EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Strasbourg, 2025.12.16.
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az (EU) 2019/631 rendeletnek az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások és a gépjárműcímkézés tekintetében történő módosításáról, valamint az 1999/94/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az EU elismeri, hogy az éghajlatváltozás egy, a globális biztonsággal, a békével és a fenntartható fejlődéssel szorosan összefüggő egzisztenciális fenyegetés. Az éghajlatváltozás kezelése révén az EU egyszerre kap lehetőséget arra, hogy javítsa versenyképességét és fokozza függetlenségét. Az EU vállalta, hogy nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátását 2030-ra az uniós gazdaság egészében legalább 55 %-kal csökkenti az 1990-es szinthez képest, és 2050-re eléri a klímasemlegességet. A Bizottság emellett javaslatot tett az európai klímarendelet módosítására annak érdekében, hogy az a 2040-re kitűzött 90 %-os csökkentési célt kötelezővé tegye[1]. Mind a Tanács, mind az Európai Parlament kialakította álláspontját a javaslatról, és az ezzel kapcsolatos együttdöntési eljárás javában zajlik.

Amint azt a versenyképességi iránytű[2] és a tisztaipar-megállapodás[3] kifejti, az ipari, verseny-, gazdaság- és kereskedelempolitikai intézkedésekkel szorosan összehangolt dekarbonizációs szakpolitikai intézkedések erőteljes hajtóerőt jelenthetnek a növekedés számára.

A klímasemlegesség eléréséhez elengedhetetlen a közúti közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás visszaszorítása. Ez a típusú szén-dioxid-kibocsátás 2023-ban az EU teljes nettó szén-dioxid-kibocsátásának mintegy 30 %-át (és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás 24 %-át) tette ki, és még mindig magasabb, mint 1990-ben.

Az új személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre (kisteherautókra) vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokat megállapító rendelet[4] megkerülhetetlen eleme a közúti közlekedés dekarbonizációját célzó uniós intézkedéscsomagnak. A rendelet a kibocsátásmentes járművekre való fokozatos áttérést szorgalmazza, hosszú távon a teljes értéklánc mentén biztonságot és kiszámíthatóságot teremt a befektetők számára, miközben elegendő időt hagy arra, hogy az átállás társadalmilag méltányos módon mehessen végbe.

A GDP 1 billió eurós hányada a gépjárműiparból származik, és az EU-ban a kutatási és fejlesztési magánberuházások egyharmada ebbe az ágazatba irányul. A szektor közvetlenül és közvetve hárommillió európai számára biztosít munkahelyet a gyártóiparban. A tiszta és digitális átállás kapcsán az ágazat jelenleg globális és strukturális átalakuláson megy keresztül, és komoly versenyképességi kihívásokkal néz szembe.

2025 januárjában a Bizottság stratégiai párbeszédet indított az ágazattal annak érdekében, hogy közösen megoldást találjanak e kihívásokra, valamint olyan konkrét stratégiákat és megoldásokat dolgozzanak ki, amelyek biztosítják, hogy e kulcsfontosságú iparág jövője szilárd lábakon állhasson Európában. A párbeszéd eredményei beépültek az európai

---

1 A Bizottság javaslata a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról szóló (EU) 2021/1119 rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre, COM(2025) 524 final, 2025.7.2.

2 Az Európai Bizottság közleménye: Versenyképességi iránytű az EU számára, COM(2025) 30 final, 2025.1.29.

3 Az Európai Bizottság közleménye: Tisztaipar-megállapodás: A versenyképességet és a dekarbonizációt szolgáló közös ütemterv, COM(2025) 85 final, 2025.2.26.

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

gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési tervbe[5], amely konkrét intézkedéseket határoz meg az uniós gépjárműipar globális versenyképességének biztosítására és az erős európai termelési bázis fenntartására az alábbi öt kulcsfontosságú területen való fellépéssel: 1. innováció és digitalizáció, 2. tiszta mobilitás, 3. versenyképesség és az ellátási láncok rezilienciája, 4. készségek és szociális dimenzió, valamint 5. egyenlő versenyfeltételek és üzleti környezet.

Célkitűzéseinek elérése érdekében a cselekvési terv mintegy 50 kiemelt intézkedést vezet be. Idetartozik többek között a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról szóló rendelet felülvizsgálata, valamint a gépjárműcímkézésről szóló irányelv[6] felülvizsgálata a fogyasztók jobb tájékoztatása és a fenntartható döntések elősegítése érdekében, összhangban az EU éghajlat-politikai és környezetvédelmi célkitűzéseivel.

Mivel a rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célértékek idővel egyre szigorúbbak lesznek, ezek eléréséhez a kibocsátásmentes járműveknek egyre jobban el kell terjedniük, mivel a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére szolgáló egyéb meglévő eszközök hatása csupán korlátozott, és azok önmagukban sem a jelenlegi, sem a jövőbeli szén-dioxid-kibocsátási célértékek eléréséhez nem elegendőek. Bár az alapvető, hogy a célértékeknek továbbra is ösztönzőleg kell hatniuk a kibocsátásmentes mobilitásra való átállásra, továbbá biztonságot és kiszámíthatóságot kell teremteniük a beruházások számára, fennállhat annak a veszélye, hogy a járműgyártók nem tudják betartani az előírásokat, ha a megfelelési ciklus nem eléggé rugalmas, kivált, ha emellett esetleg még a globális gazdasági és szabályozási helyzetben is jelentős változások következnek be.

Fokozni kell a technológiasemlegességet, mivel a jelenlegi jogszabályi keret magában hordozza azt a kockázatot, hogy korlátozza azon technológiák folyamatos innovációját és fejlesztését, amelyek nem az erőátviteli rendszerek kibocsátásmentessé tételére irányulnak, holott ezek konkrét felhasználási esetekben és/vagy átmenetileg igen hasznosak lehetnek. A könnyű haszongépjárművek gyártói különös kihívásokkal szembesülnek amiatt, hogy a kibocsátásmentes kisteherautók elterjedése akadályokba ütközik, amelyek rövid távú velejárója, hogy nincs elég kereslet az ilyen járművek iránt.Az európai gépjárműipar versenyképesebbé és fenntarthatóbbá tétele érdekében helyénvaló célzott ösztönzőkkel támogatni az EU-ban gyártott kis elektromos autók fejlesztését.

Biztosítani kell továbbá, hogy a fogyasztók egyértelmű és harmonizált tájékoztatást kapjanak mind az új személygépkocsik, mind a kiskereskedők által értékesített használt autók környezeti teljesítményéről. Ennek ki kell terjednie valamennyi személygépkocsi-típus, tehát a kibocsátásmentes járművek címkézésére is annak érdekében, hogy a vásárlók megalapozottabb döntéseket hozhassanak, és a kibocsátásmentes mobilitásra való átállás olajozottabban történjen.

Ezzel összefüggésben a javaslat célja, hogy a technológiai és piaci fejleményekkel összefüggésben rugalmasabb és technológiasemlegesebb megközelítést kínáljon, fenntartsa a klímasemlegesség felé vezető utat, és ugyanakkor megőrizze a szabályozási környezet kiszámíthatóságát a gyártók és a befektetők számára a kibocsátásmentes mobilitásra való méltányos átállás során. Olyan intézkedésekről rendelkezik, amelyek:

---

5 Az Európai Bizottság közleménye: Ipari cselekvési terv az európai gépjárműágazat számára, COM(2025) 95 final, 2025.3.5.

6 Az Európai Parlament és a Tanács 1999/94/EK irányelve (1999. december 13.) az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO_2-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról (HL L 12., 2000.1.18., 16. o.).

1. nagyobb rugalmasságot vezetnek be a gyártók számára a szén-dioxid-kibocsátási célértékeik teljesítése terén;
2. fokozzák a szén-dioxid-kibocsátási előírások technológiasemlegességét;
3. fenntartják a szén-dioxid-kibocsátási előírások hozzájárulását az uniós klímarendeletben meghatározott éghajlat-politikai célokhoz;
4. megőrzik a jogbiztonságot és a kiszámíthatóságot a gyártók és a befektetők számára a kibocsátásmentes mobilitási értéklánc mentén;
5. jobban kiszolgálják a kibocsátásmentes járművek potenciális vásárlóinak igényeit azáltal, hogy megfelelő tájékoztatást nyújtanak számukra, következésképpen támogatják a gyártók szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak való megfelelését.

• **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A javaslat összhangban van az európai klímarendelet célkitűzéseivel, annak 6. cikke (4) bekezdésében előírtak szerint. A javaslat egy irányba mutat más uniós éghajlat-, energia- és közlekedési szakpolitikai intézkedésekkel, többek között a következőkkel:

– Az (EU) 2023/1804 rendelet, amely gondoskodik arról, hogy Unió-szerte megfelelő legyen az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája; ehhez a töltőinfrastruktúrával kapcsolatos projektek számára kialakított eszköz, az AFIF (alternatív üzemanyagok infrastruktúráját támogató eszköz) is segítséget nyújt. A hálózatokra vonatkozó uniós cselekvési terv és a hálózatok korszerűsítésére irányuló, küszöbön álló jogszabályok az elektromobilitás hatékony integrálására, míg a megfizethető energiára vonatkozó cselekvési terv a töltési költségek csökkentésére törekszik. A vállalati gépjárműflották dekarbonizációjára irányuló javaslat pedig növelni fogja a kibocsátásmentes járművek iránti keresletet.

– A kritikus fontosságú nyersanyagokról szóló rendelet, amely az anyagellátás biztosítására irányuló, jóváhagyott stratégiai projektekkel az akkumulátor-értéklánc fenntarthatóbbá tételére törekszik. A „nettó zéró” iparról szóló jogszabály nagyobb fenntarthatóságra és a rezilienciára törekedve fokozni kívánja a nettó zéró technológiák, például az akkumulátorok uniós gyártási kapacitását. Az uniós akkumulátorellátási lánc fejlesztését emellett a „Battery Booster” csomag is támogatni fogja. Az ipar felgyorsításáról szóló jogszabály, valamint további, nemsokára elfogadásra kerülő jogszabályok célja, hogy az EU-ban értékesített elektromos járművek legfontosabb alkatrészeinek gyártása Európában maradjon; ezért a gépjárműipar közpénzekből való támogatását bizonyos, a rezilienciával és a fenntarthatósággal összefüggő kritériumok teljesítéséhez kötik. Ezek a kritériumok alkalmasak az európai gépjárműipar hatékony támogatására. Az ipar felgyorsításáról szóló jogszabály keretében emellett az is várható, hogy kidolgozásra kerüljön egy címke az ipari termékek, legelőször is az acél szén-dioxid-intenzitásának jelölésére, valamint megszületnek az arra vonatkozó szabályok is, hogy milyen feltételekkel minősül egy terméke az EU-ban gyártottnak. Fontos lesz adott esetben támaszkodni ezekre a fejleményekre a módszertanok következetességének biztosítása érdekében. Ugyanez érvényes a kis elektromos autók esetében a „Made in EU” („Az EU-ban gyártott”) feliratot viselő címkére.

– Az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozó kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS2), amely a szén-dioxid-árazás révén előmozdítja a kibocsátásmentes járművekre való átállást.

– Az EU kibocsátáscsökkentési stratégiájában továbbra is központi szerepet játszó közös kötelezettségvállalási rendelet, amely az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeren kívüli ágazatokra vonatkozóan 2030-ra 2005-höz képest 40 %-os csökkentést irányoz elő; mindeközben a tagállamok menet közben annak függvényében igazítják ki nemzeti költségvetéseiket és rugalmassági mechanizmusokat alkalmazzanak, hogy éppen hol tart az Unió az éghajlat-politikai céljai felé vezető úton.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Európa ambiciózus keretrendszert alakított ki annak érdekében, hogy 2050-re klímasemleges gazdasággá váljon. A tisztaipar-megállapodás egyrészt azt hivatott biztosítani, hogy az EU az energiaigényes iparágak számára is versenyképes és vonzó gyártási helyszín legyen, másrészt az elfogadott dekarbonizációs célok teljesítése érdekében elő kívánja mozdítani a tiszta technológiákat és az új körforgásos üzleti modelleket. Ezek végrehajtása egyúttal az EU energetikai önellátását, vagyis az importált fosszilis üzemanyagoktól való függetlenségét is meg fogja erősíteni.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

E javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 192. cikke. Az EUMSZ 191. cikke és 192. cikkének (1) bekezdése értelmében az Európai Uniónak többek között a következő célok eléréséhez kell hozzájárulnia: a környezet minőségének megőrzése, védelme és javítása, valamint a regionális vagy világméretű környezeti problémák leküzdésére és különösen az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló intézkedések előmozdítása nemzetközi szinten. Az EUMSZ 192. cikke alapján az Unió már elfogadott szakpolitikai intézkedéseket, ezek egyrészt a 2020. január 1-je óta hatályos (EU) 2019/631 rendelet keretében a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának kezelésére irányulnak, másrészt pedig az 1999/94/EK irányelv alapján a fogyasztók tájékoztatására az eladásra vagy lízingre kínált új személygépkocsik üzemanyag-gazdaságosságáról és szén-dioxid-kibocsátásáról.

- **Szubszidiaritás**

Az éghajlatváltozás határokon átnyúló probléma, amellyel kapcsolatban az összehangolt uniós szintű fellépés hatékonyan kiegészítheti és megerősítheti a nemzeti, regionális és helyi szintű fellépéseket. Az uniós szintű fellépés a Lisszaboni Szerződés 191. cikkével összhangban a szubszidiaritás elve alapján indokolt.

Mivel a járművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások és a gépjárműcímkézési követelmények uniós szinten kerülnek meghatározásra, e kezdeményezés célkitűzései csak uniós szinten érhetők el.

- **Arányosság**

Ez a javaslat megfelel az arányosság elvének, mivel nem lépi túl azt a mértéket, amely szükséges az üvegházhatásúgáz-kibocsátás költséghatékony csökkentésére irányuló uniós célkitűzések eléréséhez, miközben gondoskodik mind a méltányosságról, mind a környezeti integritásról.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a javaslat az (EU) 2019/631 rendelet módosítására irányul, ezért a rendelet az egyetlen megfelelő jogi eszköz.

A gépjárműcímkézés tekintetében a javaslat hatályon kívül helyezi és felváltja az 1999/94/EK irányelvet. Figyelembe véve az értékelés megállapításait, a meglévő szabályokon végrehajtandó fő változtatásokat és a belső piac működésének javítását mint kitűzött célt, a rendelet a megfelelő jogi eszköz, mivel az az irányelv helyére lépve egyértelmű, részletes és közvetlenül alkalmazandó rendelkezéseket tartalmaz. Egyúttal azt is biztosítja, hogy a jogi követelményeket Unió-szerte egyidejűleg és harmonizált módon hajtsák végre.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Az érdekelt felek között általános az egyetértés abban, hogy fenn kell tartani az EU dekarbonizációs erőfeszítéseinek irányát, valamint abban is, hogy a villamosítás központi szerepet fog játszani mind az átállásban, mind az uniós gépjárműipar versenyképességének jövőjében. Egyes érdekelt felek szerint azonban a jelenlegi uniós szabályozási keret túl merev, és emiatt az átállás során problémákat vethet fel a járműgyártók számára. Ezért indokolt csökkenteni ezeket a kockázatokat.

A gépjárműcímkézésről szóló irányelv értékelése során megállapítást nyert, hogy noha az irányelv – legalábbis bizonyos mértékben – elérte eredeti célját, azaz tájékoztatást nyújt a fogyasztók számára az új autók szén-dioxid-kibocsátásáról, számos tényező korlátozza a fogyasztói döntéseket és az irányelv lehetséges hatását. Az irányelv jelentősége egyre csökkenni fog, amint a kibocsátásmentes járművek egyre jobban tért hódítanak, hiszen ezekkel kapcsolatban mindeddig nagyon szűk körű és pontatlan volt a tájékoztatás, és azért is, mert a potenciális járművásárlók egyre inkább online platformokra hagyatkoznak a vásárlás előtti információgyűjtéshez.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A Bizottság számos fontos érdekképviseleti csoportot azonosított, többek között a tagállamokat (nemzeti és regionális hatóságok), a járműgyártókat, az alkatrész- és anyagbeszállítókat, az üzemanyag- és energiabeszállítókat, a járművásárlókat (magánszemélyek, cégek, flottakezelő vállalatok), a környezetvédelmi, közlekedési és fogyasztói NGO-kat, valamint a szociális partnereket.

Annak érdekében, hogy kikérje e csoportok véleményét, a Bizottság a 2025. július 7. és október 10. közötti időszakra szólóan véleményezési felhívást és online nyilvános konzultációt indított. Emellett találkozókat tartott a jármű- és alkatrészgyártókat, valamint az energiaszolgáltatókat képviselő ágazati szövetségekkel, kétoldalú találkozókat szervezett a tagállami hatóságokkal, a szociális partnerekkel és a nem kormányzati szervezetekkel, és felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsanak be állásfoglalásokat.

A személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról szóló rendelet felülvizsgálatára vonatkozó véleményezési felhívásra 963 válasz, míg a gépjárműcímkézésről szóló irányelv felülvizsgálatára vonatkozó külön véleményezési felhívásra[7] 39 válasz érkezett. Az EU Survey honlapon közzétett online

[7] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revision-of-the-EU-rules-on-car-labelling_en.

nyilvános konzultáció[8] kiterjedt mind a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet felülvizsgálatára, mind a gépjárműcímkézésről szóló irányelv felülvizsgálatára. A konzultációra 1115 válasz érkezett, ebből 859 (77 %) uniós polgároktól, 120 (11 %) cégektől vagy vállalkozásoktól, azon belül 57 (5 %) kkv-któl, 76 (7 %) vállalkozói szövetségektől, 14 (1 %) nem kormányzati szervezetektől, a fennmaradó rész pedig tudományos intézményektől, fogyasztói szervezetektől és szakszervezetektől.

A nyilvános konzultációra adott válaszaikban az érdekelt felek sokféle véleményt megfogalmaztak a CO_2-célértékek szintjeivel kapcsolatban. Egyes tagállamok, helyi hatóságok, környezetvédelmi nem kormányzati szervezetek, tudományos szakemberek és a villamosenergia-ágazat alapvető fontosságúnak minősítették a szakpolitika stabilitását. Ezzel szemben más ágazat képviselői közül a legtöbben úgy ítélték meg – és erről tanúskodnak egy polgári kampányból származó visszajelzések is –, hogy a 2035-ös célértékek nem érhetők el a kibocsátásmentes járművek vártnál lassabb elterjedése miatt. Az ipar képviselői általában amellett érveltek, hogy a rugalmasság növelése és a technológiasemlegesség fokozása érdekében a fenntartható megújuló üzemanyagoknak és a külső feltöltésű hibrid elektromos járműveknek (OVC-HEV) szerepet kell kapniuk a szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendeletben, míg a nem kormányzati szervezetek és a hatóságok többnyire ezzel ellentétes álláspontot képviseltek. Az ágazati érdekelt felek nagyobb rugalmasságot kívántak a bírságok alkalmazása terén is, és azt javasolták, hogy azok inkább támogatási mechanizmusként, mint szankcióként szolgáljanak. A magánszemélyek és a nem kormányzati szervezetek általában amellett voltak, hogy a bevételeket a munkavállalók támogatására, a töltőinfrastruktúra fejlesztésére és keresletoldali intézkedésekre fordítsák.

Az érdekeltek döntő többsége támogatta a gépjárműcímkézés harmonizációját és egyszerűsítését, valamint azt, hogy a kibocsátásmentes járművekre vonatkozóan külön információkkal egészítsék ki a címkét, de azt már nem, hogy olyan egyéb kiegészítő információk is rákerüljenek, amelyek nem könnyen hozzáférhetők; ilyenek például a teljes tulajdonlási költségek. A legtöbb érdekelt fél fontosnak tartja, hogy a címkék használatát az új kisteherautók esetében is bevezessék. A fogyasztói szervezetek azt kérték, hogy a címkézést a használt autókra is terjesszék ki.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A figyelembe vett szakpolitikai alternatívák gazdasági, társadalmi és környezeti hatásai a PRIMES modellhez kidolgozott számos forgatókönyv alapján mennyiségi értékelésre kerültek. Ezt az elemzést további modellezési eszközökkel, például a GEM-E3 és az E3ME, valamint a JRC DIONE modellel egészítették ki

Az új könnyűgépjármű-flotta üvegházhatásúgáz-kibocsátására és egyéb jellemzőire vonatkozó nyomonkövetési adatok forrásai a tagállamok által bejelentett és az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) által az (EU) 2019/631 rendelet alapján gyűjtött éves nyomonkövetési adatok.

Mindezt a külső vállalkozóknak megbízásba adott szolgáltatási szerződések révén gyűjtött további információk egészítették ki.

[8] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_en.

- **Hatásvizsgálat**

A Bizottság hatásvizsgálatot végzett, amelynek eredményeként részletes elemzés született. A hatásvizsgálat keretében a Bizottság megvizsgálta, hogy a javaslat összhangban van-e az európai klímarendelet célkitűzéseivel, annak 6. cikke (4) bekezdésében előírtak szerint.

Különböző szakpolitikai lehetőségek is vizsgálat tárgyát képezték, és ezek három fő kategóriába sorolhatók: i. szén-dioxid-kibocsátási célértékek a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozóan, különböző rugalmassági mechanizmusok a megfelelés elősegítésére (fenntartható megújuló üzemanyagok, külső feltöltésű hibrid elektromos járművek, többéves megfelelés, a kis elektromos autókra vonatkozó extra kibocsátási egységek); ii. pénzügyi támogatás a bírságok felhasználásával; iii. gépjárműcímkézés.

Azonosításra került a célértékekre és a rugalmassági mechanizmusokra vonatkozó különféle opciók legelőnyösebb kombinációja: ez nagyobb rugalmasságot és technológiasemlegességet biztosít, miközben hosszú távon továbbra is erősen ösztönzi a kibocsátásmentes mobilitásba történő beruházásokat. A gépjárműcímkézés terén a használt járművek legszélesebb körére kiterjedő lehetőség az előnyben részesített.

A szén-dioxid-kibocsátási célértékek és rugalmassági mechanizmusok tekintetében favorizált lehetőség a 2030–2034-es időszakban előnyöket biztosít a gyártók számára. Miközben fenntartja a 2035-re kitűzött 100 %-os csökkentési célokat, fokozza a technológiasemlegességet azáltal, hogy a 2035 utáni időszak tekintetében is elismeri a külső feltöltésű hibrid elektromos járművek és a fenntartható megújuló üzemanyagok szerepét. Ez ösztönzően fog hatni arra, hogy folytatódjanak a kibocsátásmentes erőátviteli rendszereken kívüli technológiákba történő folyamatos beruházások és fejlesztések, melyek jól jöhetnek bizonyos felhasználási esetekben és/vagy egy átmeneti időszakban, és valószínűleg egyes európai gyártók versenyképességét is támogatják más piacokon. Amint azt az értékelés is mutatja, az előnyben részesített alternatíva energia- és éghajlati hatásai korlátozottak, különösen a beépített biztosítékok miatt. Tekintettel a fentiekre, a kezdeményezés összhangban van a 2050-re teljesítendő uniós klímasemlegességi célkitűzésével és a 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzéssel, valamint az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás terén elért eredményekkel.

A szén-dioxid-kibocsátási célértékek és rugalmassági mechanizmusok tekintetében előnyben részesített alternatíva némileg emeli a teljes rendszerköltségek szintjét (tőke-, üzemanyag- és egyéb működési költségek), de nem jelent nagy változást az alapforgatókönyvhöz képest.

A kezdeményezés által biztosított szabályozási rugalmasság várhatóan fokozni fogja a rövid távú versenyképességet. Az előnyben részesített alternatíva tartalmaz olyan elemeket, amelyek egyrészt meg kívánják teremteni a szükséges egyensúlyt a szabályozási rugalmasság és a fokozott technológiasemlegesség között, másrészt fenn kívánják tartani a kibocsátásmentes járművek számára adott piaci jelzés hosszú távú kiszámíthatóságát és stabilitását.

A gépjárműcímkézéssel kapcsolatban előnyben részesített lehetőségnek köszönhetően a kibocsátásmentes járművek potenciális vásárlói megfelelőbb tájékoztatást kaphatnak, az uniós szinten harmonizált címkekialakítás pedig tényleges egyszerűsítést jelent, és valamennyi használt járműre egyaránt ki fog terjedni. A harmonizációnak köszönhetően nem lesz szükség arra, hogy a tagállamok saját címkét tervezzenek, ami költségmegtakarítást jelent a nemzeti hatóságok számára.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A jogalkotás minőségének javítása iránti elkötelezettségének megfelelően a Bizottság a javaslatot inkluzív módon készítette elő, teljes átláthatóságra törekedve és folyamatos párbeszédet folytatva az érintettekkel.

A jelenlegi rendelethez képest a javaslat várhatóan nem növeli a jogszabály jelentette igazgatási kiadásokat. Ezenkívül a jogi keretet sem teszi komplexebbé.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat, valamint a különösen az Európai Unió Alapjogi Chartájában elismert elveket. A javaslat különösen az Európai Unió Alapjogi Chartájának[9] 37. cikkében megfogalmazott, a fenntartható fejlődés elvével összhangban álló magas színvonalú környezetvédelemre irányuló célkitűzés eléréséhez járul hozzá.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A költségvetési vonzatokat, valamint a szükséges humán- és igazgatási erőforrásokra gyakorolt hatásokat ismertető pénzügyi kimutatást csatolták az (EU) 2019/631 rendelet és annak legutóbbi felülvizsgálatát képező (EU) 2023/851 rendelet elfogadásához vezető javaslatokhoz.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

E javaslat nem változtatja meg a szabályok lényegét, végrehajtásának értékelése pedig megegyezik az (EU) 2023/851 rendelettel módosított (EU) 2019/631 rendelet elfogadásához vezető javaslat kapcsán végzett értékeléssel.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az 1. cikk a következő javasolt módosításokat tartalmazza:

– Az 1. cikk (1) bekezdése módosítja az 1. cikket annak érdekében, hogy a kisteherautók teljes uniós járműállományára vonatkozó 2030-as szén-dioxid-kibocsátási célértéket a 2021-es alapértékhez képest 50 %-ról 40 %-ra, a személygépkocsik és kisteherautók teljes uniós járműállományára vonatkozó 2035-ös szén-dioxid-kibocsátási célértéket pedig 100 %-ról 90 %-ra csökkentse. Emellett a rendelet hatályát kiterjeszti a gépjárműcímkézésre is.

– Az 1. cikk (2) bekezdése módosítja a 2. cikk (1) bekezdésének b) pontját annak egyértelművé tétele érdekében, hogy az e rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátási célértékeknek való megfelelés értékelésekor ténylegesen figyelembe kell venni minden olyan kibocsátásmentes N járművet (beleértve az N_1 és az N_2 jármű-kategóriát is), amelynek tömege az akkumulátor tömege nélkül nem éri el a 2 840 kg-ot. Kiterjeszti továbbá ennek hatályát a gépjárműcímkézésre is.

– Az 1. cikk (3) bekezdése a 3. cikket módosítja a „vizsgálati tömeg” fogalommeghatározásának pontosítása, valamint a gépjárműcímkézési rendelkezések szempontjából releváns fogalommeghatározások bevezetése érdekében.

[9] HL C 326., 2012.10.26., 391. o.

– Az 1. cikk (4) bekezdése a 4. cikket módosítja a többéves megfelelés bevezetése érdekében. Az 1. cikk (7) bekezdése a 6. cikket módosítja, az 1. cikk (9) bekezdése pedig az ebből következő változtatások bevezetése érdekében módosítja a 8. cikket.

– Az 1. cikk (5) bekezdése az 5. cikket módosítja annak érdekében, hogy az EU-ban gyártott kis elektromos járművek számára extra kibocsátási egységeket biztosítson.

– Az 1. cikk (6) bekezdése új rendelkezéseket vezet be egyes fenntartható megújuló üzemanyagok szerepére vonatkozóan.

– Az 1. cikk (6) bekezdése emellett az EU-ban előállított alacsony szén-dioxid-kibocsátású acél szerepével kapcsolatban is új rendelkezéseket vezet be.

– Az 1. cikk (10) és (14) bekezdése a rendelet szövegét az új 15a. és 15b. cikkel, valamint az új IIIa. melléklettel egészíti ki, amelyek meghatározzák a gépjárművek címkézésére vonatkozó szabályokat.

2025/0420 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az (EU) 2019/631 rendeletnek az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások és a gépjárműcímkézés tekintetében történő módosításáról, valamint az 1999/94/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[10],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[11],

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

(1) Az (EU) 2021/1119 rendelet (klímarendelet) elfogadásával az Unió jogszabályban rögzítette a gazdaság egészére kiterjedő, 2050-ig megvalósítandó kötelező klímasemlegességi célkitűzést, vagyis azt, hogy az említett időpontig nettó zéróra kell csökkenteni kibocsátásokat, és hogy ezt követően negatív kibocsátásokra kell törekedni; emellett kötelező köztes uniós éghajlat-politikai célt határozott meg 2030-ra, és rendelkezéseket fektetett le a 2040-re teljesítendő uniós szintű köztes éghajlat-politikai célérték megállapítására.

(2) A klímasemlegességi célkitűzés elérése érdekében alapvető fontosságú többek között az európai ipar versenyképességének és rezilienciájának biztosítása és támogatása, a rendelkezésre álló legjobb költséghatékony, biztonságos és méretezhető technológiákon alapuló átállási pályák biztosítása, a társadalmi szempontból igazságos átmenet fokozott hangsúlyozása, a nemzetközi partnerekkel folytatott verseny tisztességének biztosítása, valamint az energiarendszer dekarbonizációja valamennyi kibocsátásmentes és alacsony szén-dioxid-kibocsátású energetikai megoldás igénybevétele révén.

(3) A tisztaipar-megállapodással és az európai gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési tervvel az EU – a dekarbonizációra és az ipari megújulásra összpontosítva – megteremtette a sikeres átmenet feltételeit, beleértve az európai ipart támogató mechanizmusokat, az EU-ban értékesített elektromos járművek akkumulátorcelláira és

[10] HL C […], […], […] o.
[11] HL C […], […], […] o.

-alkatrészeire vonatkozó európai tartalmi követelményeket, a köz- és magánfinanszírozáshoz való jobb hozzáférést, a globális szinten egyenlő versenyfeltételeket, valamint a tiszta technológiák átvételét és elterjedését lehetővé tevő egyértelmű feltételeket az Unió ipari versenyképességének és innovációjának megerősítése érdekében.

(4) A gépjárműipar mint az uniós gazdaság kulcsfontosságú pillére kritikus fordulóponthoz érkezett, amikor is kiélezett globális versennyel, valamint a dekarbonizáció és a digitalizáció okozta mélyreható strukturális átalakulásokkal néz szembe. A kibocsátásmentes mobilitás felé vezető átállás olyan integrált megközelítést igényel, amely egyaránt magában foglalja a szén-dioxid-kibocsátás csökkentését, az ipari versenyképességet, a társadalmi méltányosságot és a technológiai vezető szerepet. Annak érdekében, hogy ez az átalakulás versenyképesebbé tegye az Unió gépjárműipari ökoszisztémáját, ugyanakkor fenntartsa az EU környezetvédelmi és társadalmi törekvéseit, a Bizottság 2025. március 5-én elfogadta az európai gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési tervet.

(5) A könnyű haszongépjárműveket szakmai célokra vásárolják és használják. Egyes konkrét felhasználási esetekben a kibocsátásmentes járművek ezen piaci szegmensbe való bevezetése rövid távon akadályokba ütközhet. Ezért helyénvaló kiigazítani az említett járművekre vonatkozó 2030-as szén-dioxid-kibocsátási célértéket annak érdekében, hogy a gyártók továbbra is képesek legyenek beruházni, különösen a kibocsátásmentes járművekre való átállásba.

(6) Abból, hogy az EU-ban gyártott kis elektromos autók fejlesztését és gyártását előmozdítják, az mind a fogyasztóknak a javára válik a megfizethető áraknak és a tiszta mobilitáshoz való hozzáférésnek köszönhetően, mind az európai gépjárműipar versenyképessége és fenntarthatósága javulni fog. Ezért helyénvaló ösztönözni az EU-ban gyártott kis elektromos autók fejlesztését azáltal, hogy extra kibocsátási egységek formájában ösztönzőket biztosítanak azon gyártók számára, akik az uniós piacon ilyen járműveket hoznak forgalomba.

(7) Bár alapvető fontosságú, hogy a szén-dioxid-kibocsátási célértékek továbbra is ösztönözzék a kibocsátásmentes mobilitásra való átállást, jogbiztonságot és kiszámíthatóságot teremtve a kapcsolódó beruházások számára, a kellő szabályozási rugalmasság híján a járműgyártóknak szűkösebbek a lehetőségeik arra, hogy be tudják tartani az előírásokat. Ezért a technológiasemleges megközelítés szellemében indokoltnak tűnik szabályozási rugalmasságról gondoskodni a nem kibocsátásmentes technológiák számára.

(8) A nagyobb rugalmasság érdekében a 2030–2032-es időszakban a gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy járműveik átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása ne haladja meg azt a kibocsátási célértéket, amely az adott időszakra vonatkozóan az éves fajlagos kibocsátási célértékeik átlagaként került kiszámításra. A célértékeknek való megfelelést minden egyes gyártó esetében az időszak végén kell értékelni. A többletkibocsátási díjakat ennek megfelelően kell kiszámítani.

(9) A 2035-től a teljes járműállományra vonatkozó kibocsátáscsökkentési célérték 100 %-ról 90 %-ra csökken, feltéve, hogy a kibocsátások különbségét alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vagy fenntartható megújuló üzemanyagokra vonatkozó kibocsátási egységek alkalmazásával kompenzálják.

(10) Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra és a fenntartható megújuló üzemanyagokra vonatkozó kibocsátási egységek felhasználását azonban korlátozni

kell annak érdekében, hogy ne essen vissza a kibocsátásmentes értékláncba történő beruházások szintje. Azáltal, hogy 2035-től a teljes uniós járműállományra vonatkozó 2021-es célérték legfeljebb 10 %-áig lehetséges lesz a kibocsátások kompenzálása, a szóban forgó kibocsátási egységek a 90 %-os kibocsátáscsökkentési célértékkel kombinálva támogatják az átfogó klímasemlegességi célkitűzést.

(11) A Bizottságnak 2035-ben, majd azt követően ötévente értékelnie kell a rendelet hatékonyságát annak érdekében, hogy megmaradjon az összhang az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletben (klímarendelet) meghatározott, 2050-re vonatkozó kötelező klímasemlegességi célkitűzéssel.

(12) Indokolt lehetővé tenni, hogy a fenntartható megújuló üzemanyagok használatából származó kibocsátásmegtakarítások jóváírásra kerüljenek a szén-dioxid-kibocsátási előírásokban, mivel ez további rugalmasságot biztosít a gyártók számára, és támogatja a fenntartható megújuló üzemanyagok értékláncának fejlesztésére irányuló beruházásokat. Ezek az üzemanyagok a közlekedés dekarbonizációjában továbbra is szerepet fognak játszani. Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti jelenlegi keret az innovatív technológiák támogatása érdekében kötelező célértékeket tartalmaz a közlekedésben használt fejlett bioüzemanyagokra vonatkozóan. A végrehajtás terén azonban lassú az előrehaladás. 2026 végére tervbe van véve az (EU) 2018/2001 irányelv felülvizsgálata, amelynek során értékelni fogják az elért eredményeket és a jövőbeli biogazdasági keret aktualizálásának esetleges szükségességét.

(13) Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acél térnyerésének elősegítése elengedhetetlen az Unió éghajlat-politikai célkitűzéseinek eléréséhez, de ez erősíteni hivatott egyúttal az Unió ipari versenyképességét és stratégiai autonómiáját is. Mivel a gépjárműipar az acél egyik fő felvevője, célszerű ösztönözni, hogy a gépjárműgyártásban alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélt használjanak annak érdekében, hogy létrejöhessen egy vezető piac. Ezért 2035 után az új gépjárműveik azon szén-dioxid-kibocsátásának kompenzálása érdekében, amelyeket még nem írtak jóvá fenntartható megújuló üzemanyagok használata okán, lehetővé kell tenni a gyártók számára, hogy azokat az EU-ban előállított, alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységekkel kompenzálják.

(14) Annak érdekében, hogy a könnyű haszongépjárművek gyártói nagyobb biztonsággal tudjanak tervezni, technikai kiigazítást kell végezni azon a képleten, amely az egyes gyártók fajlagos kibocsátási célértékének az uniós flotta átlagos vizsgálati tömegének függvényében történő kiigazítására használatos.

(15) A gépjárműcímkézésről szóló irányelv értékelése a következő megállapításokra jutott: a tagállamokban nem egységes címkéket használnak; a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek, kisteherautók és használt járművek potenciális vásárlói a jelenlegi szabályok alapján nem kapnak megfelelő tájékoztatást; a fogyasztók egyre nagyobb mértékben digitális eszközökre hagyatkoznak, míg a jelenlegi szabályok a fizikai értékesítési helyekre, azaz papíralapú útmutatókra és plakátokra összpontosítanak. Az 1999/94/EK irányelv tehát felülvizsgálatra és aktualizálásra szorul.

(16) Egy, a kibocsátásmentes járművek szempontjából releváns információkat tartalmazó gépjárműcímkét is rendelkezésre kell bocsátani, hogy a potenciális járművásárlók megalapozott vásárlási döntéseket hozhassanak. Emellett nemcsak az új személygépkocsik, hanem a kisteherautók és használt gépjárművek potenciális vásárlói számára is elérhetővé kell tenni egy gépjárműcímkét azért, hogy ők is megfelelő tájékoztatást kapjanak.

(17) Az egyes gépjárművek címkéjének tartalmaznia kell a megfelelőségi nyilatkozatból származó legfontosabb információkat. Emellett további információkhoz való hozzáférési lehetőséget is biztosítania kell a fogyasztók számára. A jövőben, ahogyan a műszaki követelmények, a nyomon követés és a jelentéstétel, valamint a rendelkezésre álló adatok minősége egyre javulni fog, további információk bocsáthatók az ügyfelek rendelkezésére, például a hálózatról tölthető hibrid járművek attól függő teljesítményéről, hogy a felhasználó milyen arányban vezeti a járművet elektromos üzemmódban.

(18) Mivel a járművásárlók egyre nagyobb mértékben hagyatkoznak digitális eszközökre, és össze szeretnék hasonlítani a különféle – akár különböző gyártóktól származó – járműmodelleket is, az összes olyan járműmodellre vonatkozó információt egy termékadatbázisban kell elérhetővé tenni, amelyekből új járműveket hoznak forgalomba hoznak az uniós piacon.

(19) A gépjárműcímkézési követelmények a járműgyártókra és -kereskedőkre, valamint a kereskedelmi tevékenység keretében járműveket forgalmazó természetes vagy jogi személyekre vonatkoznak, de nem érintik azokat a magánszemélyeket, akik alkalomadtán eladnak egy-egy használt autót.

(20) A gépjárműcímkézési követelményeket bele kell foglalni az (EU) 2019/631 rendeletbe annak érdekében, hogy azok következetes és harmonizált alkalmazása Unió-szerte biztosított legyen.

(21) Az annak meghatározására szolgáló módszerek kidolgozása érdekében, hogy egy személygépkocsi az EU-ban gyártottnak, az acél pedig alacsony szén-dioxid-kibocsátásúnak minősül-e, valamint a gépjárműcímkézésre vonatkozó melléklet módosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a technológiai és jogalkotási fejlemények, valamint a fogyasztók tájékoztatásával kapcsolatos fejlemények figyelembevétele érdekében. 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 megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

(22) Annak érdekében, hogy e rendelet végrehajtására egységes feltételek vonatkozzanak, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni, amelyek révén megállapítja az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységek kiszámításához szükséges valamennyi adat nyomon követésére és gyártók általi jelentésére vonatkozó részletes szabályokat és eljárásokat, valamint a gépjárműcímkézési termékadatbázis működési részleteit. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolnia.

(23) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen további rugalmasság biztosítását a járműgyártók számára annak érdekében, hogy meg tudjanak felelni az előírásoknak, továbbá a csökkentési célértékek ambiciószintjének fenntartását és a gépjárműcímkézési követelmények harmonizálását és aktualizálását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedések terjedelme és hatásai miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról

szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

(24) Az (EU) 2019/631 rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk
Az (EU) 2019/631 rendelet módosítása

Az (EU) 2019/631 rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következőképpen módosul:

a) az (5) bekezdés b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) az új könnyű haszongépjárművek állományának átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet B. részének 6.1.2. pontjával összhangban meghatározott 2021. évi célérték 40 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték.”;

b) az (5a) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„2035. január 1-jétől a következő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeket kell alkalmazni:

a) az új személygépkocsik állományának átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet A. részének 6.1.3. pontjával összhangban meghatározott 2021. évi célérték 90 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték;

b) az új könnyű haszongépjárművek állományának átlagos kibocsátásai tekintetében az I. melléklet B. részének 6.1.3. pontjával összhangban meghatározott 2021. évi célérték 90 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték.”;

c) a szöveg a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Ez a rendelet gépjárműcímkézési szabályokat állapít meg annak biztosítása érdekében, hogy az Unióban eladásra vagy lízingre kínált személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó releváns információk a potenciális vásárlók rendelkezésére álljanak.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés b) pontjában a pontosvesszőt követő szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„az N kategóriájú kibocsátásmentes járműveket 2025. január 1-jétől e rendelet alkalmazásában, valamint az (EU) 2018/858 rendelet és a 715/2007/EK rendelet sérelme nélkül az e rendelet hatálya alá tartozó könnyű haszongépjárműveknek kell tekinteni, amennyiben az energiatároló rendszer tömegével csökkentett referenciatömegük nem haladja meg a 2 840 kg-ot.”;

b) a szöveg a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) E rendelet 15a. és 15b. cikke minden olyan, az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikkében meghatározott M_1 és N_1 kategóriájú járműre alkalmazandó, amelyeket az Unióban eladásra vagy lízingre kínálnak, és amelyek az (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletben meghatározott, a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás szerinti típusjóváhagyással rendelkeznek.”

3. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) az l) pont helyébe a következő szöveg lép:

„l) »vizsgálati tömeg« vagy »TM« : a személygépkocsinak vagy a könnyű haszongépjárműnek a megfelelőségi nyilatkozatban feltüntetett és a 154. számú ENSZ-előírás 3.2.25. szakaszában meghatározottak szerinti vizsgálati tömege;”

b) a szöveg a következő, n)–r) ponttal egészül ki:

„n) »kibocsátásmentes jármű«: olyan személygépkocsi vagy könnyű haszongépjármű, amelynek az alkalmazandó EU-típusjóváhagyási eljárásnak megfelelően meghatározott kipufogógáz-kibocsátása 0 g CO_2/km;

o) »gépjárműcímke«: az e rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelő grafikus ábra nyomtatott vagy elektronikus formátumban;

p) »értékesítési hely«: az a hely, ahol a járműveket a potenciális ügyfelek számára kiállítják, illetve eladásra vagy lízingre kínálják, beleértve a kereskedelmi vásárokat is, amelyeken a járműveket a nyilvánosság számára bemutatják;

q) »promóciós anyag«: bármilyen formájú, nyomtatott vagy elektronikus, offline vagy online elérhetővé tett információ, amelyet járművek eladására vagy lízingjére, illetve a nagyközönség vagy a potenciális ügyfelek számára eladásra vagy lízingre kínált járművek marketingjére, reklámozására vagy promóciójára használnak;

r) »járműmodell«: az (EU) 2018/858 rendelet I. mellékletének B. részében meghatározott azonos típushoz, változathoz és kivitelhez tartozó járművek csoportja.”

4. A 4. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés c) pontja a következő szöveggel egészül ki:

„Ezenkívül 2035-től kezdődően a gyártónak azt is biztosítania kell, hogy átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása ne haladja meg az 5a. cikkben említett, üzemanyagokra vonatkozó kibocsátási egységek és az 5b. cikkben említett, alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységek összegét.”;

b) az (1a) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1a) Az (1) bekezdéstől eltérve, a 2025–2027-es és a 2030–2032-es naptári éveket magában foglaló időszakokban a gyártó köteles biztosítani, hogy az említett időszakokban az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása ne haladja meg az említett időszakokra megállapított fajlagos kibocsátási célértékét, beleértve azt az esetet is, ha a gyártó egy csoportosulás tagja.

Az említett átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátást a gyártó éves átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának az érintett időszakra vonatkozóan megállapított átlagaként kell kiszámítani, amelyet a gyártó által az egyes naptári években újonnan nyilvántartásba vett járművek száma alapján súlyoztak.

A fajlagos kibocsátási célértéket az I. melléklet A. vagy B. részének 6.3. pontjával összhangban meghatározott éves fajlagos kibocsátási célértékek érintett időszakra vonatkozóan megállapított átlagaként kell kiszámítani, vagy amennyiben a gyártónak a 10. cikk alapján eltérést engedélyeznek, akkor azon eltérés szerint, a gyártó által az egyes naptári években újonnan nyilvántartásba vett járművek száma alapján súlyozva.

Minden olyan naptári évben, amikor a gyártó csoportosulásban vett részt, az éves átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásnak és a fenti számításokhoz használandó éves fajlagos kibocsátási célértéknek az adott csoportosulásra megállapított értékeket kell tekinteni.”

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

„*5. cikk*
A kis kibocsátásmentes járművekre vonatkozó extra kibocsátási egységek

(1) 2034-ig a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítása céljából minden olyan új, az EU-ban gyártott, M_1 kategóriájú kibocsátásmentes járművet, amelyet az (EU) 2018/858 rendelet I. melléklete A. részének 2.4. pontjával összhangban kis elektromos járműként azonosítottak, 1,3 járműnek kell tekinteni.

(2) A 7. cikk szerinti kötelezettségei részeként minden tagállam minden naptári évre vonatkozóan rögzíti és továbbítja a Bizottságnak minden egyes új, M_1 kategóriájú, kibocsátásmentes járművel kapcsolatban a következőket: a gépjárművet az (EU) 2018/858 rendelet I. melléklete A. részének 2.4. pontjával összhangban kis elektromos járműként azonosították-e; a gépjárművet az EU-ban gyártották-e, a szóban forgó szabályoknak való megfelelést meghatározó paraméterek értéke.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt a rendeletet az azon kritériumok meghatározására szolgáló módszertan megállapítása révén, amelyek alapján egy személygépkocsi »az EU-ban gyártottnak« minősül.

(3) Az (1) bekezdés az egy csoportosulásban részt vevő gyártókra nem vonatkozik, kivéve, ha a csoportosulásban részt vevő valamennyi gyártó a kapcsolt gyártók ugyanazon csoportjának a tagja.”

6. A szöveg a következő 5a. és 5b. cikkel egészül ki:

„5a. cikk
A fenntartható megújuló üzemanyagok szerepe

(1) 2035-től a Bizottság a (2) bekezdésben említett üzemanyagok használatával elért, az I. melléklet A. és B. részének 7. pontjával összhangban meghatározott üvegházhatásúgázkibocsátás-megtakarítás alapján minden gyártó esetében kiszámítja az üzemanyagokra vonatkozó kibocsátási egységeket, az adott naptári évben nyilvántartásba vett új személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek kibocsátásának kompenzálása érdekében. Az üzemanyagokra vonatkozó kibocsátási egységeket a következők figyelembevételével kell kiszámítani: az uniós közúti közlekedési piacon forgalomba hozott ilyen üzemanyagok mennyisége és üvegházhatásúgáz-kibocsátási intenzitása az (EU) 2018/2001 irányelv 29a. és 31. cikke szerint kiszámítva, az említett irányelv 31a. cikke alapján létrehozott uniós adatbázisban bejelentettek szerint; a közúti közlekedési célú üzemanyagok személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek között megoszló részaránya; a járművek átlagos élettartama alatt megtett kilométerek száma, továbbá a nyilvántartásba vett járművek száma.

(2) A következő üzemanyagok támogathatók: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 36. pontjában meghatározott és az említett irányelv 29a. cikke szerinti kritériumoknak megfelelő, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok; az említett irányelv 2. cikkének 33. pontjában, illetve 28. pontjában meghatározott bioüzemanyagok, illetve biogáz, e két utóbbit az említett irányelv IX. mellékletében felsorolt alapanyagokból kell előállítani, és azoknak meg kell felelniük az említett irányelv 29. cikkében meghatározott kritériumoknak.

(3) A (2) bekezdésben említett összes üzemanyag felhasználásából eredő kibocsátási egységek a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását legfeljebb az I. melléklet A. és B.

részének 6.0. pontjában meghatározott, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték$_{2021}$ 3 %-ával csökkenthetik.

Az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított bioüzemanyag és biogáz mennyiségének felhasználásából eredő kibocsátási egységek a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását legfeljebb az I. melléklet A. és B. részének 6.0. pontjában meghatározott, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték$_{2021}$ 1 %-ával csökkenthetik.

(4) Az (1) bekezdés az egy csoportosulásban részt vevő gyártókra nem vonatkozik, kivéve, ha a csoportosulásban részt vevő valamennyi gyártó a kapcsolt gyártók ugyanazon csoportjának a tagja.

5b. cikk
Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acél szerepe

(1) 2035-től a gyártók kibocsátási egységeket kapnak az EU-ban előállított alacsony szén-dioxid-kibocsátású acél használata esetén (a továbbiakban: alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységek) az adott naptári évben nyilvántartásba vett új személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek kibocsátásának kompenzálása érdekében.

(2) Az (1) bekezdés azokra a járművekre nem vonatkozik, amelyek átlagos kibocsátáshoz való hozzájárulása az 5a. cikk hatálya alá tartozik.

(3) Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységeket a következők figyelembevételével kell kiszámítani: a gyártónak az adott naptári évben az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsijaiban és könnyű haszongépjárműveiben felhasznált, az EU-ban előállított alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélnak a (6) bekezdéssel összhangban meghatározott módszertan szerint kiszámított szén-dioxid-kibocsátási mennyisége és -intenzitása; a naptári évben nyilvántartásba vett járművek száma; továbbá a járművek teljes élettartam alatti futásteljesítménye, az I. melléklet A. és B. részének 7. pontjával összhangban.

(4) Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acél használatából eredő kibocsátási egységek a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását legfeljebb az I. melléklet A. és B. részének 6.0. pontjában meghatározott, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték$_{2021}$ 7 %-ával csökkenthetik.

(5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységek kiszámításához szükséges valamennyi adat nyomon követésére és gyártók általi bejelentésére vonatkozó részletes szabályokat és eljárásokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt a rendeletet azon módszertan megállapítása révén, amellyel meghatározhatók az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acél jellemzői és szén-dioxid-kibocsátási intenzitása, valamint az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységek kiszámításához viszonyítási alapul vett acél szén-dioxid-kibocsátási intenzitása.

(7) Az (1) bekezdés az egy csoportosulásban részt vevő gyártókra nem vonatkozik, kivéve, ha a csoportosulásban részt vevő valamennyi gyártó a kapcsolt gyártók ugyanazon csoportjának a tagja.”

7. A 6. cikk (2) bekezdésének utolsó mondata helyébe a következő szöveg lép:

„Az első albekezdéstől eltérve, a 2025-ös vagy 2026-os naptári év vonatkozásában 2027. december 31-ig, a 2030-as vagy 2031-es naptári év vonatkozásában pedig 2032. december 31-ig köthető megállapodás csoportosulás létrehozásáról.”

8. A 7. cikk a következőképpen módosul:

a) az (5) bekezdés az első mondat után a következő mondattal egészül ki:

„Az előző naptári évben az Unióban nyilvántartásba vett, kevesebb mint ezer új személygépkocsiért vagy kevesebb mint ezer új könnyű haszongépjárműért felelős gyártók teljes körű tájékoztatást nyújtanak a Bizottságnak a 3. cikk (2) bekezdése szerinti kapcsolt vállalkozásaikról, kivéve, ha korábban már bejelentették ezeket az információkat, és azóta nem történt változás.”;

b) a szöveg a következő (6b) bekezdéssel egészül ki:

„(6b) Minden gyártó kapcsolattartó pontot jelöl ki az e cikkben említett levelezés céljára.”

9. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés második albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Az első albekezdéstől eltérve, a 2025–2027-es és a 2030–2032-es naptári évek tekintetében a Bizottság többletkibocsátási díjat vet ki minden olyan gyártóra, amelynek átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása az adott időszakban meghaladja az adott időszakra vonatkozóan megállapított fajlagos kibocsátási célértékét.”;

b) a szöveg a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„Az (1) és (2) bekezdéstől eltérve, a Bizottság 2035-től minden naptári év tekintetében többletkibocsátási díjat vet ki a gyártóra vagy adott esetben a csoportosulás vezetőjére, ha a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása meghaladja a fajlagos kibocsátási célértékét, vagy ha az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása meghaladja az 5a. cikkben említett, az üzemanyagokra vonatkozó kibocsátási egységeinek és az 5b. cikkben említett, alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységeinek összegét.

A többletkibocsátási díjat a következő képlettel kell kiszámítani:

(átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás – (üzemanyagokra vonatkozó kibocsátási egységek + alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységek)) × 95 EUR) × újonnan nyilvántartásba vett járművek száma.

A fenti számításban az üzemanyagokra vonatkozó kibocsátási egységek és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységek összege nem haladhatja meg az EU_{2021} célérték 10 %-át.”

10. A 15. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) 2035-ben, majd azt követően ötévente a Bizottság felméri, hogy a rendelet mennyire eredményes a kibocsátásmentes mobilitás megvalósítása terén. A Bizottság – különösen a vonatkozó uniós jogszabályok végrehajtása alapján – értékeli továbbá azt is, hogy milyen hatással jár a helyi tartalmi követelmények felvétele a rendelkezések közé, és az milyen mértékben megvalósítható és megfelelő. A piaci és technológiai fejlemények figyelembevételével a Bizottság felülvizsgálja és adott esetben módosítja ezt a rendeletet, különösen a teljes járműállományra vonatkozó célértékek kiigazítása tekintetében, az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott, 2050-re vonatkozó kötelező klímasemlegességi célkitűzéssel való összhang fenntartása érdekében.”

11. A szöveg a következő 15a. és 15b. cikkel egészül ki:

„15a. cikk

A gyártók és forgalmazók kötelezettségei a gépjárműcímkézés tekintetében

(1) A forgalmazók gondoskodnak arról, hogy a IIIa. melléklet 2. részében meghatározott gépjárműcímkét minden egyes gépjárműre felerősítsék, vagy az eladásra vagy lízingre kínált gépjármű értékesítési helyén a jármű közelében jól látható és teljes egészében olvasható módon kifüggesszék.

A gépjárműcímkének tartalmaznia kell a IIIa. melléklet 2. részében említett adatelemeket, és ez utóbbiaknak arra a járműre kell vonatkozniuk, amelyhez a címke tartozik.

A gépjárműcímkén szereplő információkon kívül a forgalmazó tájékoztatja a használt kibocsátásmentes jármű vagy külső feltöltésű hibrid elektromos jármű potenciális vásárlóját a jármű hajtóakkumulátorának aktuális »egészségi állapotáról«, az (EU) 2025/1707 rendelet VI. mellékletével összhangban a fedélzeten megjelenített információk alapján.

(2) A gyártók és adott esetben a forgalmazók biztosítják, hogy az egyes járművek értékesítésével vagy lízingelésével kapcsolatos promóciós anyagokon fel legyen tüntetve a IIIa. melléklet 2. részében meghatározott gépjárműcímke minden egyes gépjárműre vonatkozóan, beleértve az interneten eladásra vagy lízingre kínált gépjárműveket is.

Amennyiben a promóciós anyag egy vagy több járműmodellre vonatkozik, annak tartalmaznia kell az értékeket az összes olyan járművel kapcsolatban, amelyre a promóciós anyag vonatkozik, vagy tartalmaznia kell a promóciós anyag tárgyát képező összes jármű legalacsonyabb és legmagasabb értéke közötti értéktartományt, a IIIa. melléklet 2. részében említett valamennyi műszaki paraméter tekintetében.

Amennyiben az elektronikus úton terjesztett promóciós anyagok, például online autókonfigurátorok lehetővé teszik a fogyasztók számára egy adott jármű összeállítását, ezeknek egyértelműen be kell mutatniuk az ügyfelek számára, hogy a különböző konkrét berendezések és választható extra felszerelések hogyan befolyásolják a IIIa. melléklet 2. részében említett minden egyes műszaki paraméter értékét.

(3) A Bizottság legkésőbb 12 hónappal e rendelet hatálybalépését követően létrehoz egy nyilvánosan hozzáférhető termékadatbázist, amely tájékoztatást nyújt a forgalomba hozott járműmodellek gépjárműcímkéiről.

A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza a termékadatbázissal kapcsolatos operatív részleteket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(4) A gyártók indokolatlan késedelem nélkül beviszik a termékadatbázisba a IIIa. melléklet 3. részében felsorolt információkat minden olyan járműmodellre vonatkozóan, amelyből új példányokat hoznak forgalomba.

A gyártók gondoskodnak a termékadatbázisba bevitt információk megfelelőségéről és pontosságáról, és szükség esetén aktualizálják azokat.

(5) A gyártók és a forgalmazók nem bocsáthatnak rendelkezésre és nem jeleníthetnek meg az e rendeletben előírt gépjárműcímkére megtévesztésig hasonlító gépjárműcímkéket, sem pedig olyan gépjárműcímkéket, jelöléseket, szimbólumokat vagy feliratokat, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, és amelyek valószínűleg félrevezetnék vagy összezavarnák a végfelhasználókat a IIIa. mellékletben meghatározott adatelemek tekintetében.

(6) Amennyiben az (EU) 2022/2065 rendelet 6. cikkében említett szolgáltató megengedi, hogy internetes oldalán keresztül gépjárműveket értékesítsenek, akkor lehetővé kell tennie a címke (2) bekezdés szerinti megjelenítését is.

(7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a IIIa. melléklet 2. és 3. részében meghatározott adatszolgáltatási követelmények és adatparaméterek módosítása céljából annak érdekében, hogy a fogyasztók számára releváns további információkat vegyen fel a termékadatbázisba, valamint hogy meghatározza az »EU-ban gyártott« paraméter meghatározására szolgáló módszertant.

15b. cikk
A tagállamok kötelezettségei a gépjárműcímkézés tekintetében

(1) A tagállamok az (EU) 2019/1020 rendelettel összhangban kijelölnek egy piacfelügyeleti hatóságot, amely a 15a. cikkben meghatározott intézkedéseknek való megfelelés biztosításáért felel. A piacfelügyeleti hatóságok az e rendelet vonatkozó cikkeiben foglalt követelmények be nem tartása esetén megtéríttethetik a beszállítóval a dokumentumok ellenőrzésének költségeit.

(2) A tagállamok megállapítják a gépjárműcímkézésre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra és végrehajtási mechanizmusokra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. A szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb e rendelet hatálybalépésétől számított 12 hónapon belül értesítik a Bizottságot ezekről a szabályokról és intézkedésekről, és indokolatlan késedelem nélkül értesítik a Bizottságot azok minden későbbi módosításáról.”

12. A 17. cikk (6) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Az 5. cikk (5a) bekezdése, a 7. cikk (8) bekezdése, a 7a. cikk (2) bekezdése, a 10. cikk (8) bekezdése, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdése, a 13. cikk (4) bekezdése, a 14. cikk (2) bekezdése, a 15. cikk (8) és (9) bekezdése, valamint a 15a. cikk (7) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”

13. Az I. melléklet e rendelet I. mellékletének megfelelően módosul.

14. A rendelet az e rendelet I. melléklete szerinti IIIa. melléklettel egészül ki.

2. cikk
Hatályon kívül helyezés

Az 1999/94/EK irányelv hatályát veszti.

3. cikk
Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Az 1. cikk (5) bekezdését *[Kiadóhivatal, kérjük beilleszteni a gépjárműipari omnibusz csomagra vonatkozó javaslat alkalmazásának kezdőnapját követő év számát]* január 1-jétől kell alkalmazni.

Az 1. cikk (11) bekezdését és a 2. cikket [*12 hónappal e rendelet hatálybalépését követően*]-tól/-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, -án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*

PÉNZÜGYI ÉS DIGITÁLIS KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI 3
1.1. A javaslat/kezdeményezés címe 3
1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek) 3
1.3. Célkitűzés(ek) 3
1.3.1. Általános célkitűzés(ek) 3
1.3.2. Konkrét célkitűzés(ek) 3
1.3.3. Várható eredmény(ek) és hatás(ok) 3
1.3.4. Teljesítménymutatók 3
1.4. A javaslat/kezdeményezés tárgya: 4
1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása 4
1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével 4
1.5.2. Az uniós részvételből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E szakaszban „az uniós részvételből származó hozzáadott érték” azt az uniós fellépésből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre 4
1.5.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága 4
1.5.4. A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és lehetséges szinergiák egyéb megfelelő eszközökkel 5
1.5.5. A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is 5
1.6. A javaslat/kezdeményezés és az abból származó pénzügyi hatás időtartama 6
1.7. Tervezett költségvetés-végrehajtási módszer(ek) 6
2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK 8
2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések 8
2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek) 8
2.2.1. A költségvetés-végrehajtási módszer(ek)nek, a finanszírozás-végrehajtási mechanizmus(ok)nak, a kifizetési feltételeknek és a javasolt kontrollstratégiának az indokolása 8
2.2.2. Az azonosított kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk 8
2.2.3. A kontrollok költséghatékonyságának becslése (a kontroll költségeinek és az érintett forrásoknak az aránya) és indokolása, valamint a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor) 8
2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére irányuló intézkedések 9
3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA 10

3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete(i) és a költségvetés érintett kiadási sora(i) 10
3.2. A javaslatnak az előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása 12
3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása 12
3.2.1.1. A megszavazott költségvetésből származó előirányzatok 12
3.2.1.2. Külső címzett bevételekből származó előirányzatok 17
3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet 22
3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása 24
3.2.3.1. A megszavazott költségvetésből származó előirányzatok 24
3.2.3.2. Külső címzett bevételekből származó előirányzatok 24
3.2.3.3. Előirányzatok összesen 24
3.2.4. Becsült humánerőforrás-szükségletek 25
3.2.4.1. A megszavazott költségvetésből finanszírozott 25
3.2.4.2. Külső címzett bevételekből finanszírozott 26
3.2.4.3. Becsült humánerőforrás-szükségletek összesen 26
3.2.5. A digitális technológiával kapcsolatos beruházásokra gyakorolt becsült hatás áttekintése 28
3.2.6. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség 28
3.2.7. Harmadik felek finanszírozási hozzájárulása 28
3.3. Becsült bevételi hatás 29
4. DIGITÁLIS VETÜLETEK 29
4.1. Digitális vonatkozású követelmények 30
4.2. Adatok 30
4.3. Digitális megoldások 31
4.4. Interoperabilitási értékelés 31
4.5. A digitális végrehajtást támogató intézkedések 32

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdeményezés címe

Javaslat: Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az (EU) 2019/631 rendelet módosításáról és az 1999/94/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

Éghajlat-politika

1.3. Célkitűzés(ek)

1.3.1. Általános célkitűzés(ek)

A javaslat célja a következő:

1. további rugalmassági mechanizmusok biztosítása a gyártók számára a kibocsátásmentes mobilitásra való átállás támogatása érdekében;

2. a szén-dioxid-kibocsátással kapcsolatos címkézés szabályainak összehangolása és aktualizálása.

1.3.2. Konkrét célkitűzés(ek)

A javaslat konkrét céljai:

1. nagyobb rugalmasság biztosítása a gyártók számára a szén-dioxid-kibocsátási célértékeik teljesítése terén;

2. a szén-dioxid-kibocsátási előírások technológiasemlegességének fokozása;

3. a szén-dioxid-kibocsátási előírások hozzájárulásának fenntartása az uniós klímarendeletben meghatározott éghajlat-politikai célokhoz;

4. a jogbiztonság és a kiszámíthatóság megőrzése a gyártók és a befektetők számára a kibocsátásmentes mobilitási értéklánc mentén;

5. a fogyasztók számára nyújtott információk összehangolása, a kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatban is.

1.3.3. Várható eredmény(ek) és hatás(ok)

Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdeményezés a kedvezményezettekre/célcsoportokra.

A szén-dioxid-kibocsátási célértékek és rugalmassági mechanizmusok tekintetében favorizált kombinált lehetőség a 2030–2034-es időszakban előnyöket biztosít a gyártók számára. Ez, miközben fenntartja a 2035-re kitűzött 100 %-os csökkentési célokat, fokozza a technológiasemlegességet azáltal, hogy a 2035 utáni időszak tekintetében is elismeri a külső feltöltésű hibrid elektromos járművek, a fenntartható megújuló üzemanyagok és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acél szerepét. Ez ösztönzően fog hatni arra, hogy folytatódjanak a kibocsátásmentes erőátviteli rendszereken kívüli technológiákba történő folyamatos beruházások és fejlesztések, melyek jól jöhetnek bizonyos felhasználási esetekben és/vagy egy átmeneti időszakban, és valószínűleg egyes európai gyártók versenyképességét is támogatják más piacokon. Amint azt az értékelés is mutatja, az előnyben részesített alternatíva energia- és éghajlati vonatkozásai korlátozottak, különösen a beépített biztosítékok miatt. Tekintettel a fentiekre, a kezdeményezés összhangban van a 2050-re teljesítendő uniós klímasemlegességi célkitűzésével és a 2030-ra vonatkozó éghajlat-

politikai célkitűzéssel, valamint az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás terén elért eredményekkel.

1.3.4. Teljesítménymutatók

Határozza meg az előrehaladás és az eredmények nyomon követésére szolgáló mutatókat.

Az alábbi mutatók kerültek azonosításra: (hatásvizsgálat)

– Az új személygépkocsik és kisteherautók uniós járműállománya átlagos szén-dioxid-kibocsátásának évenkénti nyomon követése járművenként, gyártónként és tagállamonként.

– A személygépkocsik és a kisteherautók ÜHG-kibocsátásának nyomon követése az üvegházhatást okozó gázok tagállamok által vezetett nemzeti jegyzékei révén.

– Az újonnan nyilvántartásba vett kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek számának és arányának nyomon követése a tagállamok által benyújtott éves nyomonkövetési adatok alapján.

– A foglalkoztatási szint nyomon követése az uniós ágazati foglalkoztatási adatokra vonatkozó nyilvánosan hozzáférhető Eurostat statisztikák alapján.

1.4. A javaslat/kezdeményezés tárgya:

☐ új intézkedés

☐ kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedés[12]

☒ jelenlegi intézkedés meghosszabbítása

☐ egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása

1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével

A módosító javaslat célja, hogy a további módozatokat biztosítson a gyártók számára a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek teljesítéséhez, miközben az uniós jogban megállapított kibocsátáscsökkentési célértékek ambíciószintje változatlan marad.

1.5.2. Az uniós részvételből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E szakaszban „az uniós részvételből származó hozzáadott érték” azt az uniós fellépésből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.

Az éghajlatváltozás határokon átnyúló probléma, amelyet nem lehet csupán tagállami vagy helyi fellépéssel megoldani. Az éghajlat-politikai fellépés koordinációját európai szinten kell végezni, a szubszidiaritás elve alapján pedig indokolt az uniós szintű fellépés. Mivel az (EU) 2019/631 rendeletet a szén-dioxid-

[12] A költségvetési rendelet 58. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

kibocsátáscsökkentési célértékeknek való megfeleléssel kapcsolatos további módozatok biztosítása érdekében kell módosítani, e kezdeményezés célkitűzéseit a tagállamok önállóan eljárva nem tudják megvalósítani.

1.5.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága

A javaslat hatályos jogszabályokra épít, amelyek az elmúlt évtizedben biztosították, hogy folyamatosan csökkenjen az új személygépkocsik és az új könnyű haszongépjárművek uniós állományának szén-dioxid-kibocsátása.

1.5.4. A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és lehetséges szinergiák egyéb megfelelő eszközökkel

Nincs szükség további forrásokra.

1.5.5. A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is

Nincs szükség további forrásokra.

1.6. A javaslat/kezdeményezés és az abból származó pénzügyi hatás időtartama

☐ **Határozott időtartam:**

– ☐ időtartam: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig;

– ☐ pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-tól/-től ÉÉÉÉ-ig a kötelezettségvállalási előirányzatok esetében és ÉÉÉÉ-tól/-től ÉÉÉÉ-ig a kifizetési előirányzatok esetében.

☒ **Határozatlan időtartam:**

– beindítási időszak: ÉÉÉÉ-tól/-től ÉÉÉÉ-ig;

– azt követően: rendes ütemű végrehajtás.

1.7. Tervezett költségvetés-végrehajtási módszer(ek)

☒ **Közvetlen irányítás** a Bizottság által

– ☒ a Bizottság szervezeti egységein keresztül, ideértve az uniós küldöttségek személyzetét

– ☐ végrehajtó ügynökségen keresztül

☐ **Megosztott irányítás** a tagállamokkal

☐ **Közvetett irányítás** a költségvetés végrehajtásával kapcsolatos feladatoknak a következőkre történő átruházásával:

– ☐ harmadik országok vagy az általuk kijelölt szervek

– ☐ nemzetközi szervezetek és ügynökségeik (nevezze meg)

– ☐ az Európai Beruházási Bank és az Európai Beruházási Alap

– ☐ a költségvetési rendelet 70. és 71. cikkében említett szervek

– ☐ közjogi szervek

– ☐ magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákkal rendelkeznek

– ☐ valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtó szervek

– ☐ az Európai Unióról szóló szerződés V. címének értelmében a közös kül- és biztonságpolitika terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban ekként megjelölt szervek vagy személyek

– ☐ valamely tagállamban létrehozott, valamely tagállam magánjoga vagy uniós jog alapján működő szervek, amelyek az ágazatspecifikus szabályokkal összhangban megbízást kaphatnak uniós források vagy költségvetési biztosítékok végrehajtására, amennyiben e szervek közjogi szervek vagy közfeladatot ellátó magánjogi intézmények ellenőrzése alá tartoznak, és az ellenőrző szerv által vállalt egyetemleges felelősség formáját öltő vagy azzal egyenértékű pénzügyi garanciával rendelkeznek, amely pénzügyi garancia minden intézkedés esetében az uniós támogatás maximális összegére korlátozódhat.

Megjegyzések

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

A nyomonkövetési és jelentéstételi szabályok nem módosulnak, mivel a jelenlegi rendszer lehetővé teszi a javasolt további módozatok alkalmazásának nyomon követését is.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

2.2.1. A költségvetés-végrehajtási módszer(ek)nek, a finanszírozás-végrehajtási mechanizmus(ok)nak, a kifizetési feltételeknek és a javasolt kontrollstratégiának az indokolása

A javaslat nem hajt végre pénzügyi programot. Az irányítási módszer, a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a hibaarányokkal összefüggő kontrollstratégia nem alkalmazandók.

2.2.2. Az azonosított kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk

A javaslat nem érint kiadási programot. A gépjármű-nyilvántartási adatok hatékony nyomon követése elengedhetetlen a jogbiztonság megteremtéséhez a jogszabály érvényesítését, valamint a különböző gyártók közötti egyenlő versenyfeltételek létrehozását illetően.

2.2.3. A kontrollok költséghatékonyságának becslése (a kontroll költségeinek és az érintett forrásoknak az aránya) és indokolása, valamint a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)

A kezdeményezés nem kíván meg olyan jelentős új kontrollokat, illetve nem jár olyan kockázatokkal, amelyekre ne terjedne ki a meglévő belső ellenőrzési keretrendszer. A költségvetési rendelet alkalmazásán túl nincs tervbe véve egyéb konkrét intézkedés.

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére irányuló intézkedések

Amellett, hogy a költségvetési rendeletet alkalmazni kell a csalások és szabálytalanságok megelőzése érdekében, az (EU) 2019/631 rendeletben előírt különböző adathalmazokat is nyomon kell követni és be kell jelenteni az e javaslatban a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére vonatkozó követelményeknek való megfelelés tekintetében biztosított további modalitásokkal kapcsolatban.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete(i) és a költségvetés érintett kiadási sora(i)

- Meglévő költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	Diff./Nem diff.[13]	EFTA-országoktól[14]	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltektől[15]	más harmadik országoktól	egyéb címzett bevétel
	[XX.YY.YY.YY]	diff./nem diff.	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM
	[XX.YY.YY.YY]	diff./nem diff.	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM
	[XX.YY.YY.YY]	diff./nem diff.	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM

- Létrehozandó új költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	diff./nem diff.	EFTA-országokról	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltektől	más harmadik országoktól	egyéb címzett bevétel
	[XX.YY.YY.YY]	diff./nem diff.	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM
	[XX.YY.YY.YY]	diff./nem diff.	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM
	[XX.YY.YY.YY]	diff./nem diff.	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM

[13] Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

[14] EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

[15] Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.

3.2. A javaslatnak az előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása

3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

– ☒ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását

– ☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után:

3.2.1.1. A megszavazott költségvetésből származó előirányzatok

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret fejezete	Szám	

Főigazgatóság: <…….>			Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					**0,000**
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					**0,000**
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							
Költségvetési sor		(3)					**0,000**
A[z] <…> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(1a)+(1b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	=(2a)+(2b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Főigazgatóság: <…….>	Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**

Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					**0,000**
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					**0,000**
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							
Költségvetési sor		(3)					**0,000**
A[z] <…> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(1a)+(1b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	=(2a)+(2b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Év	Év	Év	Év	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
A többéves pénzügyi keret <….> FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(4)+(6)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	=(5)+(6)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

A többéves pénzügyi keret fejezete	Szám	

Főigazgatóság: <…….>			Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					**0,000**
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					**0,000**
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							
Költségvetési sor		(3)					**0,000**
A[z] <…> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(1a)+(1b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	=(2a)+(2b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Főigazgatóság: <…….>			Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					**0,000**
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					**0,000**
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							

Költségvetési sor		(3)					**0,000**
A[z] <…> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(1a)+(1b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	=(2a)+(2b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
A többéves pénzügyi keret <….> FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(4)+(6)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	=(5)+(6)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

A többéves pénzügyi keret 1–6. fejezetéhez tartozó előirányzatok	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(4)+(6)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ÖSSZESEN (referenciaösszeg)	Kifizetési előirányzatok	=(5)+(6)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

A többéves pénzügyi keret fejezete	**7.**	„Igazgatási kiadások”

Főigazgatóság: <…….>		Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
• Humánerőforrás		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Egyéb igazgatási kiadások		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
<…> **Főigazgatóság ÖSSZESEN**	Előirányzatok	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Főigazgatóság: <…….>		Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
• Humánerőforrás		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Egyéb igazgatási kiadások		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
<…> **Főigazgatóság ÖSSZESEN**	Előirányzatok	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

millió EUR (három tizedesjegyig)

		Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
A többéves pénzügyi keret 1–7. fejezetéhez tartozó előirányzatok	Kötelezettségvállalási előirányzatok	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ÖSSZESEN	Kifizetési előirányzatok	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.1.2. Külső címzett bevételekből származó előirányzatok

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret fejezete	Szám	

Főigazgatóság: <…….>			Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					**0,000**
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					**0,000**
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							
Költségvetési sor		(3)					**0,000**
A[z] <…> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(1a)+(1b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	=(2a)+(2b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Főigazgatóság: <…….>			Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					**0,000**
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					**0,000**
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							
Költségvetési sor		(3)					**0,000**
A[z] <…> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(1a)+(1b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	=(2a)+(2b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
A többéves pénzügyi keret <….> FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(4)+(6)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	=(5)+(6)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

A többéves pénzügyi keret fejezete	Szám	

Főigazgatóság: <…….>			Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					**0,000**
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					**0,000**
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							
Költségvetési sor		(3)					**0,000**
A[z] <…> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(1a)+(1b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	=(2a)+(2b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Főigazgatóság: <…….>			Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
Operatív előirányzatok							
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					**0,000**
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					**0,000**
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok							
Költségvetési sor		(3)					**0,000**

A[z] <…> Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(1a)+(1b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	=(2a)+(2b)+(3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
A többéves pénzügyi keret <….> FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(4)+(6)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	=(5)+(6)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Meghatározott egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
A többéves pénzügyi keret 1–6. fejezetéhez tartozó előirányzatok	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=(4)+(6)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ÖSSZESEN (referenciaösszeg)	Kifizetési előirányzatok	=(5)+(6)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

A többéves pénzügyi keret fejezete	**7.**	„Igazgatási kiadások”

millió EUR (három tizedesjegyig)

Főigazgatóság: <…….>		Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
• Humánerőforrás		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Egyéb igazgatási kiadások		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
<…> **Főigazgatóság ÖSSZESEN**	Előirányzatok	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Főigazgatóság: <…….>		Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
• Humánerőforrás		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Egyéb igazgatási kiadások		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
<…> **Főigazgatóság ÖSSZESEN**	Előirányzatok	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

millió EUR (három tizedesjegyig)

		Év 2024	Év 2025	Év 2026	Év 2027	A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN
A többéves pénzügyi keret 1–7. fejezetéhez tartozó előirányzatok	Kötelezettségvállalási előirányzatok	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ÖSSZESEN	Kifizetési előirányzatok	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet (decentralizált ügynökségek esetében nem kell kitölteni)

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a kimeneteket ⇩			**2024.** év		**2025.** év		**2026.** év		**2027.** év		A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. szakasz) további évekkel bővíthető.						**ÖSSZESEN**	
	KIMENETEK																	
	Típus [16]	Átlagos költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Összesített szám	Összköltség
1. EGYEDI CÉLKITŰZÉS[17]…																		
– Kimenet																		
– Kimenet																		
– Kimenet																		
1. konkrét célkitűzés részösszege																		
2. EGYEDI CÉLKITŰZÉS …																		
– Kimenet																		

[16] A kimenetek a nyújtandó termékek és szolgáltatások (pl. finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

[17] Az 1.3.2. szakaszban leírtak szerint. „Egyedi célkitűzés(ek)”

2. egyedi célkitűzés részösszege																
ÖSSZESEN																

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

– ☒ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását.

– ☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:

3.2.3.1. A megszavazott költségvetésből származó előirányzatok

MEGSZAVAZOTT ELŐIRÁNYZATOK	Év 2024	Év 2025	Év 2026	Év 2027	2021–2027 ÖSSZESEN
7. FEJEZET					
Humánerőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Egyéb igazgatási kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
7. FEJEZETI részösszeg	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
7. FEJEZETEN kívül					
Humánerőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Egyéb igazgatási jellegű kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
7. FEJEZETEN kívüli részösszeg	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ÖSSZESEN	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.2. Külső címzett bevételekből származó előirányzatok

KÜLSŐ CÍMZETT BEVÉTELEK	Év 2024	Év 2025	Év 2026	Év 2027	2021–2027 ÖSSZESEN
7. FEJEZET					
Humánerőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Egyéb igazgatási kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
7. FEJEZETI részösszeg	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
7. FEJEZETEN kívül					
Humánerőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Egyéb igazgatási jellegű kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
7. FEJEZETEN kívüli részösszeg	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ÖSSZESEN	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.3. Előirányzatok összesen

ÖSSZESEN MEGSZAVAZOTT ELŐIRÁNYZATOK + KÜLSŐ CÍMZETT BEVÉTELEK	Év 2024	Év 2025	Év 2026	Év 2027	2021–2027 ÖSSZESEN
7. FEJEZET					
Humánerőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Egyéb igazgatási kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
7. FEJEZETI részösszeg	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
7. FEJEZETEN kívül					
Humánerőforrás	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

Egyéb igazgatási jellegű kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
7. FEJEZETEN kívüli részösszeg	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ÖSSZESEN	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

A humánerőforrással és más igazgatási jellegű kiadásokkal kapcsolatos előirányzat-igényeket az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt előirányzatokkal és/vagy az adott főigazgatóságon belüli átcsoportosítással kell teljesíteni. A források – a költségvetési korlátok betartása mellett – szükség esetén kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében adott esetben az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

3.2.4. Becsült humánerőforrás-szükségletek

– ☒ A javaslat/kezdeményezés nem igényel humánerőforrást.

– ☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

3.2.4.1. A megszavazott költségvetésből finanszírozott

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kell kifejezni

MEGSZAVAZOTT ELŐIRÁNYZATOK		Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)					
20 01 02 01 (a központokban és a bizottsági képviseleteken)		0	0	0	0
20 01 02 03 (az Unió küldöttségeinél)		0	0	0	0
01 01 01 01 (közvetett kutatás)		0	0	0	0
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok (nevezze meg)		0	0	0	0
• Külső munkatársak (teljes munkaidős egyenértékben)					
20 02 01 (CA, SNE a teljes keretből)		0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE és JPD az Unió küldöttségeinél)		0	0	0	0
Igazgatási támogatási sor [XX.01.YY.YY]	– a központokban	0	0	0	0
	– az Unió küldöttségeinél	0	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – közvetett kutatás)		0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – közvetlen kutatás)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok a 7. fejezetben (nevezze meg)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok a 7. fejezeten kívül (nevezze meg)		0	0	0	0
ÖSSZESEN		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.2. Külső címzett bevételekből finanszírozott

KÜLSŐ CÍMZETT BEVÉTELEK	Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)				
20 01 02 01 (a központokban és a bizottsági képviseleteken)	0	0	0	0
20 01 02 03 (az Unió küldöttségeinél)	0	0	0	0
01 01 01 01 (közvetett kutatás)	0	0	0	0
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)	0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok (nevezze meg)	0	0	0	0

• Külső munkatársak (teljes munkaidős egyenértékben)					
20 02 01 (CA, SNE a teljes keretből)		0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE és JPD az Unió küldöttségeinél)		0	0	0	0
Igazgatási támogatási sor [XX.01.YY.YY]	– a központokban	0	0	0	0
	– az Unió küldöttségeinél	0	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – közvetett kutatás)		0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – közvetlen kutatás)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok a 7. fejezetben (nevezze meg)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok a 7. fejezeten kívül (nevezze meg)		0	0	0	0
ÖSSZESEN		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.3. Becsült humánerőforrás-szükségletek összesen

MEGSZAVAZOTT ELŐIRÁNYZATOK + KÜLSŐ CÍMZETT BEVÉTELEK ÖSSZESEN		Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)					
20 01 02 01 (a központokban és a bizottsági képviseleteken)		0	0	0	0
20 01 02 03 (az Unió küldöttségeinél)		0	0	0	0
01 01 01 01 (közvetett kutatás)		0	0	0	0
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok (nevezze meg)		0	0	0	0
• Külső munkatársak (teljes munkaidős egyenértékben)					
20 02 01 (CA, SNE a teljes keretből)		0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE és JPD az Unió küldöttségeinél)		0	0	0	0
Igazgatási támogatási sor [XX.01.YY.YY]	– a központokban	0	0	0	0
	– az Unió küldöttségeinél	0	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – közvetett kutatás)		0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – közvetlen kutatás)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok a 7. fejezetben (nevezze meg)		0	0	0	0
Egyéb költségvetési sorok a 7. fejezeten kívül (nevezze meg)		0	0	0	0
ÖSSZESEN		**0**	**0**	**0**	**0**

A javaslat végrehajtásához szükséges személyzet (teljes munkaidős egyenértékben):

	A Bizottság szolgálatainál jelenleg rendelkezésre álló személyzetből fedezendő	**Kivételes esetben további személyzet***		
		A 7. fejezetből vagy a kutatási keretből finanszírozandó	**A BA sorból finanszírozandó**	**Díjakból finanszírozandó**
Létszámtervi			N/A	

álláshelyek				
Külső munkatársak (CA, SNE, INT)				

A következők által elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	
Külső munkatársak	

3.2.5. A digitális technológiával kapcsolatos beruházásokra gyakorolt becsült hatás áttekintése

Kötelező: a javaslat/kezdeményezés által érintett, digitális technológiával kapcsolatos beruházásokra vonatkozó legjobb becslést fel kell tüntetni az alábbi táblázatban.

Kivételes esetben a 7. fejezethez tartozó előirányzatokat – amennyiben azokra a javaslat/kezdeményezés végrehajtásához szükség van –, a kijelölt sorban kell feltüntetni.

Az 1–6. fejezethez tartozó előirányzatokat „operatív programokkal kapcsolatos szakpolitikai informatikai kiadások”-ként kell feltüntetni. Ez a kiadás a kezdeményezés végrehajtásához közvetlenül kapcsolódó informatikai platformok/eszközök újrafelhasználására/vásárlására/fejlesztésére és az azokhoz kapcsolódó beruházásokra (pl. engedélyek, tanulmányok, adattárolás stb.) felhasználandó operatív költségvetést takarja. Az e táblázatban megadott információknak összhangban kell lenniük a 4. szakaszban („Digitális vetületek”) bemutatott részletes információkkal.

Digitális és informatikai előirányzatok ÖSSZESEN	Év **2024**	Év **2025**	Év **2026**	Év **2027**	**A 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből ÖSSZESEN**
7. FEJEZET					
Informatikai kiadások (szervezeti)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
7. FEJEZETI részösszeg	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
7. FEJEZETEN kívül					
Operatív programokkal kapcsolatos szakpolitikai informatikai kiadások	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
7. FEJEZETEN kívüli részösszeg	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ÖSSZESEN	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

A javaslat/kezdeményezés

– ☒ teljes mértékben finanszírozható a többéves pénzügyi keret érintett fejezetén belüli átcsoportosítás révén.

Nincs szükség további forrásokra. A kezdeményezés irányítását továbbra is a jelenlegi munkacsoport végzi.

– ☐ a többéves pénzügyi keret lekötetlen mozgásterének és/vagy a többéves pénzügyi keretről szóló rendeletben meghatározott különleges eszközök felhasználását teszi szükségessé.

N/A

– ☐ a többéves pénzügyi keret módosítását teszi szükségessé.

N/A

3.2.7. Harmadik felek finanszírozási hozzájárulása

A javaslat/kezdeményezés

– ☒ nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást

– ☐ előirányoz harmadik felek általi társfinanszírozást az alábbi becslések szerint:

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

	2024. év	**2025.** év	**2026.** év	**2027.** év	Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet					
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN					

3.3. Becsült bevételi hatás

– ☒ A javaslatnak/kezdeményezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.

– ☐ A javaslatnak/kezdeményezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:

  – ☐ a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást

  – ☐ a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást

  – ☐ kérjük adja meg, hogy a bevétel kiadási sorhoz van-e rendelve

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési sor:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdeményezés hatása[18]			
		2024. év	**2025**. év	**2026**. év	**2027**. év
… jogcímcsoport					

[18] A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összeget kell megadni, amely a 20 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegnek felel meg.

A címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési sor(oka)t.

N/A

Egyéb megjegyzések (pl. a bevételre gyakorolt hatás számítására használt módszer/képlet vagy egyéb más információ).

N/A

4. DIGITÁLIS VETÜLETEK

A javaslatnak nincs digitális vetülete, kivéve a gépjárműcímkézéssel kapcsolatos termékadatbázis vonatkozásában.

4.1. Digitális vonatkozású követelmények

Ez a rendelet nem tartalmaz további digitális vonatkozású követelményeket a szén-dioxid-kibocsátás nyomon követése és jelentése tekintetében. Az (EU) 2019/631 rendelet rendelkezései alkalmazandók. A javaslat számos rugalmassági mechanizmust bevezet, amelyek lehetővé teszik a gyártók számára a szén-dioxid-kibocsátási célértékek elérését anélkül, hogy ennek digitális vetületei lennének, vagy a végrehajtást digitális eszközökkel javítani kellene.

Ami a gépjárműcímkézést illeti, a 15a. cikk (3) bekezdése bevezet egy digitális vonatkozású követelményt a gépjárműcímkézésre vonatkozó termékadatbázis létrehozásával, amelynek célja, hogy a nyilvánosság tájékoztatást kapjon a forgalomba hozott járműmodellek címkézésével kapcsolatban. Ez az adatbázis, amelyet várhatóan a Bizottság hoz létre, tartalmazni fogja a járműgyártók által forgalomba hozott járműmodellekkel kapcsolatban az általuk megadott adatokat, a nyilvánosság számára is elérhető lesz, és felváltja azon jelenlegi követelményt, hogy a tagállamok papíralapú útmutatókat bocsássanak rendelkezésre. Ez a fejlemény azzal jár, hogy nyilvántartásokat kell fenntartani, adatgyűjtést kell végezni, gondoskodni kell a megfelelő értesítésekről és az adatbázist hozzáférhetővé kell tenni a nyilvánosság számára.

4.2. Adatok

Ami a gépjárműcímkézési termékadatbázist illeti, az adatbázisban rögzítendő adatok információkkal hivatottak szolgálni a forgalomba hozott járműmodellek éghajlati és energiateljesítményéről. A gyártókkal szemben az az elvárás, hogy összesített adatokat szolgáltassanak az általuk forgalomba hozott járművek hivatalos dokumentációja alapján (ami csökkenti a terheket azáltal, hogy az egyes járművekre vonatkozó információkat a járműmodellek szintjén összesíti), és minden egyes forgalomba hozott járműmodellre vonatkozóan csak egyszer. Ezek az összesített adatok további releváns információkkal szolgálnak a potenciális járművásárlók számára, akik így tájékozódhatnak az adott járműmodellen belül várható teljesítménytartományról, valamint az adott információk vonatkozásában összehasonlíthatják az egyes modelleket.

4.3. Digitális megoldások

A gépjárműcímkézési termékadatbázissal szemben az az elvárás, hogy mind az információk befogadására, mind tárolására alkalmas legyen a nyilvánosság számára is elérhető formában, és a megalapozott vásárlási döntések támogatása érdekében rendelkezzen olyan

funkciókkal, amelyek lehetővé teszik a gépjárműmodellek közötti keresést és azok összehasonlítását. Az adatbázis létrehozásához az energiacímke-köteles termékek európai nyilvántartásának (EPREL) bizonyos funkcióit újra fel lehetne használni. Jelenleg a mesterséges intelligencia használata nincs tervbe véve.

4.4. Interoperabilitási értékelés

N/A

4.5. A digitális végrehajtást támogató intézkedések

A javaslat rugalmassági mechanizmusokat vezet be annak érdekében, hogy a gyártók teljesíthessék a szén-dioxid-kibocsátási célértékeket. Ezeknek nincsenek digitális vonatkozásai, és nincs szó a végrehajtás digitális eszközök révén történő javításáról.

A gépjárműcímkézési termékadatbázist a Bizottságnak kell kidolgoznia, szükség esetén a belső informatikai kapacitásra építve vagy vállalkozók igénybevételével, és a lehető legnagyobb mértékben támaszkodnia kell a meglévő, többek között az EPREL adatbázis fejlesztéséből származó tapasztalatokra. A javaslat szerint az adatbázist legkésőbb 12 hónappal a rendelet hatálybalépését követően elérhetővé kell tenni, de előtte el kell végezni egy, az érdekelt felek (járműgyártók) bevonásával zajló tesztelési szakaszt. Amint az adatbázis elérhetővé válik, a gyártóknak be kell vinniük az adatbázisba a szükséges információkat. A javaslat végrehajtási jogi aktusok elfogadását is lehetővé teszi a termékadatbázis működési részleteinek meghatározása céljából, amennyiben ez szükségesnek tűnik.