz annak érdekében, hogy** szoftverfrissítés útján vagy bármely más megfelelő eszközzel **megszüntesse** a sebezhetőséget.

Módosítás 77

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 10 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(10) **A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján részletes szabályokat fogad el az (1)–(9) bekezdésben meghatározott követelményeknek való megfelelés ellenőrzésére szolgáló eljárásokra, vizsgálatokra és módszerekre vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.**

Módosítás

törölve

Módosítás 78

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A gyártók az általuk gyártott járműveket „Euro 7+ járműként” jelölhetik meg, amennyiben nyilatkozatot tesznek arról, hogy a járművek megfelelnek a következőknek:

törölve

a) belső égésű motorral felszerelt járművek és nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében a gáz-halmazállapotú szennyező anyagok tekintetében az I. mellékletben meghatározottaknál legalább 20 %-kal alacsonyabb kibocsátási határértékeknek, valamint a részecskeszám-kibocsátás tekintetében egy nagyságrenddel alacsonyabb kibocsátási határértékeknek;

b) külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében a gáz-halmazállapotú szennyező anyagok tekintetében az I. mellékletben meghatározottaknál legalább 20%-kal alacsonyabb kibocsátási határértékeknek, a részecskeszám-kibocsátás tekintetében egy nagyságrenddel alacsonyabb kibocsátási határértékeknek, az akkumulátor tartóssága tekintetében pedig a II. mellékletben előírtaknál legalább 10 százalékponttal magasabb értéknek;

c) tisztán elektromos járművek esetében az akkumulátor tartóssága tekintetében a II. mellékletben előírtaknál legalább 10 százalékponttal magasabb értéknek.

Módosítás 79

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

(1a) A gyártók „Euro 7 NF járműként” jelölhetik meg azokat a járműveket, amelyeket a jármű teljes élettartama alatt vagy kizárólag szén-dioxid-semleges üzemanyagokkal hajtanak, vagy pedig hagyományos és szén-dioxid-semleges üzemanyagok keverékével. A szén-dioxid-semleges üzemanyagok kizárólagos használata esetén a szén-dioxid-kibocsátás [a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokról szóló] rendelet és [a nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokról szóló] rendelet alkalmazásában nullának tekintendő. A hagyományos és szén-dioxid-semleges üzemanyagok keverékének használata esetén [a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokról szóló] rendelet és [a nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokról szóló] rendelet alkalmazásában a szén-dioxid-kibocsátást szén-dioxid-korrektív tényezővel szabályozzák.

Módosítás 80

Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 2 bekezdés

(2) Ezeknek a járműveknek az (1) bekezdés szerinti követelményeknek való megfelelését a nyilatkozatban megadott értékek alapján kell ellenőrizni.

törölve

Módosítás 81

Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 2 a bekezdés (új)

(2a) A gyártók a tisztán elektromos járműveket „Euro 7E járműként” jelölhetik meg, amennyiben azok 0–160 Wh/km közötti WLTP-hatékonyságra vannak hitelesítve.

Módosítás 82

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) A gyártók a járműveket „Euro 7A járműként” jelölhetik meg, amennyiben azok adaptív szabályozási funkciókkal rendelkeznek. Az adaptív szabályozási funkciók használatát a típusjóváahagyás során be kell mutatni a típusjóváahagyó hatóságoknak, és a jármű élettartama során ellenőrizni kell a IV. melléklet 1. táblázatában foglaltak szerint.

törölve

Módosítás 83

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) A gyártók a járműveket „Euro 7G járműként” jelölhetik meg, amennyiben azok virtuális elkerítési technológiával ellátott belső égésű motorral rendelkeznek. A gyártók járművezetőt figyelmeztető rendszert építenek be ezekbe a járművekbe, amely tájékoztatja a használat, amikor az elektromosjármű-hajtóakkumulátorok közel állnak a lemerüléshez, és leállítja a járművet, ha azt kibocsátásmentes üzemmódban az első figyelmeztetéstől számított 5 km-en belül nem töltik fel. Az ilyen virtuális elkerítési

törölve

technológiák alkalmazása ellenőrizhető a jármű élettartama során.

Módosítás 84

Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5) *A gyártók gyárthatnak olyan járműveket, amelyek az (1), (2) vagy (3) bekezdésben említett jellemzők közül kettőt vagy többet egyesítenek, és ezeket jelek és betűk kombinációjának használatával „Euro 7+A”, „Euro 7+G”, „Euro 7+AG” vagy „Euro 7AG” járművekként jelölhetik meg.*

törölve

Módosítás 85

Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6) *A gyártó kérésére az N_1 járműtípusból származó, 3,5–4,0 tonna legnagyobb tömegű N_2 kategóriájú járművek esetében a típusjóváahagyó hatóság kiadhat N_1 járműtípusra vonatkozó kibocsátási típusjóváahagyást. Az ilyen járműveket „Euro 7ext járműként” kell megjelölni.*

törölve

Módosítás 86

Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7) *A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján részletes szabályokat fogad el az (1)–(6) bekezdésben meghatározott*

törölve

követelményeknek való megfelelés ellenőrzésére szolgáló eljárásokra, vizsgálatokra és módszerekre vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Módosítás 87

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A gyártók biztosítják, hogy az általuk gyártott, az Unióban értékesített, nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek megfeleljenek az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek a III. mellékletben meghatározott szokásos és kiterjesztett vezetési feltételek mellett, a járműnek a IV. melléklet 1. táblázata szerinti élettartama során, valamint megfeleljenek a II. mellékletben az akkumulátor tartósságára vonatkozóan meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek.

Módosítás

(1) A gyártók biztosítják, hogy az általuk ***a 20. cikkben meghatározott időpontok után*** gyártott, az Unióban értékesített, nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek megfeleljenek az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek ***az újonnan szabályozott anyagok esetében*** a III. mellékletben, ***a már szabályozott anyagokra vonatkozóan pedig az (EU) 2017/1151 rendelet és az (EU) 582/2011 rendelet vonatkozó mellékleteiben és az 595/2009/EK rendelet 4. cikkében*** meghatározott szokásos és kiterjesztett vezetési feltételek mellett, ***és figyelembe vegyék a jármű szokásos használatát*** a járműnek a IV. melléklet 1. táblázata szerinti élettartama során, valamint megfeleljenek a II. mellékletben az akkumulátor tartósságára vonatkozóan meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek.

Módosítás 88

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A gyártók biztosítják, hogy ***ezek*** a

Módosítás

(2) A gyártók biztosítják, hogy a

járművek **megfeleljenek** az e rendelet rendelkezései szerint bejelentett CO₂-kibocsátási, üzemanyag- és energiafogyasztási és energiahatékonysági értékeknek a járműnek a IV. melléklet 1. táblázata szerinti élettartama során.

járművek **technológiai felépítése megfeleljen** az e rendelet rendelkezései szerint bejelentett CO₂-kibocsátási, üzemanyag- és energiafogyasztási és energiahatékonysági értékeknek a járműnek a IV. melléklet 1. táblázata szerinti élettartama során, **rendeltetésszerű használat mellett**.

Módosítás 89

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A gyártók biztosítják, hogy az ezekbe a járművekbe beépített üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközök, fedélzeti diagnosztikai és fedélzeti ellenőrző eszközök, valamint manipulálás elleni intézkedések **megfeleljenek e rendelet rendelkezéseinek mindaddig, amíg a jármű használatban van.**

Módosítás

(3) A gyártók biztosítják, hogy az ezekbe a járművekbe beépített üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközök, fedélzeti diagnosztikai és fedélzeti ellenőrző eszközök, valamint manipulálás elleni intézkedések **ne kerüljenek kikapcsolásra, és megfeleljenek a IV. melléklet 1. táblázatában szereplő rendelkezéseknek.**

Módosítás 90

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 6 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) Az ezekbe a járművekbe a gyártó által beépített fedélzeti ellenőrző rendszereknek képesnek kell lenniük a **következők mindegyikére:**

Módosítás

(6) Az ezekbe a járművekbe a gyártó által beépített fedélzeti ellenőrző rendszereknek képesnek kell lenniük a **következőkre:**

Módosítás 91

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 6 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) a kibocsátási határértékek túllépései nagyságrendjének és időtartamának rögzítése;

Módosítás

a) a kibocsátási határértékek túllépései nagyságrendjének és időtartamának rögzítése ***e rendeletnek megfelelően***;

Módosítás 92

**Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 6 bekezdés – b pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

b) a jármű kibocsátási viselkedésére vonatkozó adatok továbbítása – beleértve a szennyezőanyag-érzékelő és a kipufogógáz-áram adatait – a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül ***és vezeték nélkül***, többek között műszaki vizsgálatok és közúti műszaki ellenőrzések céljából⁵⁵,⁵⁶;

Módosítás

b) a jármű kibocsátási viselkedésére vonatkozó ***releváns*** adatok továbbítása – beleértve a szennyezőanyag-érzékelő és a kipufogógáz-áram adatait – a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül, többek között műszaki vizsgálatok és közúti műszaki ellenőrzések céljából⁵⁵,⁵⁶;

⁵⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/47/EU irányelve (2014. április 3.) az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 134. o.).

⁵⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 129. o.).

⁵⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/47/EU irányelve (2014. április 3.) az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 134. o.).

⁵⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 129. o.).

Módosítás 93

**Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 6 bekezdés – c pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

c) ***a jármű javításának kiváltása, ha a***

Módosítás

törölve

járművezetőt figyelmeztető rendszer a kibocsátási határértékek jelentős túllépését jelzi.

Módosítás 94

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) Az ezekbe a járművekbe a gyártó által beépített üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközöknek képesnek kell lenniük az általuk rögzített járműadatokat a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül ***és vezeték nélkül továbbítani.***

Módosítás

(7) Az ezekbe a járművekbe a gyártó által beépített üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközöknek képesnek kell lenniük az általuk rögzített, ***jogilag megfelelő, szükséges és releváns*** járműadatokat a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül ***továbbítani, tiszteletben tartva az (EU) 2016/679 rendelet rendelkezéseit.***

Módosítás 95

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 8 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) A súlyos veszélyt jelentő vagy az e rendeletben meghatározott követelményeknek meg nem felelő járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek esetében a ***gyártók haladéktalanul*** meghozzák az e rendeletnek való megfelelés biztosításához szükséges korrekciós intézkedéseket, beleértve adott esetben az ilyen járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek javítását vagy módosítását is. A gyártó vagy bármely más gazdasági szereplő adott esetben kivonja a forgalomból vagy visszahívja a terméket. A gyártó haladéktalanul, részletesen tájékoztatja a típusjóváahagyást megadó jóváahagyó hatóságot a meg nem felelésről.

Módosítás

(8) A súlyos veszélyt jelentő vagy az e rendeletben meghatározott követelményeknek meg nem felelő, ***e rendelettel összhangban gyártott*** járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek esetében a ***gyártókat a végrehajtási jogi aktusban foglalt eljárásnak és időkeretnek megfelelően utasítani kell, hogy a vonatkozó végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott eljárások szerint*** meghozzák az e rendeletnek való megfelelés biztosításához szükséges korrekciós intézkedéseket, beleértve adott esetben az ilyen járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek javítását vagy módosítását is. A gyártó

vagy bármely más gazdasági szereplő adott esetben kivonja a forgalomból vagy visszahívja a terméket. A gyártó haladéktalanul, részletesen tájékoztatja a típusjóváahagyást megadó jóváahagyó hatóságot a meg nem felelésről.

Módosítás 96

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 9 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(9) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján részletes szabályokat fogad el az (1)–(8) bekezdésben meghatározott kötelezettségekkel kapcsolatos követelményekre, vizsgálatokra, módszerekre és korrekciós intézkedésekre vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Módosítás

(9) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján **legkésőbb egy évvel e rendelet hatálybalépését követően** részletes szabályokat fogad el az (1)–(8) bekezdésben meghatározott kötelezettségekkel kapcsolatos követelményekre, vizsgálatokra, módszerekre és korrekciós intézkedésekre vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Módosítás 97

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A gyártó a típusjóváahagyó hatóság rendelkezésére bocsátja az aláírt megfelelőségi nyilatkozatot az RDE-re, CO₂-re, a környezeti hőmérséklet szerinti korrekcióra, a fedélzeti diagnosztikai eszközökre, a fedélzeti ellenőrző eszközökre, a kibocsátásra, az akkumulátor tartósságára, a folyamatos vagy időszakos regenerációra, a manipulálás elleni védelemre és a forgattyúsházra vonatkozó, az V. mellékletben meghatározott követelmények tekintetében. **A gyártó**

Módosítás

(2) A gyártó a típusjóváahagyó hatóság rendelkezésére bocsátja az aláírt megfelelőségi nyilatkozatot az RDE-re, CO₂-re, a környezeti hőmérséklet szerinti korrekcióra, a fedélzeti diagnosztikai eszközökre, a fedélzeti ellenőrző eszközökre, a kibocsátásra, az akkumulátor tartósságára, a folyamatos vagy időszakos regenerációra, a manipulálás elleni védelemre és a forgattyúsházra vonatkozó, az V. mellékletben meghatározott követelmények tekintetében.

benyújtja a típusjóváahagyó hatóságnak az aláírt megfelelőségi nyilatkozatot az adaptív szabályozási és virtuális elkerítési funkciók használatára vonatkozóan, amennyiben a gyártó alkalmazza ezeket a funkciókat.

Módosítás 98

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A gyártók minden egyes járműre vonatkozóan kiállítják a környezetvédelmi járműútlevelet, és azt a járművel együtt átadják a vásárlónak; a környezetvédelmi járműútlevélben rögzített adatokat olyan forrásokból nyerik ki, mint a megfelelőségi nyilatkozat és a típusjóváahagyási dokumentáció. A gyártó gondoskodik arról, hogy a környezetvédelmi járműútlevélben foglalt adatok a jármű elektronikus rendszereiben megjeleníthetők legyenek, és lehetőség legyen azok továbbítására a fedélzetről a fedélzeten kívülre.

Módosítás

(4) A gyártók minden egyes járműre vonatkozóan kiállítják a környezetvédelmi járműútlevelet, ***az arra vonatkozó információkat az értékesítés helyén megjelenítik a fogyasztóknak***, és azt a járművel együtt átadják a vásárlónak; a környezetvédelmi járműútlevélben rögzített adatokat olyan forrásokból nyerik ki, mint a megfelelőségi nyilatkozat és a típusjóváahagyási dokumentáció. ***A gyártók a használat közbeni megfelelőségi ellenőrzést követően frissítik a környezetvédelmi járműútlevelet, amelyben feltüntetik az e rendelet 3. cikkének 71. pontjában említett információk aktualizált értékeit. Az (EU) 2018/858 rendelettel és a 2014/45/EU irányelvvel összhangban a gyártók lehetővé teszik az illetékes hatóságok és a vizsgálóállomások számára, hogy a környezetvédelmi járműútlevelet frissítsék a jármű fedélzeti diagnosztikai portjából és üzemanyag- és/vagy energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközéből származó pontos adatokkal.*** A gyártó gondoskodik arról, hogy a környezetvédelmi járműútlevélben foglalt adatok a jármű elektronikus rendszereiben megjeleníthetők legyenek, és lehetőség legyen azok továbbítására a fedélzetről a fedélzeten kívülre.

Módosítás 99

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az (1)–(4) bekezdés szerinti vizsgálatokat, megfelelőség-ellenőrzéseket és eljárásokat a kibocsátási típusjövahagyással, a gyártás megfelelőségével, a használat közbeni megfelelőséggel, a megfelelőségi nyilatkozattal és a környezetvédelmi járműútlevéllel kapcsolatban. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

törölve

Módosítás 100

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 5 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5a) Minden olyan új könnyűgépjármű esetében, amely bizonyíthatóan kizárólag kereskedelmi forgalomban nem kapható üzemanyaggal működik, a Bizottság teljes körű hatásvizsgálatot végez, mielőtt mérlegeli, hogy benyújt-e jogalkotási javaslatot a vizsgálati és megfelelőségi ellenőrzések, valamint az (1)–(4) bekezdés szerinti valamennyi releváns tárgyhoz kapcsolódó eljárások meghatározása érdekében.

Módosítás 101

Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – cím

A kis sorozatú gyártókra vonatkozó különleges szabályok

A kis **és ultrakis** sorozatú gyártókra vonatkozó különleges szabályok

Módosítás 102

Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében a kis sorozatú gyártók az V. melléklet 1., 3., 5., 7. és 9. táblázatában meghatározott vizsgálatokat megfelelőségi nyilatkozatokkal helyettesíthetik. A kis sorozatú gyártók által gyártott és forgalomba hozott járművek megfelelősége vizsgálható a használat közbeni megfelelőség és a piacfelügyelet szempontjából, az V. melléklet 2., 4., 6., 8. és 10. táblázatával összhangban. Nem szükséges az V. mellékletben meghatározott gyártásmegfelelési vizsgálatok elvégzése. A 4. cikk (4) bekezdésének b) pontja nem alkalmazandó a kis sorozatú gyártókra.

(1) A szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében a kis sorozatú **és ultrakis sorozatú** gyártók az V. melléklet 1., 3., 5., 7. és 9. táblázatában meghatározott vizsgálatokat megfelelőségi nyilatkozatokkal helyettesíthetik. A kis sorozatú gyártók által gyártott és forgalomba hozott járművek megfelelősége vizsgálható a használat közbeni megfelelőség és a piacfelügyelet szempontjából, az V. melléklet 2., 4., 6., 8. és 10. táblázatával összhangban. Nem szükséges az V. mellékletben meghatározott gyártásmegfelelési vizsgálatok elvégzése. A 4. cikk (6) bekezdésének b) pontja nem alkalmazandó a kis **sorozatú és ultrakis** sorozatú gyártókra.

Módosítás 103

Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2) Az ultrakis sorozatú gyártóknak **meg** kell **felelniük** az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek a használat közbeni megfelelőség és a piacfelügyelet céljából végzett, valós vezetési feltételek melletti munkaütemen alapuló laboratóriumi vizsgálatok során.

(2) Az ultrakis sorozatú gyártóknak **igazolniuk** kell **a megfelelést** az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek a használat közbeni megfelelőség és a piacfelügyelet céljából végzett, valós vezetési feltételek melletti munkaütemen alapuló laboratóriumi

vizsgálatok során.

Módosítás 104

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A többlépcsős típusjóvá hagyások esetében a második vagy a további lépcsők gyártói felelnek a kibocsátási típusjóvá hagyásért, amennyiben módosítják a jármű bármely olyan részét, amely az előző lépcső gyártói által szolgáltatott adatok szerint hatással lehet a kibocsátásra vagy az akkumulátor tartósságára.

Módosítás

(1) A többlépcsős típusjóvá hagyások esetében a **20. cikkben meghatározott időpontok után** a második vagy a további lépcsők gyártói felelnek **a gyártóval együtt** a kibocsátási típusjóvá hagyásért, amennyiben módosítják a jármű bármely olyan részét, amely az előző lépcső gyártói által szolgáltatott adatok szerint hatással lehet a kibocsátásra vagy az akkumulátor tartósságára.

Módosítás 105

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az igazgatási követelményeket és az előző lépcső gyártói által az (1) bekezdéssel összhangban benyújtandó adatokat, továbbá az ilyen járművek CO₂-kibocsátásának meghatározására szolgáló eljárásokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Módosítás

(2) A Bizottság **legkésőbb egy évvel e rendelet hatálybalépését követően** végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az igazgatási követelményeket és az előző lépcső gyártói által az (1) bekezdéssel összhangban benyújtandó adatokat, továbbá az ilyen járművek CO₂-kibocsátásának meghatározására szolgáló eljárásokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Módosítás 106

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) **[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be e rendelet hatálybalépésének dátumát]-tól/-től** kezdődő hatállyal a gyártó kérelme esetén a nemzeti jóváhagyó hatóságok nem utasíthatják el új típusú jármű vagy motor kibocsátásra vonatkozó EU-típusjóváhagyásának vagy nemzeti típusjóváhagyásának a megadását, és nem tilthatják meg az e rendeletnek megfelelő új jármű nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

Módosítás

(3) **A 20. cikkben említett megfelelő időponttól** kezdődő hatállyal a gyártó kérelme esetén a nemzeti jóváhagyó hatóságok nem utasíthatják el új típusú jármű vagy motor kibocsátásra vonatkozó EU-típusjóváhagyásának vagy nemzeti típusjóváhagyásának a megadását, és nem tilthatják meg az e rendeletnek megfelelő új jármű nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

Módosítás 107

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) **2025. július 1-jétől** kezdődő hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, M₁, N₁ kategóriájú járművek esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, illetve az akkumulátor tartósságára hivatkozva megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

Módosítás

(4) **A 20. cikkben említett megfelelő időpontot követő 12 hónap elteltével** kezdődő hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, **az Unióban értékesített, nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett** M₁, N₁ kategóriájú járművek esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, illetve az akkumulátor tartósságára hivatkozva megtiltják az ilyen **motorok és** járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

Módosítás 108

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) **2027. július 1-jétől** kezdődő

Módosítás

(5) **A 20. cikkben említett megfelelő**

hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járművek és új, O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, energiahatékonyságra, illetve az akkumulátor tartósságára hivatkozva megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

Módosítás 109

Rendelethez irányuló javaslat 10 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) **2030. július 1-jétől** kezdődő hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, M₁, N₁ kategóriájú, kis sorozatú gyártók által gyártott járművek esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, energiahatékonyságra, illetve az akkumulátor tartósságára hivatkozva megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

Módosítás 110

időpontot követő 12 hónap elteltével kezdődő hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, **az Unióban értékesített, nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett** M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járművek és új, O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, energiahatékonyságra, illetve az akkumulátor tartósságára hivatkozva megtiltják az ilyen **motorok és** járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

Módosítás

(6) **A 20. cikkben említett megfelelő időpontot követő 12 hónap elteltével** kezdődő hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, **az Unióban értékesített, nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett** M₁, N₁ kategóriájú, kis sorozatú gyártók által gyártott, **valamint az (EU) 2018/858 rendelet A. részének 5.2. pontja szerint SB-ként besorolt** járművek esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, energiahatékonyságra, illetve az akkumulátor tartósságára hivatkozva megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

Rendeletre irányuló javaslat
10 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) **2031. július 1-jétől** kezdődő hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, M_2 , M_3 , N_2 , N_3 kategóriájú, kis sorozatú gyártók által gyártott járművek esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekintik érvényesnek a megfelelési igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, energiahatékonyságra, illetve az akkumulátor tartósságára hivatkozva megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

Módosítás

(7) **A 20. cikkben meghatározott vonatkozó időpontot követő 12 hónap elteltével** kezdődő hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, $M1$, $N1$ kategóriájú, kis sorozatú gyártók által gyártott járművek esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekintik érvényesnek a megfelelési igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és energiafogyasztásra, energiahatékonyságra, illetve az akkumulátor tartósságára hivatkozva megtiltják az ilyen **motorok és** járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

Módosítás 111

Rendeletre irányuló javaslat
10 cikk – 8 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) **A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az (1) bekezdésnek való megfelelés ellenőrzésére szolgáló tesztek, ellenőrzések és vizsgálatok elvégzéséhez szükséges igazgatási és technikai elemeket, valamint a (2) bekezdés szerinti piacfelügyeleti ellenőrzésekhez szükséges technikai elemeket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.**

Módosítás

törölve

Módosítás 112

Rendeletre irányuló javaslat
11 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) **2025. július 1-jétől** kezdődő hatállyal tilos az e rendelet alapján jóváhagyott M₁, N₁ kategóriájú járműbe való beszerelésre szánt rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység értékesítése vagy beépítése, ha a rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység nem rendelkezik az e rendelet szerinti típusjóváhagyással.

Módosítás 113

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) **2027. július 1-jétől** kezdődő hatállyal tilos az e rendelet alapján jóváhagyott M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járműbe való beszerelésre szánt rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység értékesítése vagy beépítése, ha a rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység nem rendelkezik az e rendelet szerinti típusjóváhagyással.

Módosítás 114

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A gazdasági szereplők és a független szereplők nem manipulálhatják a járművet és annak rendszereit.

Módosítás

(1) **A 20. cikkben említett megfelelő időpontot követő 12 hónap elteltével** kezdődő hatállyal tilos az e rendelet alapján jóváhagyott M₁, N₁ kategóriájú járműbe való beszerelésre szánt rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység értékesítése vagy beépítése, ha a rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység nem rendelkezik az e rendelet szerinti típusjóváhagyással.

Módosítás

(2) **A 20. cikkben említett megfelelő időpontot követő 12 hónap elteltével** kezdődő hatállyal tilos az e rendelet alapján jóváhagyott M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járműbe **és O3, O4 kategóriájú pótkocsikba** való beszerelésre szánt rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység értékesítése vagy beépítése, ha a rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység nem rendelkezik az e rendelet szerinti típusjóváhagyással.

Módosítás

(1) A gazdasági szereplők és a független szereplők nem manipulálhatják a járművet és annak rendszereit. **A tagállamok megállapítják a nemzeti hatóságok által a szabályok be nem tartása esetén alkalmazandó pénzügyi**

szankciókat.

Módosítás 115

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A gyártók az ilyen ellenőrzések elvégzéséhez szükséges adatokat a Bizottság és harmadik felek rendelkezésére bocsátják az (EU) 2018/858 rendelet 9. cikkének (5) bekezdésével és 13. cikkének (10) bekezdésével összhangban.

Módosítás

(2) A gyártók az ilyen ellenőrzések elvégzéséhez szükséges adatokat **proaktívan** a Bizottság és harmadik felek rendelkezésére bocsátják az (EU) 2018/858 rendelet 9. cikkének (5) bekezdésével és 13. cikkének (10) bekezdésével összhangban.

Módosítás 116

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) A Bizottság folyamatosan figyelemmel kíséri az uniós szintű helyzetet annak érdekében, hogy azonosítsa a kijátszás és a meg nem felelés gyakorlatait, többek között piacfelügyelet vagy bármely releváns információforrás, például az ellenőrző ügynökségek és a civil társadalmi szervezetek beadványai és jelentései alapján. Amennyiben a megfelelés megsértését állapítják meg, a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, és adott esetben jogalkotási javaslatot terjeszt elő a meg nem felelés kockázatainak kezelése és kiküszöbölése érdekében.

Módosítás 117

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 3 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a kibocsátási típusjóváahagyás valamennyi szakaszára vonatkozóan, beleértve a gyártás megfelelőségét, a használat közbeni megfelelőséget és a piacfelügyeletet, kitérve a kibocsátási típusjóváahagyásra irányuló eljárásokra és vizsgálatokra, a vizsgálati módszerekre, az igazgatási rendelkezésekre, a kibocsátási típusjóváahagyások módosítására és kiterjesztésére, az adatokhoz való hozzáférésre, a dokumentációs követelményekre és sablonokra az alábbiak mindegyike tekintetében:

Módosítás

(3) A Bizottság **legkésőbb e rendelet hatálybalépésének időpontjától számított 12 hónapon belül végrehajtási jogi aktusokat fogad el az a)–f) pont, valamint az i–k) pont tekintetében, és legkésőbb az ENSZ Járműelőírások Harmonizálásával Foglalkozó Világfóruma (WP29) g) és h) pontra vonatkozó rendelkezésének közzétételétől számított 12 hónapon belül** végrehajtási jogi aktusokat fogad el a kibocsátási típusjóváahagyás valamennyi szakaszára vonatkozóan, beleértve a gyártás megfelelőségét, a használat közbeni megfelelőséget és a piacfelügyeletet, kitérve a kibocsátási típusjóváahagyásra irányuló eljárásokra és vizsgálatokra, a vizsgálati módszerekre, az igazgatási rendelkezésekre, a kibocsátási típusjóváahagyások módosítására és kiterjesztésére, az adatokhoz való hozzáférésre, a dokumentációs követelményekre és sablonokra az alábbiak mindegyike tekintetében:

Módosítás 118

**Rendeletre irányuló javaslat
14 cikk – 3 bekezdés – d a pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

da) állapotfigyelő rendszer;

Módosítás 119

**Rendeletre irányuló javaslat
14 cikk – 3 bekezdés – d b pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

db) a járművezetőt a kibocsátási határértékek túllépésére figyelmeztető rendszer;

Módosítás 120

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 3 bekezdés – d c pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

dc) a járművezetőt a reagens alacsony szintjére figyelmeztető rendszer;

Módosítás 121

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 3 bekezdés – f pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

f) kibocsátáscsökkentő pótrendszerek típusai és alkatrészei;

f) kibocsátáscsökkentő pótrendszerek típusai és alkatrészei ***kifejezetten a különböző járműkategóriák tekintetében, figyelembe véve a jármű fékezéséhez és a pótkocsik fékezéséhez hozzájáruló egyéb járműfedélzeti rendszereket is;***

Módosítás 122

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 3 bekezdés – g pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

g) fékrendszerek típusai és tartalék alkatrészei;

g) fékrendszerek típusai és tartalék alkatrészei ***az ENSZ Járműelőírások Harmonizálásának Világforumán (WP29) végzett munkával összhangban;***

Módosítás 123

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 3 bekezdés – h pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

h) gumiabroncs típusok a gumiabroncs kopás tekintetében;

h) gumiabroncs típusok a gumiabroncs kopás tekintetében **az ENSZ Járműelőírások Harmonizálásának Világforumának (WP29) rendeletével összhangban**;

Módosítás 124

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el a kibocsátási típusjóváhagyás valamennyi szakaszára vonatkozóan, beleértve a használat közbeni megfelelést, a gyártás megfelelést és a piacfelügyeletet, a következők meghatározása érdekében:

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy **legkésőbb e rendelet hatálybalépésétől számított 12 hónapon belül végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el az a)–f) pont és az i)–w) pontra vonatkozóan, valamint legkésőbb az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világforumának (WP29) g)–i) ponttal kapcsolatos rendelkezéseinek közzétételétől számított 12 hónapon belül** végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el a kibocsátási típusjóváhagyás valamennyi szakaszára vonatkozóan, beleértve a használat közbeni megfelelést, a gyártás megfelelést és a piacfelügyeletet, a következők meghatározása érdekében:

Módosítás 125

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

a) a kipufogógáz-eredetű kibocsátás laboratóriumban és közúton történő mérésére szolgáló módszerek, beleértve a véletlenszerű **és a legkedvezőtlenebb** valós vezetési feltételek melletti kibocsátás vizsgálati ciklusait, hordozható

a) a kipufogógáz-eredetű kibocsátás laboratóriumban és közúton történő mérésére szolgáló módszerek, beleértve a véletlenszerű – **de statisztikailag releváns** – valós vezetési feltételek melletti kibocsátás vizsgálati ciklusait, **a torzított**

kibocsátásmérő rendszerek használatát a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások és az alapjáratú kibocsátások ellenőrzésére;

vezetési feltételek alkalmazása és a visszaélés elleni intézkedéseket, hordozható kibocsátásmérő rendszerek használatát a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások és az alapjáratú kibocsátások ellenőrzésére;

Módosítás 126

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – a a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

aa) az 595/2009/EK rendelet hatálya alá tartozó, M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében az említett rendeletben és annak későbbi módosításaiban meghatározott összes laboratóriumi és használat közbeni megfelelőségi vizsgálati eljárás (ISC-PEMS) áttemelésére;

Módosítás 127

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – g pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

g) a fékrészecske-kibocsátás mérésére szolgáló módszerek, beleértve a nehézgépjárművekre, a valós vezetési feltételek melletti fékrészecske-kibocsátásra és a visszatápláló fékezésre irányuló módszereket;

g) a fékrészecske-kibocsátás mérésére szolgáló módszerek, beleértve a nehézgépjárművekre, a valós vezetési feltételek melletti fékrészecske-kibocsátásra és a visszatápláló fékezésre irányuló módszereket *az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világfóruma keretében végzett munkával összhangban;*

Módosítás 128

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – h pont

A Bizottság által javasolt szöveg

h) a gumiabroncskopás mérésére szolgáló módszerek a gumiabroncsok kopási sebességének ellenőrzése érdekében;

Módosítás

h) a gumiabroncskopás mérésére szolgáló módszerek a gumiabroncsok kopási sebességének ellenőrzése érdekében, **az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világforumával összhangban;**

Módosítás 129

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – i pont

A Bizottság által javasolt szöveg

i) az akkumulátor tartóssága tekintetében meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek való megfelelés értékelésére szolgáló módszerek;

Módosítás

i) az akkumulátor tartóssága tekintetében meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek való megfelelés értékelésére szolgáló módszerek, **az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világforumával összhangban;**

Módosítás 130

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – j pont

A Bizottság által javasolt szöveg

j) üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz, fedélzeti ellenőrző és fedélzeti diagnosztikai rendszerek, beleértve a megfelelési küszöbértékeket, a teljesítőképességi követelményeket, az érzékelők teljesítőképességét biztosító vizsgálatokat és módszereket, valamint az ilyen eszközök és rendszerek által rögzített adatok **vezeték nélküli** továbbítását;

Módosítás

j) üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz, fedélzeti ellenőrző és fedélzeti diagnosztikai rendszerek, beleértve a megfelelési küszöbértékeket, a **kibocsátási határértékek túllépését eredményező esemény fogalom meghatározását, a** teljesítőképességi követelményeket, az érzékelők teljesítőképességét biztosító vizsgálatokat és módszereket, valamint az ilyen eszközök és rendszerek által rögzített adatok továbbítását;

Módosítás 131

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – k pont

A Bizottság által javasolt szöveg

k) a járművezetőt figyelmeztető rendszerek és a használatkorlátozó rendszerek jellemzői és teljesítőképessége, valamint a helyes működésük értékelésére szolgáló módszer;

Módosítás

k) a járművezetőt figyelmeztető rendszerek és a használatkorlátozó rendszerek jellemzői és teljesítőképessége, valamint a helyes működésük értékelésére szolgáló módszer ***e rendelettel összhangban***;

Módosítás 132

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – k a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ka) a rendeltetészerű használathoz kapcsolódó módszertan a műszaki vizsgálatok céljából;

Módosítás 133

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – r pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

r) a vizsgálatokhoz használt referencia-üzemanyagokra vonatkozó előírások;

r) a vizsgálatokhoz használt referencia-üzemanyagokra vonatkozó, ***az üzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelvben foglalt*** előírások;

Módosítás 134

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – s pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

s) a hatástalanító berendezések és a

s) a hatástalanító berendezések és a

hatástalanító stratégiák hiányának megállapítására szolgáló módszerek;

hatástalanító stratégiák hiányának megállapítására szolgáló módszerek, **az uniós jogszabályokkal és az ENSZ EGB globális műszaki előírásaival összhangban;**

Módosítás 135

Rendeletre irányuló javaslat
14 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – u pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

u) a környezetvédelmi járműútlevél formátuma és adatai, valamint vezeték nélküli továbbításának módjai;

törölve

Módosítás 136

Rendeletre irányuló javaslat
14 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés – w a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

wa) az M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek alkalmazható hibridtechnológiáinak típusjövahagyására vonatkozó módszerek;

Módosítás 137

Rendeletre irányuló javaslat
15 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a műszaki fejlődés figyelembevételére érdekében, az alábbiak módosítására vonatkozóan:

(1) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a **c) és a d) pont tekintetében legkésőbb e rendelet hatálybalépésétől számított 12 hónapon belül, a b) pont tekintetében pedig legkésőbb az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világfóruma (WP29) rendelkezéseinek közzétételétől számított 12 hónapon belül** a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson

alapuló jogi aktusokat fogadjon el a műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében, az alábbiak módosítására vonatkozóan:

Módosítás 138

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 1 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) III. melléklet, az M₂, M₃, N₂, N₃ járművek tekintetében, az **Euro 7 szerinti járművek vizsgálata során gyűjtött adatok alapján;**

Módosítás

a) III. melléklet, az **Euro 7 új anyagok vizsgálata során gyűjtött adatokon alapuló M1, M2, M3 és N1, N2, N3 vizsgálati feltételek** tekintetében **a vizsgálati feltételeknek teljes mértékben meg kell felelniük az (EU) 2017/1151 rendeletben, az 582/2011/EU rendeletben és az 595/2009/EK rendelet 4. cikkében foglalt vizsgálati feltételeknek, és csak az új anyagokra vonatkozó szabályokat kell kiterjeszteniük;**

Módosítás 139

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) V. melléklet, a vizsgálati követelmények és nyilatkozatok alkalmazása tekintetében, a műszaki fejlődés alapján;

Módosítás

c) V. melléklet, a vizsgálati követelmények és nyilatkozatok alkalmazása tekintetében, a műszaki fejlődés alapján, **de csak az eljárások összetettségének csökkentése érdekében;**

Módosítás 140

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) 5. cikk, innovatív technológiákon

Módosítás

d) 5. cikk, innovatív technológiákon

alapuló funkciók és megjelölések bevezetésével a gyártók számára.

alapuló funkciók és megjelölések bevezetésével a gyártók számára, **többek között a kizárólag vagy keverék formájában szén-dioxid-semleges tüzelőanyagokkal működő belső égésű motorral felszerelt járművek esetében.**

Módosítás 141

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet kiegészítésére a műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében, a következők révén:

Módosítás

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy **az a)–c) pont tekintetében legkésőbb az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világfóruma (WP29) rendelkezéseinek közzétételétől számított 12 hónapon belül** a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet kiegészítésére a műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében, a következők révén:

Módosítás 142

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 2 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) tartóssági szorzók meghatározása a IV. mellékletben az Euro 7 szerinti M_2 , M_3 , N_2 , N_3 kategóriájú járművek vizsgálata során gyűjtött adatok, valamint a nehézgépjárművek tartósságáról szóló, az Európai Parlament és a Tanács részére benyújtott jelentés alapján;

Módosítás

törölve

Módosítás 143

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 2 bekezdés – e a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ea) követelmények és szabályok meghatározása a gyártókkal és a beszállítókkal együttműködésben a járművek azon műszaki eszközei tekintetében, amelyek felismerik a CO₂-semleges üzemanyagok járművekben való kizárólagos használatát.

Módosítás 144

Rendeletre irányuló javaslat 18 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A tagállamok **2030. szeptember 1-jéig** tájékoztatják a Bizottságot e rendelet alkalmazásáról.

Módosítás

(1) A tagállamok **legkésőbb 5 évvel e rendelet hatálybalépése után** tájékoztatják a Bizottságot e rendelet alkalmazásáról.

Módosítás 145

Rendeletre irányuló javaslat 18 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Az (1) bekezdés szerint megadott információk alapján a Bizottság **2031. szeptember 1-jéig** értékelő jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról.

Módosítás

(2) Az (1) bekezdés szerint megadott információk alapján a Bizottság **legkésőbb 5 évvel e rendelet hatálybalépése után** értékelő jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról.

Módosítás 146

Rendeletre irányuló javaslat 18 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) A Bizottság beszámol e rendelet hatékonyságáról, valamint arról, hogy az

milyen mértékben befolyásolta a járműgyártók és a közúti fuvarozók versenyképességét, és milyen hatást gyakorolt a fogyasztói árakra. A jelentés emellett részletezi az e rendelet és más vonatkozó uniós jogi aktusok közötti kölcsönhatást, azonosítja azokat a rendelkezéseket, amelyek aktualizálhatók és egyszerűsíthetők, valamint a vállalkozásokra és fogyasztókra nehezedő teljes költségnyomás csökkentése érdekében meghozott vagy meghozható fellépéseket és intézkedéseket is az „egy be, egy ki” elvvel összhangban.

Módosítás 147

Rendeletre irányuló javaslat 18 cikk – 2 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2b) A Bizottság az e rendelettel összhangban elfogadott valamennyi végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépése után legkésőbb 36 hónappal jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli a nehézgépjárművek tartósságát.

Módosítás 148

Rendeletre irányuló javaslat 19 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A 715/2007/EK rendelet **2025. július 1-jével** hatályát veszti.

A 715/2007/EK rendelet – *a vizsgálati eljárások vonatkozó mellékletei kivételével – a 20. cikk (2) bekezdésében meghatározott időponttól* hatályát veszti.

Módosítás 149

Rendeletre irányuló javaslat
19 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Az 595/2009/EK rendelet **2027. július 1-jével** hatályát veszti.

Módosítás

Az 595/2009/EK rendelet – **a 4. cikk és a vizsgálati eljárások vonatkozó mellékletei kivételével – a 20. cikk (3) bekezdésében meghatározott időponttól** hatályát veszti.

Módosítás 150

Rendeletre irányuló javaslat
20 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ez a rendelet **2025. július 1-jétől alkalmazandó** az M₁, N₁ kategóriájú járművek, valamint az ilyen járművek alkotóelemei és önálló műszaki egységei tekintetében, és **2027. július 1-jétől alkalmazandó** az M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járművek, valamint az ilyen járművek alkotóelemei és önálló műszaki **egységei**, továbbá az O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik tekintetében.

Módosítás

Ez a rendelet az M₁, N₁ kategóriájú járművek, valamint az ilyen járművek alkotóelemei és önálló műszaki egységei – **a gumiabroncsok és a fékek kivételével – új típusai** tekintetében **a 14. és a 15. cikkel összhangban elfogadott megfelelő végrehajtási jogi aktusok és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésétől számított 3 év elteltével**, az M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járművek, valamint az ilyen járművek alkotóelemei és önálló műszaki **egységei– a gumiabroncsok és a fékek kivételével – új típusai**, továbbá az O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik tekintetében **pedig a 14. és a 15. cikkel összhangban elfogadott megfelelő végrehajtási jogi aktusok és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésétől számított 5 év elteltével alkalmazandó.**

Módosítás 151

Rendeletre irányuló javaslat
20 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ez a rendelet az M₁, N₁ kategóriájú

járművek, valamint az ilyen járművek alkotóelemei és önálló műszaki egységei – a gumiabroncsok és a fékek kivételével – új típusai tekintetében a 14. és a 15. cikkel összhangban elfogadott megfelelő végrehajtási jogi aktusok és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésétől számított 5 év elteltével, az M2, M3, N2, N3 kategóriájú járművek, valamint az ilyen járművek alkotóelemei és önálló műszaki egységei – az újonnan szabályozott anyagok tekintetében – új típusai, továbbá az O3, O4 kategóriájú pótkocsik tekintetében pedig a 14. és a 15. cikkel összhangban elfogadott megfelelő végrehajtási jogi aktusok és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésétől számított 7 év elteltével alkalmazandó.

Módosítás 152

Rendeletre irányuló javaslat 20 cikk – 2 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az (EU) 2017/1151 rendeletben és az 582/2011/EU rendeletben meghatározott rendelkezések hatályukat veszítik, kivéve a nehézgépjárművek és a könnyűgépjárművek vizsgálati eljárásaira vonatkozó valamennyi mellékletet és a kapcsolódó végrehajtási jogi aktusokat.

Módosítás 153

Rendeletre irányuló javaslat 20 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ez a rendelet **2030. július 1-jétől** alkalmazandó a kis sorozatú gyártók által előállított M₁, N₁ kategóriájú járművek tekintetében.

Ez a rendelet *a 14. és a 15. cikkel összhangban elfogadott megfelelő végrehajtási jogi aktusok és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok*

hatálybalépésétől számított 6 év elteltével alkalmazandó a kis sorozatú gyártók által előállított M1, N1 kategóriájú járművek, valamint az ilyen járművek alkotóelemei és önálló műszaki egységei – a gumiabroncsok és fékek kivételével – új típusai, valamint az (EU) 2018/858 rendelet A. részének 5.2. pontja szerint SB-ként besorolt járművek tekintetében.

Módosítás 154

Rendeletre irányuló javaslat
20 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ez a rendelet a gumiabroncsokra és fékekre vonatkozóan a 15. cikk (1) bekezdésének b) pontjával, a 15. cikk (2) bekezdésének a) pontjával és a 15. cikk (2) bekezdésének b) pontjával összhangban elfogadott megfelelő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépésétől számított öt év elteltével alkalmazandó.

Módosítás 155

Rendeletre irányuló javaslat
20 cikk – 3 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Legkésőbb egy évvel a hatálybalépés és az alkalmazás e rendelet 20. cikkében előírt kezdőnapját követően a nemzeti hatóságok a kibocsátásokkal kapcsolatos indokok alapján az olyan új M1, N1 kategóriájú járművek tekintetében kötelesek megtagadni az EK-típusjóváhagyás vagy a nemzeti típusjóváhagyás megadását, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek.

Módosítás 156

Rendeletre irányuló javaslat 20 cikk – 3 c bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Legkésőbb két évvel az alkalmazás e rendelet 20. cikkében előírt kezdőnapját követően a nemzeti hatóságok a kibocsátásokkal kapcsolatos indokok alapján köteles megtagadni az olyan új M1, N1 kategóriájú járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek.

Módosítás 157

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – 1 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>				
A belső égésű motorral felszerelt M1, N1 kategóriájú járművekre vonatkozó Euro 7 kipufogógáz-kibocsátási határértékek				
Szennyezőanyag-kibocsátás	M ₁ , N ₁ kategóriájú járművek	Csak a 35 kW/t-nál alacsonyabb fajlagos motorteljesítménnyel ¹ rendelkező, N ₁ kategóriájú járművek esetében	A 10 km-nél rövidebb utakra vonatkozó kibocsátási költségvetés az M ₁ és N ₁ kategóriájú járművek esetében	A 10 km-nél rövidebb utakra vonatkozó kibocsátási költségvetés csak a 35 kW/t-nál kisebb fajlagos motorteljesítménnyel rendelkező N ₁ kategóriájú járművek esetében
	kilométerenként	kilométerenként	utanként	utanként
NO _x [mg]	60	75	600	750
PM [mg]	4,5	4,5	45	45

PN ₁₀ (darabszám)	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO [mg]	500	630	5000	6300
THC [mg]	100	130	1000	1300
NMHC [mg]	68	90	680	900
NH ₃ [mg]	20	20	200	200
<p>(¹) A belső égésű motorral felszerelt járművek és a tisztán elektromos járművek esetében a 85. számú ENSZ EGB-előírás 5.3.2. pontja szerint mérve, valamennyi egyéb jármű esetében pedig az ENSZ 21. számú globális műszaki előírásának a 6. pontjában meghatározott vizsgálati eljárás szerint mérve</p>				
<i>Módosítás</i>				
A belső égésű motorral felszerelt M1, N1 kategóriájú járművekre vonatkozó Euro 7 kipufogógáz-kibocsátási határértékek				
Szennyezőanyag-kibocsátás	M ₁ , N ₁ kategóriájú járművek	Csak a 44 kW/t-nál alacsonyabb fajlagos motorteljesítéssel rendelkező, N ₁ kategóriájú járművek esetében	A 10 km-nél rövidebb utakra vonatkozó kibocsátási költségvetés az M ₁ és N ₁ kategóriájú járművek esetében	A 10 km-nél rövidebb utakra vonatkozó kibocsátási költségvetés csak a 44 kW/t-nál kisebb fajlagos motorteljesítéssel rendelkező N ₁ kategóriájú járművek esetében
	kilométerenként	kilométerenként	utanként	utanként
NO _x [mg]	60	75	600	750
PM [mg]	4,5	4,5	45	45
PN ₁₀ (darabszám)	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO [mg]	500	740	5000	7400
THC [mg]	100	160	1000	1600
NMHC [mg]	68	108	680	1080
NH ₃ [mg]	20	-	200	-

(1) A belső égésű motorral felszerelt járművek és a tisztán elektromos járművek esetében a 85. számú ENSZ EGB-előírás 5.3.2. pontja szerint mérve, valamennyi egyéb jármű esetében pedig az ENSZ 21. számú globális műszaki előírásának a 6. pontjában meghatározott vizsgálati eljárás szerint mérve

Módosítás 158

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – 2 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>				
A belső égésű motorral felszerelt M ₂ , M ₃ , N ₂ és N ₃ kategóriájú járművekre, valamint az ilyen járművekben használt belső égésű motorokra vonatkozó Euro 7 kibocsátási határértékek				
Szennyezőanyag-kibocsátás	<i>Hideg kibocsátás</i> <i>k²</i>	<i>Meleg kibocsátás</i> <i>k³</i>	<i>A 3*WHTC-nél rövidebb utakra vonatkozó kibocsátási költségvetés</i>	<i>Opcionális alapjárat</i> <i>kibocsátási határértéke</i> <i>k⁴</i>
	kilowattóránként	kilowattóránként	<i>kilowattóránként</i>	<i>óránként</i>
NO _x [mg]	350	90	150	5000
PM [mg]	12	8	10	
PN ₁₀ (darabszám)	5x10¹¹	2x10¹¹	3x10¹¹	
CO [mg]	3500	200	2700	
NMOG [mg]	200	50	75	
NH ₃ [mg]	65	65	70	
CH ₄ [mg]	500	350	500	
NH ₂ [mg]	160	100	140	
HCHO [mg]	30	30		
<p>(2) A hideg kibocsátások a járművek esetében az 1 WHTC mozgóablakának 100. percentiliséét, míg motorok esetében a WHTC_{cold} értéket jelentik.</p> <p>³meleg kibocsátások a járművek esetében az 1 WHTC mozgóablakának 90. percentiliséét, míg motorok esetében a WHTC_{hot} értéket jelentik.</p> <p>⁴Csak akkor alkalmazandó, ha nincs olyan rendszer, amely 300 másodpercnyi alapjáraton való folyamatos üzemelés után automatikusan leállítja a motort (a jármű megállítását és a</p>				

fékek működtetését követően).				
<i>Módosítás</i>				
A belső égésű motorral felszerelt M ₂ , M ₃ , N ₂ és N ₃ kategóriájú járművekre, valamint az ilyen járművekben használt belső égésű motorokra vonatkozó Euro 7 kibocsátási határértékek				
Szennyezőa anyag- kibocsátás	WHSC (CI) és WHTC (CI és PI)	RDE		
	kilowattórán ként	kilowattórán ként		
NO _x [mg]	230	345		
PM [mg]	8	8		
PN ₁₀ (darabszám)	6x10¹¹	9x10¹¹		
CO [mg]	1500	2250		
NMOG [mg]				
NH ₃ [mg]	10	15		
CH ₄ [mg]	500	750		
NH ₂ [mg]				
HCHO [mg]				
NMHC [mg]	80	120		
<p>(²) A hideg kibocsátások a járművek esetében az 1 WHTC mozgóablakának 100. percentiliséét, míg motorok esetében a WHTC_{cold} értéket jelentik.</p> <p>(³) meleg kibocsátások a járművek esetében az 1 WHTC mozgóablakának 90. percentiliséét, míg motorok esetében a WHTC_{hot} értéket jelentik.</p> <p>(⁴) Csak akkor alkalmazandó, ha nincs olyan rendszer, amely 300 másodpercnyi alapjáraton való folyamatos üzemelés után automatikusan leállítja a motort (a jármű megállítását és a fékek működtetését követően).</p>				

Módosítás 159

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – 3 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
A benzinüzemű M ₁ , N ₁ kategóriájú járművekre vonatkozó Euro 7 párolgási kibocsátási határértékek		
<i>Szennyezőanyag-kibocsátás</i>	<i>Legfeljebb 2 650 kg legnagyobb össztömegű M₁, N₁ kategóriájú járművek</i>	<i>Legalább 2 650 kg legnagyobb össztömegű N₁ kategóriájú járművek</i>
<i>Párolgási kibocsátások (forró temperálás + 2 nap napi vizsgálat)</i>	<i>0,50 g a legrosszabb napon + forró temperálás</i>	<i>0,50 g a legrosszabb napon + forró temperálás</i>
<i>Üzemanyag-feltöltésből származó kibocsátások</i>	<i>0,05 g/l üzemanyag</i>	<i>0,05 g/l üzemanyag</i>
<i>Módosítás</i>		
A benzinüzemű M ₁ , N ₁ kategóriájú járművekre vonatkozó Euro 7 párolgási kibocsátási határértékek		
<i>törölve</i>		

Módosítás 160

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – 1 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>			
Az akkumulátor tartósságára vonatkozó Euro 7 teljesítőképességi minimumkövetelmények (MPR) az M ₁ kategóriájú járművek esetében			
Akkumulátor-energián alapuló MPR	Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik	5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 8 éves vagy 160 000 km futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik)	Járművek a további élettartamuk alatt*

		járművekig	
Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek	80%	70%	
Tisztán elektromos járművek	80%	70%	
<i>Módosítás</i>			
Az akkumulátor tartósságára vonatkozó, 2030. december 31-ig hatályos Euro 7 teljesítőképességi minimumkövetelmények (MPR) az M ₁ kategóriájú járművek esetében			
Akkumulátor-energián alapuló MPR	Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik	5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 8 éves vagy 240 000 km futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik) járművekig	Járművek a további élettartamuk alatt*
Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek	85%	70%	
Tisztán elektromos járművek	85%	70%	
Hatótávolságon alapuló MPR	Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik	5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 8 éves vagy 240 000 km futásteljesítménnyel rendelkező	Járművek a további élettartamuk alatt*

		(amelyik előbb bekövetkezik) járművekig	
Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek			
Tisztán elektromos járművek			

Módosítás 161

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – 1 a táblázat (új)

<i>Módosítás</i>			
<i>Az akkumulátor tartósságára vonatkozó, 2031. január 1-jéig hatályos Euro 7 teljesítőképességi minimumkövetelmények (MPR) az M₁ kategóriájú járművek esetében</i>			
<i>Akkumulátor-energián alapuló MPR</i>	<i>Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik</i>	<i>5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 10 éves vagy 240 000 km futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik) járművekig</i>	<i>Járművek a további élettartamuk alatt*</i>
<i>Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek</i>	<i>90%</i>	<i>80%</i>	
<i>Tisztán elektromos járművek</i>	<i>90%</i>	<i>80%</i>	
<i>Hatótávolságon alapuló MPR</i>	<i>Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig;</i>	<i>5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb</i>	<i>Járművek a további élettartamuk alatt*</i>

	<i>amelyik előbb bekövetkezik</i>	<i>futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 10 éves vagy 240 000 km futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik) járművekig</i>	
<i>Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek</i>			
<i>Tisztán elektromos járművek</i>			

Módosítás 162

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – 2 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>			
Az akkumulátor tartósságára vonatkozó Euro 7 teljesítőképességi minimumkövetelmények (MPR) az N ₁ kategóriájú járművek esetében			
Akkumulátor-energián alapuló MPR	Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik	5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 8 éves vagy 160 000 km futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik) járművekig	Járművek a további élettartamuk alatt*
Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek	75%	65%	

Tisztán elektromos járművek	75%	65%	
Hatótávolságon alapuló MPR	Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik	5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 8 éves vagy 160 000 km futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik) járművekig	Járművek a további élettartamuk alatt*
Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek			
Tisztán elektromos járművek			
<i>Módosítás</i>			
Az akkumulátor tartósságára vonatkozó, 2030. december 31-ig hatályos Euro 7 teljesítőképességi minimumkövetelmények (MPR) az N ₁ kategóriájú járművek esetében			
Akkumulátor-energián alapuló MPR	Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik	5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 8 éves vagy 240 000 km futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik) járművekig	Járművek a további élettartamuk alatt*
Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos	85%	70%	

járművek			
Tisztán elektromos járművek	85%	70%	
Hatótávolságon alapuló MPR	Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik	5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 10 éves vagy 240 000 km futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik) járművekig	Járművek a további élettartamuk alatt*
Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek			
Tisztán elektromos járművek			

Módosítás 163

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – 2 a táblázat (új)

<i>Módosítás</i>			
<i>Az akkumulátor tartósságára vonatkozó, 2031. január 1-jétől hatályos Euro 7 teljesítőképességi minimumkövetelmények (MPR) az N₁ kategóriájú járművek esetében</i>			
<i>Akkumulátor-energián alapuló MPR</i>	<i>Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik</i>	<i>5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 10 éves vagy 240 000 km futásteljesítménnyel rendelkező</i>	<i>Járművek a további élettartamuk alatt*</i>

		<i>(amelyik előbb bekövetkezik) járművekig</i>	
<i>Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek</i>	90%	80%	
<i>Tisztán elektromos járművek</i>	90%	80%	
<i>Hatótávolságon alapuló MPR</i>	<i>Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik</i>	<i>5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 10 éves vagy 240 000 km futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik) járművekig</i>	<i>Járművek a további élettartamuk alatt*</i>
<i>Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek</i>			
<i>Tisztán elektromos járművek</i>			

Módosítás 164

Rendeletre irányuló javaslat III melléklet – 1 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
A kibocsátási határértékeknek való megfelelés vizsgálatának feltételei az M ₁ , N ₁ kategóriájú járművek esetében a jármű gyártója által kiadott specifikációknak megfelelő, kereskedelmi forgalomban kapható bármely üzem- és kenőanyag használata esetén		
Paraméter	Szokásos vezetési	Kiterjesztett vezetési

	feltételek	feltételek
Kiterjesztett vezetési feltételek esetén alkalmazott osztó	-	1.6 (csak akkor alkalmazandó a mért kibocsátásokra, amikor az ebben az oszlopban meghatározott feltételek közül egy vagy több fennáll)
Környezeti hőmérséklet	0 °C–35 °C	–10 °C–0 °C vagy 35 °C–45 °C
Maximális tengerszint feletti magasság	700 m	700 m felett, de 1 800 m alatt
Legnagyobb sebesség	legfeljebb 145 km/h	145 és 160 km/h között
Vontatási/aerodinamikai módosítások	Nem engedélyezett	Megengedett a gyártó előírásai szerint és az előírt sebességig.
Segédberendezések	A szokásos használatnak megfelelően használhatók	-
Legnagyobb átlagos kerékteljesítmény a hidegindítást követő első 2 km-en	A legnagyobb kerékteljesítmény 20 %-ánál kisebb	A legnagyobb kerékteljesítmény 20 %-ánál nagyobb
A vizsgálati út összetétele	Bármilyen	-
Minimális futásteljesítmény	10 000 km	3 000–10 000 km
<p>* Ugyanezt a kibocsátáscsökkentési stratégiát kell alkalmazni, ha a járművet e feltételeken kívül üzemeltetik, kivéve, ha az ettől való eltérést a típusjóváhagyó hatóság által jóváhagyott műszaki ok indokolja.</p>		
<i>Módosítás</i>		
<p>A kibocsátási határértékeknek való megfelelés vizsgálatának feltételei az M₁, N₁ kategóriájú járművek esetében a jármű gyártója által az újonnan szabályozott anyagokra vonatkozóan kiadott specifikációknak megfelelő, kereskedelmi forgalomban kapható bármely üzem- és kenőanyag használata esetén¹</p>		
Paraméter	Szokásos vezetési feltételek	Kiterjesztett vezetési feltételek
Kiterjesztett vezetési feltételek esetén alkalmazott osztó	-	1.6 (csak akkor alkalmazandó a mért kibocsátásokra, amikor az ebben az oszlopban

		meghatározott feltételek közül egy vagy több fennáll)
Környezeti hőmérséklet	0 °C–35 °C	–10 °C–0 °C vagy 35 °C–45 °C
Maximális tengerszint feletti magasság	700 m	700 m felett, de 1 800 m alatt
Legnagyobb sebesség	legfeljebb 145 km/h	145 és 160 km/h között
Vontatási/aerodinamikai módosítások	Nem engedélyezett	Megengedett a gyártó előírásai szerint és az előírt sebességig.
Segédberendezések	A szokásos használatnak megfelelően használhatók	-
Legnagyobb átlagos kerékteljesítmény a hidegindítást követő első 2 km-en	A legnagyobb kerékteljesítmény 20 %-ánál kisebb	A legnagyobb kerékteljesítmény 20 %-ánál nagyobb,
A vizsgálati út összetétele	Bármilyen**	-
Minimális futásteljesítmény	10 000 km	3 000–10 000 km
NH3		
PN10		

* Ugyanezt a kibocsátáscsökkentési stratégiát kell alkalmazni, ha a járművet e feltételeken kívül üzemeltetik, kivéve, ha az ettől való eltérést a típusjóváhagyó hatóság által jóváhagyott műszaki ok indokolja.		
¹ A vizsgálati eljárás következetes, és csak kiterjeszti az (EU) 2017/1151 rendelet szerinti vizsgálati eljárást		

Módosítás 165

Rendeletre irányuló javaslat III melléklet – 2 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
A kibocsátási határértékeknek való megfelelés vizsgálatának feltételei az M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében a jármű gyártója által kiadott specifikációknak megfelelő, kereskedelmi forgalomban kapható bármely üzem- és kenőanyag használata esetén		
Paraméter	Szokásos vezetési	Kiterjesztett vezetési

	feltételek	feltételek
Kiterjesztett vezetési feltételek esetén alkalmazott osztó	-	2 (csak akkor alkalmazandó a mért kibocsátásokra, amikor az ebben az oszlopban meghatározott feltételek valamelyike fennáll)
Környezeti hőmérséklet	-7 °C–35 °C	-10 °C—7 °C vagy 35 °C–45 °C
Maximális tengerszint feletti magasság	1600 m	1 600–1 800 m
Vontatási/aerodinamikai módosítások	Nem engedélyezett	Megengedett a gyártó előírásai szerint és az előírt sebességig.
A jármű hasznos terhelése	Legalább 10 %	Kevesebb mint 10 %
Segédberendezések	A szokásos használatnak megfelelően használhatók	-
A belső égésű motor terhelése hidegindításkor	Bármilyen	
A vizsgálati út összetétele	A szokásos használatnak megfelelő	-
Minimális futásteljesítmény	5 000 km < 16 tonna műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg esetén 10 000 km > 16 tonna műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg esetén	3 000 km és 5 000 km között < 16 tonna műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg esetén 3 000 km és 10 000 km között > 16 tonna műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg esetén
<p>* Ugyanezt a kibocsátáscsökkentési stratégiát kell alkalmazni, ha a járművet e feltételeken kívül üzemeltetik, kivéve, ha az ettől való eltérést a típusjóváhagyó hatóság által jóváhagyott műszaki ok indokolja.</p>		
<i>Módosítás</i>		
A kibocsátási határértékeknek való megfelelés vizsgálatának feltételei az M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében a jármű gyártója által kiadott specifikációknak megfelelő, kereskedelmi forgalomban kapható bármely üzem- és kenőanyag használata esetén ¹		
Paraméter	Szokásos vezetési feltételek	Kiterjesztett vezetési feltételek

Kiterjesztett vezetési feltételek esetén alkalmazott osztó	-	2 (csak akkor alkalmazandó a mért kibocsátásokra, amikor az ebben az oszlopban meghatározott feltételek valamelyike fennáll)
Környezeti hőmérséklet	-7 °C–35 °C	-10 °C—7 °C vagy 35 °C–45 °C
Maximális tengerszint feletti magasság	1600 m	1 600–1 800 m
Vontatási/aerodinamikai módosítások	Nem engedélyezett	Megengedett a gyártó előírásai szerint és az előírt sebességig.
A jármű hasznos terhelése	Legalább 10 %	Kevesebb mint 10 %
Segédberendezések	A szokásos használatnak megfelelően használhatók	-
A belső égésű motor terhelése hidegindításkor	Bármilyen	
A vizsgálati út összetétele	A szokásos használatnak megfelelő	-
Minimális futásteljesítmény	5 000 km < 16 tonna műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg esetén 10 000 km >16 tonna műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg esetén	3 000 km és 5 000 km között < 16 tonna műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg esetén 3 000 km és 10 000 km között >16 tonna műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg esetén
N2O		
HCHO		
PN10		
<p>* Ugyanezt a kibocsátáscsökkentési stratégiát kell alkalmazni, ha a járművet e feltételeken kívül üzemeltetik, kivéve, ha az ettől való eltérést a típusjóváhagyó hatóság által jóváhagyott műszaki ok indokolja.</p>		
<p>¹ A vizsgálati eljárások következtetések, és csak kiterjesztik az 582/2011/EU rendelet és az 595/2009/EK rendelet 4. cikke szerinti vizsgálati eljárást.</p>		

Módosítás 166

Rendeletre irányuló javaslat
III melléklet – 3 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	
<i>A párolgási kibocsátási határértékeknek való megfelelés vizsgálatának feltételei a jármű gyártója által kiadott specifikációknak megfelelő, kereskedelmi forgalomban kapható bármely üzem- és kenőanyag használata esetén</i>	
	<i>Vizsgálati feltételek</i>
<i>SHED-del¹ végzett párolgási kibocsátási vizsgálat</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>A teljes jármű vagy az egyes alkatrészek hevítése (nem kötelező)</i> • <i>A jármű tartályának előkondicionálása, üzemanyag újratöltése, valamint előkondicionáló menetciklus a járművel</i> • <i>A hajtás hőmérsékletének vizsgálata és forró temperálási vizsgálat 25 °C-on és 38 °C-on (típusjövahagyáshoz 38 °C-on)</i> • <i>48 órás napi vizsgálat</i>
<i>Az üzemanyag-feltöltésből származó kibocsátások vizsgálata</i>	<p><i>A jármű előkondicionálása</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Az üzemanyag leeresztése és feltöltése 40 %-ig</i> • <i>Temperálás legalább 6 órán át 20–30 °C-on</i> • <i>Előkondicionáló menetciklus</i> <p><i>A tartály előkondicionálása</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Az üzemanyag leeresztése és feltöltése 40 %-ig</i> • <i>12–36 óra temperálás</i> • <i>A tartály feltöltése szénhidrogéngőzökkel a 2 g abszorpciós küszöbig 40 g/h 50 % bután/N₂ mellett</i> • <i>Kipufogógáz-vizsgálat: WLTP (a kibocsátások rögzítése)</i> • <i>Temperálás 0–1 órán át 20–30 °C-on</i> • <i>Tartályürítő menet 20–30 °C-on</i> <p><i>Újratöltési esemény</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Tartály(ok) leválasztása</i> • <i>Az üzemanyag leeresztése és feltöltése 10 %-ig</i> • <i>Temperálás 6–24 órán át 27 °C-</i>

	<p><i>on.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Tartályok visszacsatlakoztatása</i> • <i>Üzemanyag-adagolás 38 l/perc sebességgel az automatikus leállításig. Amennyiben a tartály töltöttségi szintje nem éri el a teljes űrtartalmának 85 %-át, folytassa az automatikus üzemanyag-feltöltést mindaddig, amíg az el nem éri a 85 %-ot. A hatóságok adagolhatják az üzemanyagot 15 l/perc sebességgel.</i> • <i>Adagolt üzemanyag hőmérséklete: 19 °C</i>
<hr/>	
<p>¹ <i>SHED: A párolgási veszteség meghatározására szolgáló légmentes kamra</i></p>	
<p><i>Módosítás</i></p>	
<p><i>törölve</i></p>	

Módosítás 167

Rendeletre irányuló javaslat IV melléklet – 1 táblázat

<p><i>A Bizottság által javasolt szöveg</i></p>			
<p>A járművek, motorok és kibocsátáscsökkentő rendszerek élettartama</p>			
A járművek, motorok és kibocsátáscsökkentő pótrendszerek élettartama	M ₁ , N ₁ és M ₂	N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7.5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7.5t
Alap élettartam	Legfeljebb 160 000 km vagy 8 év, amelyik előbb bekövetkezik	Legfeljebb 300 000 km vagy 8 év, amelyik előbb bekövetkezik	Legfeljebb 700 000 km vagy 15 év, amelyik előbb bekövetkezik További élettartam
Az alap élettartam túllépése után;	legfeljebb 200 000 km vagy 10 év, amelyik előbb bekövetkezik Az alap élettartam túllépése után;	legfeljebb 375 000 km	Az alap élettartam túllépése után; legfeljebb 875 000 km

<i>Módosítás</i>			
A járművek, motorok és kibocsátáscsökkentő rendszerek élettartama			
A járművek, motorok és kibocsátáscsökkentő pótrendszerek élettartama	M ₁ , N ₁ és M ₂	N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7.5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7.5t
Alap élettartam	Legfeljebb 160 000 km vagy 8 év, amelyik előbb bekövetkezik	Legfeljebb 300 000 km vagy 8 év, amelyik előbb bekövetkezik	Legfeljebb 700 000 km vagy 15 év, amelyik előbb bekövetkezik További élettartam
Az alap élettartam túllépése után;	Az alap élettartam túllépése után; legfeljebb 240 000 km vagy 10 év, amelyik előbb bekövetkezik	Az alap élettartam túllépése után; legfeljebb 375 000 km vagy 10 év, amelyik előbb bekövetkezik	Az alap élettartam túllépése után; legfeljebb Legfeljebb 875 000 km vagy 15 év, amelyik előbb bekövetkezik

Módosítás 168

Rendeletre irányuló javaslat

IV melléklet – 2 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>			
A járművek, motorok és kibocsátáscsökkentő pótrendszerek további élettartam alatti vizsgálata során az 1. melléklet szerinti kipufogógáz-kibocsátási határértékek kiigazítása céljából alkalmazandó tartóssági szorzók.			
Tartóssági szorzók	M ₁ , N ₁ és M ₂	M ₁ , N ₁ és M ₂	N ₃ >16t, M ₃ >7.5t
A további élettartam alatt alkalmazandó tartóssági szorzó	1.2 1,2 a gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátás esetében		
<i>Módosítás</i>			
A járművek, motorok és kibocsátáscsökkentő pótrendszerek további élettartam alatti vizsgálata során az 1. melléklet szerinti kipufogógáz-kibocsátási határértékek kiigazítása céljából alkalmazandó tartóssági szorzók.			
Tartóssági szorzók	M ₁ , N ₁ és M ₂	N₂, N₃<16t, M₃<7.5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7.5t
A további élettartam	1.2 1,2 a gáz-		

alatt alkalmazandó tartóssági szorzó	halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátás esetében		
--------------------------------------	---------------------------------------------------	--	--

Módosítás 169

Rendeletre irányuló javaslat V melléklet – 1 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>			
A vizsgálati követelmények és a nyilatkozatok gyártó általi alkalmazása az M ₁ , N ₁ kategóriájú járművek esetében			
Vizsgálati követelmények	Vizsgálatok és követelmények az első kibocsátási típusjóváahagyáskor	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok és részecskeszám a közúti vizsgálatok során (RDE)	Előírt igazoló vizsgálat minden olyan tüzelőanyag esetében, amelyre a típusjóváahagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi tüzelőanyag, hasznos terhelés és lefedett járműtípus tekintetében	Nem kötelező	Opcionális ⁶
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM és PN a laboratóriumi RDE-ciklusok során, valamint CO ₂ -kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás (OBFCM), elektromosenergia-fogyasztás és	Kötelező, ha az összes szennyező anyag nem mérhető menet közben	Kötelező	Kötelező, ha az összes szennyező anyag nem mérhető menet közben

elektromos hatótávolság (akkumulátortartósság) (WLTP 23 °C mellett)			
CO ₂ környezeti hőmérséklet szerinti korrekciója (WLTP 14 °C mellett)	Nyilatkozat ⁶	Nem kötelező	Opcionális ⁶
Kartergáz-kibocsátás	<i>Nyilatkozat arról, hogy a forgattyúházrendszer zárt, vagy be van szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz⁶</i>	Kötelező	Opcionális ⁶
SHED-del végzett párolgási kibocsátási vizsgálat	Kötelező	Kötelező	Opcionális ⁶
Üzemanyag-feltöltésből származó kibocsátások	Kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező
A kibocsátáscsökkentési teljesítményének tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező
Akkumulátortartósság	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező
A kibocsátások és a hatótávolság laboratóriumi vizsgálata alacsony hőmérsékleten	Kötelező	Nem kötelező	Opcionális ⁶
Fedélzeti diagnosztika	Nyilatkozat	Nem kötelező	Opcionális ⁶
Fedélzeti ellenőrző rendszer	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Kötelező
Motorteljesítmény	Kötelező	Nem kötelező	Opcionális ⁶
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező
Adaptív szabályozás (adott esetben)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Nem kötelező
Virtuális elkerítési technológiák (adott esetben)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Nem kötelező

⁶ A típusjóváahagyó hatóság kérheti a vizsgálat elvégzését.

Módosítás

A vizsgálati követelmények és a nyilatkozatok gyártó általi alkalmazása az M₁, N₁ kategóriájú járművek esetében

Vizsgálati követelmények	Vizsgálatok és követelmények az első kibocsátási típusjóváahagyáskor	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok és részecskeszám a közúti vizsgálatok során (RDE)	Előírt igazoló vizsgálat minden olyan tüzelőanyag esetében, amelyre a típusjóváahagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi tüzelőanyag, hasznos terhelés és lefedett járműtípus tekintetében	Nem kötelező	Opcionális ²⁰
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM és PN a laboratóriumi RDE-ciklusok során, valamint CO ₂ -kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás (OBFCM), elektromosenergia-fogyasztás és elektromos hatótávolság (akkumulátortartósság) (WLTP 23 °C mellett)	Kötelező, ha az összes szennyező anyag nem mérhető menet közben	Kötelező	Kötelező, ha az összes szennyező anyag nem mérhető menet közben
CO ₂ környezeti hőmérséklet szerinti	Nyilatkozat ⁶	Nem kötelező	Opcionális ⁶

korrekciója (WLTP 14 °C mellett)			
Kartergáz-kibocsátás	Kötelező	Kötelező	Opcionális ⁶
SHED-del végzett párolgási kibocsátási vizsgálat	Kötelező	Kötelező	Opcionális ⁶
Üzemanyag-feltöltésből származó kibocsátások	Kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező
A kibocsátáscsökkentési teljesítményének tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező
Akkumulátortartósság	Kötelező	Nem kötelező	Opcionális
A kibocsátások és a hatótávolság laboratóriumi vizsgálata alacsony hőmérsékleten	Kötelező	Nem kötelező	Opcionális ⁶
Fedélzeti diagnosztika	Nyilatkozat	Nem kötelező	Opcionális ⁶
Fedélzeti ellenőrző rendszer	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Kötelező
Motorteljesítmény	Kötelező	Nem kötelező	Opcionális ⁶
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező
Adaptív szabályozás (adott esetben)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Nem kötelező
Virtuális elkerítési technológiák (adott esetben)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Nem kötelező

6 A típusjóváhagyó hatóság kérheti a vizsgálat elvégzését.			

Módosítás 170

Rendeletre irányuló javaslat V melléklet – 2 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>
A vizsgálati követelményeknek és a nyilatkozatoknak a tagállamok és az elismert

harmadik felek / a Bizottság általi alkalmazása az M1, N1 kategóriájú járművek esetében						
Vizsgálati követelmények	Vizsgálatok és követelmények az első kibocsátási típusjóváhagyáskor	A gyártás megfelelő ségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	A típusjóváhagyás kiadásáért felelős típusjóváhagyó hatóság	Típusjóvá hagyó hatóság	Típusjó váhagyó hatóság	Harmadik felek és a Bizottság	Piacfelügyeleti hatóságok	Harmadik felek és a Bizottság
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok és részecskeszám a közúti vizsgálatok során (RDE)	Előírt igazoló vizsgálat minden olyan tüzelőanyag esetében, amelyre a típusjóváhagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi tüzelőanyag, hasznos terhelés és lefedett járműtípus tekintetében	Nem kötelező	Kötelező az évente jóváhagyott járműtípusok 5 %-a esetében	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM és PN a laboratóriumi RDE-ciklusok során,	Kötelező	Ellenőrzések vagy opcionális vizsgálat	Opcionális	Opcionális	Opcionális	Opcionális

valamint CO ₂ -kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás (OBFCM), elektromose nergia-fogyasztás és elektromos hatótávolság (akkumulátor tartósság) (WLTP 23 °C mellett)						
CO ₂ környezeti hőmérséklet szerinti korrekciója (WLTP 14 °C mellett)	Nyilatkozat ⁶	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Karergáz-kibocsátás	Nyilatkozat arról, hogy a forgattyúház rendszer zárt, vagy be van szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz ⁶	Ellenőrzések vagy opcionális vizsgálat	Opcionális	Opcionális	Opcionális	Opcionális
SHED-del végzett párolgási kibocsátási vizsgálat	Kötelező	Ellenőrzések vagy opcionális vizsgálat	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Üzemanyag-feltöltésből származó kibocsátások	Kötelező	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális
A kibocsátás csökkentési teljesítményének	Nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális	Kötelező	Opcionális

tartóssága						
Akkumulátor tartósság	Nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális	Kötelező	Opcionális
A kibocsátások és a hatótávolság laboratóriumi vizsgálata alacsony hőmérsékleten	Kötelező	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Fedélzeti diagnosztika	Nyilatkozat	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Fedélzeti ellenőrző rendszer	Igazolás és nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Motorteljesítmény	Kötelező	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Opcionális	Opcionális
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális
Adaptív szabályozás (adott esetben)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális
Virtuális elkerítési technológiák (adott esetben)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális
<i>Módosítás</i>						
A vizsgálati követelményeknek és a nyilatkozatoknak a tagállamok és az elismert harmadik felek / a Bizottság általi alkalmazása az M1, N1 kategóriájú járművek esetében						
Vizsgálati követelmények	Vizsgálatok és követelmények az első kibocsátási típusjóváhagyáskor	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok		

		k				
Érintett szereplők	A típusjóváhagyás kiadásáért felelős típusjóváhagyó hatóság	Típusjóváhagyó hatóság	Típusjóváhagyó hatóság	Harmadik felek és a Bizottság	Piacfelügyeleti hatóságok	Harmadik felek és a Bizottság
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok és részecskeszám a közúti vizsgálatok során (RDE)	Előírt igazoló vizsgálat minden olyan tüzelőanyag esetében, amelyre a típusjóváhagyást megadták, valamint megfelelési nyilatkozat valamennyi tüzelőanyag, hasznos terhelés és lefedett járműtípus tekintetében	Nem kötelező	Kötelező az évente jóváhagyott járműtípusok 5 %-a esetében	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM és PN a laboratóriumi RDE-ciklusok során, valamint CO ₂ -kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás (OBFCM), elektromosenergia-fogyasztás	Kötelező	Ellenőrzések vagy opcionális vizsgálat	Opcionális	Opcionális	Opcionális	Opcionális

és elektromos hatótávolság (akkumulátor tartósság) (WLTP 23 °C mellett)						
CO2 környezeti hőmérséklet szerinti korrekciója (WLTP 14 °C mellett)	Nyilatkozat ⁶	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Kartergáz-kibocsátás	Nyilatkozat arról, hogy a forgattyúház rendszer zárt, vagy be van szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz ⁶	Ellenőrzések vagy opcionális vizsgálat	Opcionális	Opcionális	Opcionális	Opcionális
SHED-del végzett párolgási kibocsátási vizsgálat	Kötelező	Ellenőrzések vagy opcionális vizsgálat	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Üzemanyag-feltöltésből származó kibocsátások	Kötelező	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális
A kibocsátáscsökkentési teljesítményének tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Akkumulátor tartósság	Nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális	Kötelező	Opcionális
A kibocsátások és a hatótávolság laboratóriumi	Kötelező	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális

vizsgálata alacsony hőmérsékleten						
Fedélzeti diagnosztika	Nyilatkozat	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Fedélzeti ellenőrző rendszer	Igazolás és nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Motorteljesítmény	Kötelező	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Opcionális	Opcionális
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Opcionális	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális
<i>törölve</i>						
<i>törölve</i>						

Módosítás 171

Rendelethez irányuló javaslat V melléklet – 3 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>			
A vizsgálati követelményeknek a nyilatkozatoknak, valamint a típusjóvá hagyásokra és kiterjesztésekre vonatkozó egyéb követelményeknek a gyártó általi alkalmazása az M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében			
Vizsgálati követelmények	Vizsgálatok és követelmények az első kibocsátási típusjóvá hagyáskor	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM és PN a közúti (RDE) vizsgálatok során minden egyes üzemanyag és lefedett járműkategória	Előírt igazoló vizsgálat járműtípusonként minden olyan tüzelőanyag esetében, amelyre a típusjóvá hagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi tüzelőanyag, hasznos terhelés és lefedett	A gyártás megfelelőségének ellenőrzése csak a motor szintjén	Kétévente kötelező vizsgálat üzemanyagrendszerrel, járműkategóriától és hasznos terheléstől függetlenül minden

(M2, M3, N2 és N3) tekintetében, valamint (adott esetben) alacsony terhelés melletti vizsgálat	járműtípus tekintetében		motortípus esetében
A gépjármű CO ₂ -kibocsátásának, üzemanyag- és energiafogyasztásának, kibocsátásmentes/elektromos hatótávolságának és motorteljesítményének meghatározása	A jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz engedély	A komponensek esetében	Nem kötelező
A pótkocsik energiahatékonysága	A jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz engedély	A komponensek esetében	Nem kötelező
Ellenőrzési vizsgálati eljárás	Nem kötelező	Kötelező	Nem kötelező
Kartergáz-kibocsátás	Annak ellenőrzése, hogy a forgattyúházrendszer zárt-e, vagy be van-e szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz	Nem kötelező	Opcionális ⁶
A kibocsátáscsökkentési teljesítményének tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező
Akkumulátortartósság	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező
Fedélzeti diagnosztika (OBD-család szintű)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Opcionális ⁶
Fedélzeti ellenőrző rendszer (OBM-család szintű)	Igazolás és nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező
Adaptív szabályozás	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező

<i>(adott esetben)</i>			
Virtuális elkerítési technológiák (adott esetben)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Nem kötelező
<i>Módosítás</i>			
A vizsgálati követelményeknek a nyilatkozatoknak, valamint a típusjóvá hagyásokra és kiterjesztésekre vonatkozó egyéb követelményeknek a gyártó általi alkalmazása az M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében			
Vizsgálati követelmények	Vizsgálatok és követelmények az első kibocsátási típusjóvá hagyáskor	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM és PN a közúti (RDE) vizsgálatok során minden egyes üzemanyag és lefedett járműkategória (M ₂ , M ₃ , N ₂ és N ₃) tekintetében, valamint (adott esetben) alacsony terhelés melletti vizsgálat	Előírt igazoló vizsgálat járműtípusonként minden olyan tüzelőanyag esetében, amelyre a típusjóvá hagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi tüzelőanyag, hasznos terhelés és lefedett járműtípus tekintetében	A gyártás megfelelőségének ellenőrzése csak a motor szintjén	Kétévente kötelező vizsgálat üzemanyagrendszerő l, járműkategóriától és hasznos terheléstől függetlenül minden motortípus esetében
A gépjármű CO ₂ -kibocsátásának, üzemanyag- és energiafogyasztásának, kibocsátásmentes/e lektromos hatótávolságának és motorteljesítményének meghatározása	A jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz engedély	A komponensek esetében	Opcionális
A pótkocsik	A jármű energiafogyasztását	A komponensek	Nem kötelező

energiahatékonyasága	kiszámító eszköz engedély	esetében	
Ellenőrzési vizsgálati eljárás	Nem kötelező	Kötelező	Nem kötelező
Kartergáz-kibocsátás	Annak ellenőrzése, hogy a forgattyúházrendszer zárt-e, vagy be van-e szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz	Nem kötelező	Opcionális ⁶
A kibocsátáscsökkentési teljesítményének tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező
Akkumulátortartósság	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező
Fedélzeti diagnosztika (OBD-család szintű)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Opcionális ⁶
Fedélzeti ellenőrző rendszer (OBM-család szintű)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező
<i>törölve</i>			
<i>törölve</i>			
<hr/> <p>6 A típusjóváhagyó hatóság kérheti a vizsgálat elvégzését.</p>			

Módosítás 172

Rendeletre irányuló javaslat V melléklet – 4 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>				
A típusjóváhagyásokra és a kiterjesztésekre vonatkozó vizsgálati követelményeknek a nyilatkozatoknak a tagállamok és az elismert harmadik felek / a Bizottság általi alkalmazása az M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében				
Vizsgálati	Vizsgálato	A gyártás	A használatban lévő	A piacfelügyeletre irányuló

követelmények	k és követelmények az első kibocsátási típusjövahagyáskor	megfelelőségek ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	járművek megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	vizsgálatok		
Érintett szereplők	A típusjövahagyás kiadásáért felelős típusjövahagyó hatóság	Típusjövahagyó hatóság	Típusjövahagyó hatóság	Harmadik felek és a Bizottság	Piacfelügyeleti hatóságok	Harmadik felek és a Bizottság
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM és PN a közúti (RDE) vizsgálatok során minden egyes üzemanyag és lefedett járműkategória (M ₂ , M ₃ , N ₂ és N ₃) tekintetében, valamint (adott esetben) alacsony terhelés melletti vizsgálat	Előírt igazoló vizsgálat járműtípusonként minden olyan tüzelőanyag esetében, amelyre a típusjövahagyást megadták, valamint megfelelő nyilatkozat valamennyi tüzelőanyag, hasznos terhelés és lefedett járműtípus tekintetében	(lásd a motorra vonatkozó követelményeket)	Évente kötelező a kibocsátási típusjövahagyás hatálya alá tartozó, bármilyen üzemanyag rendszerű és bármely járműkategóriába tartozó, megfelelő számú járműtípus esetében	Opcionális	Kötelező / Opcionális	Opcionális
A gépjármű	A jármű	A	<i>Nem</i>	<i>Nem</i>	Opcionális	Opcionális

CO ₂ -kibocsátásának, üzemanyag- és energiafogyasztásának, kibocsátásmentes/elektromos hatótávolságának és motorteljesítményének meghatározása	energiafogyasztását kiszámító eszköz engedélyének kiállítása	komponensek esetében	kötelező	kötelező		
A pótkocsik energiahatékonysága	A jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz engedélyének kiállítása	A komponensek esetében	Nem kötelező	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális
Ellenőrzési vizsgálati eljárás	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális	Opcionális	Opcionális	Opcionális
Kartergáz-kibocsátás	Annak ellenőrzése, hogy a forgattyúházrendszer zárt-e, vagy be van-e szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Opcionális	Opcionális
A kibocsátáscsökkentési	Nyilatkozat	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális

teljesítményének tartóssága						
Akkumulátor tartósság	Nyilatkozat	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Opcionális	Opcionális
Fedélzeti diagnosztika (OBD-család szintű)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Fedélzeti ellenőrző rendszer (OBM-család szintű)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális
Adaptív szabályozás (adott esetben)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális
Virtuális elkerítési technológiák (adott esetben)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális
<i>Módosítás</i>						
A típusjóvá hagyásokra és a kiterjesztésekre vonatkozó vizsgálati követelményeknek a nyilatkozatoknak a tagállamok és az elismert harmadik felek / a Bizottság általi alkalmazása az M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében						
Vizsgálati követelmények	Vizsgálók és követelmények az első kibocsátási típusjóvá hagyáskor	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok		
Érintett	A	Típusjóvá	Típusjóvá	Harmadik	Piacfelügyel	Harmadik

szereplők	típusjováh agyás kiadásáért felelős típusjováh agyó hatóság	agyó hatóság	agyó hatóság	felek és a Bizottság	eti hatóságok	felek és a Bizottság
Gáz- halmazállapo tú szennyező anyagok, PM és PN a közúti (RDE) vizsgálatok során minden egy üzemanyag és lefedett járműkategór ia (M ₂ , M ₃ , N ₂ és N ₃) tekintetében, valamint (adott esetben) alacsony terhelés melletti vizsgálat	Előírt igazoló vizsgálat járműtípus onként minden olyan tűzelőanya g esetében, amelyre a típusjováh agyást megadták, valamint megfelelős égi nyilatkozat valamenny i tűzelőanya g, hasznos terhelés és lefedett járműtípus tekintetében	(lásd a motorra vonatkozó követelmé nyeket)	Évente kötelező a kibocsátási típusjováh agyás hatálya alá tartozó, bármilyen üzemanyag rendszerű és bármely járműkateg óriába tartozó, megfelelő számú járműtípus esetében	Opcionális	Kötelező / Opcionális	Opcionális
A gépjármű CO ₂ - kibocsátásána k, üzemanyag- és energiafogy asztásának, kibocsátásme	A jármű energiafog yasztását kiszámító eszköz engedélyén ek kiállítása	A komponens ek esetében	<i>Opcionális</i>	<i>Opcionális</i>	Opcionális	Opcionális

ntes/elektromos hatótávolságának és motorteljesítményének meghatározása						
A pótkocsik energiahatékonysága	A jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz engedélyének kiállítása	A komponensek esetében	Nem kötelező	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális
Ellenőrzési vizsgálati eljárás	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális	Opcionális	Opcionális	Opcionális
Kartergázkibocsátás	Annak ellenőrzése, hogy a forgattyúházrendszer zárt-e, vagy be van-e szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Opcionális	Opcionális
A kibocsátáscsökkentési teljesítményének tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális
Akkumulátor tartósság	Nyilatkozat	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Opcionális	Opcionális
Fedélzeti diagnosztika (OBD-család	Nyilatkozat	Nem kötelező	Opcionális	Opcionális	Kötelező	Opcionális

szintű)						
Fedélzeti ellenőrző rendszer (OBM-család szintű)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Opcionális
<i>törölve</i>						
<i>törölve</i>						

Módosítás 173

Rendeletre irányuló javaslat V melléklet – 10 táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>						
A fékrendszerek típusjóváhagyására vonatkozó vizsgálati követelményeknek a tagállamok és az elismert harmadik felek / a Bizottság általi alkalmazása						
Vizsgálati követelmények	Vizsgálók és követelmények az első kibocsátási típusjóváahagyáskor	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	A típusjóváahagyás kiadásáért felelős típusjóváahagyó hatóság	Típusjóváahagyó hatóság	Típusjóváahagyó hatóság	Harmadik felek és a Bizottság	Piacfelügyeleti hatóságok	Harmadik felek és a Bizottság
A fékrendszere	Kötelező	Ellenőrzés és vagy	Kötelező / Opcionális		Opcionális / Opcionális	

r kibocsátásának vizsgálat WLTP fékezési ciklusban		opcionális vizsgálat				
<i>Módosítás</i>						
A fékrendszerek típusjóváhagyására vonatkozó vizsgálati követelményeknek a tagállamok és az elismert harmadik felek / a Bizottság általi alkalmazása						
Vizsgálati követelmények	Vizsgálók és követelmények az első kibocsátási típusjóváahagyáskor	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	A típusjóváahagyás kiadásáért felelős típusjóváahagyó hatóság	Típusjóváahagyó hatóság	Típusjóváahagyó hatóság	Harmadik felek és a Bizottság	Piacfelügyeleti hatóságok	Harmadik felek és a Bizottság
A fékrendszer kibocsátásának vizsgálat WLTP fékezési ciklusban	Kötelező	Ellenőrzés és vagy opcionális vizsgálat	Kötelező	Opcionális	Kötelező	

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG ELJÁRÁSA

Cím	A gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváahagyása (Euro 7), továbbá a 715/2007/EK rendelet és az 595/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezése
Hivatkozások	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 15.12.2022
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 15.12.2022
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Marian-Jean Marinescu 9.1.2023
Vizsgálat a bizottságban	24.5.2023
Az elfogadás dátuma	19.7.2023
A zárószavazás eredménye	+ : 27 - : 14 0 : 3
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Mario Furore, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Sara Cerdas, Josianne Cutajar, Michael Gahler, Maria Grapini, Georg Mayer, Ljudmila Novak, Annalisa Tardino
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (209. cikk, (7) bekezdés)	Patricia Chagnon, Lena Düpont, Svenja Hahn, Denis Nesci, Christine Schneider, Veronika Vrecionová

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG

NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

27	+
ECR	Carlo Fidanza, Denis Nesci, Veronika Vrecionová
ID	Marco Campomenosi, Annalisa Tardino
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Lena Düpont, Gheorghe Falcă, Michael Gahler, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Christine Schneider, Barbara Thaler, Lucia Vuolo
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Svenja Hahn, Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Maria Grapini, Rovana Plumb, István Ujhelyi
The Left	Kateřina Konečná

14	-
ID	Patricia Chagnon, Georg Mayer
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Josianne Cutajar, Thomas Rudner, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

3	0
NI	Mario Furore
Renew	Caroline Nagtegaal
S&D	Bogusław Liberadzki

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás