



Tartalom

I Jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/850 rendelete (2023. április 19.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról szóló (EU) 2018/1806 rendelet módosításáról (Koszovó) 1
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/851 rendelete (2023. április 19.) az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó széndioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban való megerősítése tekintetében történő módosításáról ⁽¹⁾ 5

HATÁROZATOK

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/852 határozata (2023. április 19.) az (EU) 2015/1814 határozatnak a 2030-ig az uniós üvegházhatásúgázkibocsátás-kereskedelmi rendszerhez tartozó piaci stabilizációs tartalékba helyezendő kibocsátási egységek száma tekintetében történő módosításáról ⁽¹⁾ 21

II Nem jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ A Tanács (EU) 2023/853 végrehajtási rendelete (2023. április 24.) az Iránnal szembeni korlátozó intézkedésekről szóló 267/2012/EU rendelet végrehajtásáról 25

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

HATÁROZATOK

- ★ A Tanács (KKBP) 2023/854 határozata (2023. április 24.) az Iránnal szembeni korlátozó intézkedésekről szóló 2010/413/KKBP határozat módosításáról 28
- ★ A Tanács (KKBP) 2023/855 határozata (2023. április 24.) az Európai Unió moldovai partnerségi missziójáról (EUPM Moldova) 30
- ★ A Bizottság (EU) 2023/856 végrehajtási határozata (2023. április 18.) a „Valamennyi európai főváros és polgár nagy sebességű vasúthálózat révén történő összekapcsolása” elnevezésű európai polgári kezdeményezésnek az (EU) 2019/788 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti nyilvántartásba vétele iránti kérelemről (az értesítés a C(2023) 2617. számú dokumentummal történt)..... 37

I

(Jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2023/850 RENDELETE

(2023. április 19.)

a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról szóló (EU) 2018/1806 rendelet módosításáról (Koszovó *)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 77. cikke (2) bekezdésének a) pontjára,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽¹⁾,

mivel:

- (1) Az (EU) 2018/1806 európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ felsorolja azon harmadik országokat, amelyek állampolgárai a tagállamok külső határainak átlépésekor vízumkötelezettség alá esnek, illetve azokat, amelyek állampolgárai az említett kötelezettség alól mentesek. A harmadik országoknak az említett rendelet I. és II. mellékletében foglalt listái tartalmának összhangban kell lennie és maradnia az említett rendeletben meghatározott kritériumokkal. Azon harmadik országokra való hivatkozásokat, amelyek tekintetében az említett kritériumokat illetően megváltozott a helyzet, adott esetben át kell sorolni az egyik mellékletből a másikba.
- (2) Az (EU) 2018/1806 rendelet 1. cikke állapítja meg azon kritériumokat, amelyeket figyelembe kell venni azon harmadik országok – eseti értékelés alapján történő – meghatározásánál, amelyek állampolgárai vízumkötelezettség alá esnek, illetve e kötelezettség alól mentesek. Az említett kritériumok közé tartoznak az illegális bevándorlás, a közérdek és a közbiztonság, a gazdasági előnyök, különösen a turizmus és a külkereskedelem szempontjából, továbbá az Uniónak a releváns harmadik országokkal fenntartott külkapcsolatai, ideértve különösen az emberi jogokkal és az alapvető szabadságokkal kapcsolatos megfontolásokat, valamint a regionális koherenciát és a viszonyosság vonatkozásait.

* Ez a megnevezés nem érinti a jogállással kapcsolatos álláspontokat, továbbá összhangban van az 1244/1999 sz. ENSZ BT-határozattal és a Nemzetközi Bíróságnak a koszovói függetlenségi nyilatkozatról szóló véleményével.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament 2019. március 28-i álláspontja (HL C 108., 2021.3.26., 877. o.) és a Tanács 2023. március 9-i álláspontja első olvasatban (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). Az Európai Parlament 2023. április 18-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1806 rendelete (2018. november 14.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról (HL L 303., 2018.11.28., 39. o.).

- (3) Koszovó teljesítette a vízummentességi rendszerre vonatkozó ütemtervének követelményeit. Az (EU) 2018/1806 rendelet 1. cikkében felsorolt különböző kritériumok értékelése alapján helyénvaló a Koszovó által kiállított útlevelel rendelkező személyeket mentesíteni a tagállamok területére való beutazás esetén előírt vízumkötelezettség alól. A vízumkötelezettség alóli mentesség biztosítani fogja, hogy az egész nyugat-balkáni régió ugyanazon vízumrendszer hatálya alá tartozzon.
- (4) Koszovót így át kell sorolni az (EU) 2018/1806 rendelet I. mellékletének 2. részéből a II. mellékletének 4. részébe. A vízumkötelezettség alóli mentesség csak a Koszovó által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) szabványaival összhangban kiállított biometrikus útlevelel rendelkező személyekre alkalmazandó. Az említett vízummentesség addig a napig nem alkalmazható, amelynél az (EU) 2018/1240 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽³⁾ létrehozott Európai Utasinformációs és Engedélyezési Rendszer (ETIAS) megkezdte a működését, vagy 2024. január 1-jéig, attól függően, hogy melyik időpont következik be előbb.
- (5) A tagállamok Koszovó jogállásával kapcsolatos álláspontjának sérelme nélkül, a vízumkötelezettség alóli mentesség tényleges alkalmazásának kezdőnapját megelőző időszakban fontos, hogy – adott esetben – visszafogadási megállapodások vagy megegyezések kerüljenek megkötésre azon tagállamokkal, amelyek még nem rendelkeznek ilyen megállapodással vagy megegyezéssel. Megkötésük után Koszovónak teljeskörűen végre kell hajtania az említett megállapodásokat vagy megegyezéseket, tiszteletben tartva ugyanakkor az 1967. január 31-i New York-i jegyzőkönyvvel módosított, a menekültek helyzetére vonatkozó, 1951. július 28-i egyezményben foglalt visszaküldés tilalmának elvét.
- (6) Koszovó jelentős haladást ért el a vízummentességi rendszerre vonatkozó ütemterve II. fejezetének valamennyi témaköre terén. A migráció jó kezelésének biztosítása és a biztonságos környezet biztosítása érdekében Koszovónak törekednie kell vízumpolitikájának az Unió vízumpolitikájával való további összehangolására.
- (7) A vízumkötelezettség alóli mentesség a Koszovóval fennálló vízummentességi rendszerre vonatkozó ütemterv követelményeinek folyamatos végrehajtásától függ. A Bizottságnak – az (EU) 2018/1806 rendelet szerinti felfüggesztési mechanizmus révén – aktívan nyomon kell követnie az említett követelmények végrehajtását és a vízumpolitika összehangolását. Az Unió az említett mechanizmussal összhangban felfüggesztheti a vízumkötelezettség alóli mentességet, feltéve, hogy teljesülnek az abban meghatározott feltételek.
- (8) Ez a rendelet a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyek alkalmazásában Írország a 2002/192/EK tanácsi határozattal ⁽⁴⁾ összhangban nem vesz részt; ennél fogva Írország nem vesz részt e rendelet elfogadásában, az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó.
- (9) Izland és Norvégia tekintetében e rendelet az Európai Unió Tanácsa, valamint az Izlandi Köztársaság és a Norvég Királyság közötti, e két államnak a schengeni vívmányok végrehajtására, alkalmazására és fejlesztésére irányuló társulásáról szóló megállapodás ⁽⁵⁾ értelmében a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyek az 1999/437/EK tanácsi határozat ⁽⁶⁾ 1. cikkének B. pontjában említett területhez tartoznak.

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1240 rendelete (2018. szeptember 12.) az Európai Utasinformációs és Engedélyezési Rendszer (ETIAS) létrehozásáról, valamint az 1077/2011/EU rendelet, az 515/2014/EU rendelet, az (EU) 2016/399 rendelet, az (EU) 2016/1624 rendelet és az (EU) 2017/2226 rendelet módosításáról (HL L 236., 2018.9.19., 1. o.).

⁽⁴⁾ A Tanács 2002/192/EK határozata (2002. február 28.) Írországnak a schengeni vívmányok egyes rendelkezései alkalmazásában való részvételére vonatkozó kéréséről (HL L 64., 2002.3.7., 20. o.).

⁽⁵⁾ HL L 176., 1999.7.10., 36. o.

⁽⁶⁾ A Tanács 1999/437/EK határozata (1999. május 17.) az Európai Unió Tanácsa, valamint az Izlandi Köztársaság és a Norvég Királyság között, e két államnak a schengeni vívmányok végrehajtására, alkalmazására és fejlesztésére irányuló társulásáról kötött megállapodás alkalmazását szolgáló egyes szabályokról (HL L 176., 1999.7.10., 31. o.).

- (10) Svájc tekintetében e rendelet az Európai Unió, az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti, a Svájci Államszövetségnek a schengeni vívmányok végrehajtására, alkalmazására és fejlesztésére irányuló társulásáról szóló megállapodás ⁽⁷⁾ értelmében a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyek az 1999/437/EK határozatnak a 2008/146/EK tanácsi határozat ⁽⁸⁾ 3. cikkével együtt értelmezett 1. cikke B. pontjában említett területhez tartoznak.
- (11) Liechtenstein tekintetében ez a rendelet az Európai Unió, az Európai Közösség, a Svájci Államszövetség és a Liechtensteini Hercegség közötti, a Liechtensteini Hercegségnek az Európai Unió, az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti, a Svájci Államszövetségnek a schengeni vívmányok végrehajtására, alkalmazására és fejlesztésére irányuló társulásáról szóló megállapodáshoz való csatlakozásáról szóló jegyzőkönyv ⁽⁹⁾ értelmében a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyek az 1999/437/EK határozatnak a 2011/350/EU tanácsi határozat ⁽¹⁰⁾ 3. cikkével együtt értelmezett 1. cikkének B. pontjában említett területhez tartoznak.
- (12) Ciprus, illetve Bulgária és Románia tekintetében ez a rendelet a 2003. évi csatlakozási okmány 3. cikkének (1) bekezdése, illetve a 2005. évi csatlakozási okmány 4. cikkének (1) bekezdése értelmében a schengeni vívmányokon alapuló vagy azokkal egyéb módon összefüggő jogi aktus,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2018/1806 rendelet a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet 2. részében a következő szövegrészt el kell hagyni:

„– Az Egyesült Nemzetek Biztonsági Tanácsának 1999. június 10-i 1244. határozatában meghatározottak szerinti Koszovó”;

2. A II. melléklet 4. része a következő szövegrésszel egészül ki:

„Koszovó * (**) (***)

* Ez a megnevezés nem érinti a jogállással kapcsolatos álláspontokat, továbbá összhangban van az 1244/1999 sz. ENSZ BT-határozattal és a Nemzetközi Bíróságnak a koszovói függetlenségi nyilatkozatról szóló véleményével.

(**) A vízumkötelezettség alóli mentesség csak a Koszovó által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) szabványaiával összhangban kiállított biometrikus útlevelel rendelkező személyekre alkalmazandó.

(***) A vízumkötelezettség alóli mentesség azon naptól alkalmazandó, amelyen az Európai Utasinformációs és Engedélyezési Rendszer (ETIAS) létrehozásáról, valamint az 1077/2011/EU rendelet, az 515/2014/EU rendelet, az (EU) 2016/399 rendelet, az (EU) 2016/1624 rendelet és az (EU) 2017/2226 rendelet módosításáról szóló, 2018. szeptember 12-i (EU) 2018/1240 európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 236., 2018.9.19., 1. o.) létrehozott Európai Utasinformációs és Engedélyezési Rendszer (ETIAS) megkezdje a működését, vagy 2024. január 1-jétől, attól függően, hogy melyik időpont következik be előbb.”

⁽⁷⁾ HL L 53., 2008.2.27., 52. o.

⁽⁸⁾ A Tanács 2008/146/EK határozata (2008. január 28.) az Európai Unió, az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti, a Svájci Államszövetségnek a schengeni vívmányok végrehajtására, alkalmazására és fejlesztésére irányuló társulásáról szóló megállapodásnak az Európai Közösség nevében történő megkötéséről (HL L 53., 2008.2.27., 1. o.).

⁽⁹⁾ HL L 160., 2011.6.18., 21. o.

⁽¹⁰⁾ A Tanács 2011/350/EU határozata (2011. március 7.) az Európai Unió, az Európai Közösség, a Svájci Államszövetség és a Liechtensteini Hercegség közötti, a Liechtensteini Hercegségnek az Európai Unió, az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti, a Svájci Államszövetségnek a schengeni vívmányok végrehajtására, alkalmazására és fejlesztésére irányuló, különösen a belső határokon történő ellenőrzés megszüntetéséhez és a személyek mozgásához kapcsolódó társulásáról szóló megállapodáshoz való csatlakozásáról szóló jegyzőkönyvnek az Európai Unió nevében történő megkötéséről (HL L 160., 2011.6.18., 19. o.).

2. cikk

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

Ez a rendelet a Szerződéseknek megfelelően teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó a tagállamokban.

Kelt Strasbourgban, 2023. április 19-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
R. METSOLA

a Tanács részéről
az elnök
J. ROSWALL

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2023/851 RENDELETE

(2023. április 19.)

az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban való megerősítése tekintetében történő módosításáról

(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 ⁽¹⁾,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) keretében 2015. december 12-én elfogadott Párizsi Megállapodás ⁽⁴⁾ (a továbbiakban: a Párizsi Megállapodás) 2016. november 4-én lépett hatályba. A Párizsi Megállapodás részes felei megállapodtak abban, hogy a globális átlaghőmérséklet emelkedését jóval 2 °C alatt tartják az iparosodás előtti szinthez képest, és folytatják az arra irányuló erőfeszítéseket, hogy a hőmérséklet-emelkedés mértéke az iparosodás előtti szint feletti 1,5 °C-ra korlátozódjon. Az említett kötelezettségvállalást megerősítette a Glasgow-i éghajlati paktumnak a UNFCCC keretében történő, 2021. november 13-i elfogadása, amelyben a Párizsi Megállapodás részes feleinek találkozájaként szolgáló UNFCCC Felelősség Konferenciája elismeri, hogy az éghajlatváltozás hatásai jóval enyhébbek lesznek, ha a hőmérséklet 2 °C helyett 1,5 °C-t emelkedik, és határozott vállalást tesz arra, hogy folytatja a hőmérséklet-emelkedés 1,5 °C-ra való korlátozására irányuló erőfeszítéseket.
- (2) Az éghajlattal és a környezettel kapcsolatos kihívások kezelése, valamint a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése a Bizottság 2019. december 11-i, „Az európai zöld megállapodás” című közleményének (a továbbiakban: az európai zöld megállapodás) középpontjában áll. Az Európai Parlament az európai zöld megállapodásról szóló, 2020. január 15-i állásfoglalásában ⁽⁵⁾ szorgalmazta a klímasemleges társadalomra való áttérés legkésőbb 2050-ig történő szükségszerű megvalósítását, az éghajlati és környezeti vészhelyzetről szóló, 2019. november 28-i állásfoglalásában ⁽⁶⁾ pedig megállapította, hogy éghajlati és környezeti vészhelyzet áll fenn. A Covid19-világjárvány által az Unió polgárainak egészségére és gazdasági jólétére gyakorolt rendkívül súlyos hatások fényében az európai zöld megállapodás csak még szükségesebbé és értékeesebbé vált.
- (3) Az európai zöld megállapodás egy átfogó csomagban ötvözi az Unión belüli klímasemlegesség 2050-ig történő elérését célzó, egymást kölcsönösen erősítő intézkedéseket és kezdeményezéseket, és új növekedési stratégiát határoz meg, amely arra összpontosít, hogy az Uniót modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkező, igazságos és virágzó társadalommá alakítsa, amely olyan élénk iparágakkal rendelkezik, amelyek saját

⁽¹⁾ HL C 194., 2022.5.12., 81. o.⁽²⁾ HL C 270., 2022.7.13., 38. o.⁽³⁾ Az Európai Parlament 2023. február 14-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2023. március 28-i határozata.⁽⁴⁾ HL L 282., 2016.10.19., 4. o.⁽⁵⁾ HL C 270., 2021.7.7., 2. o.⁽⁶⁾ HL C 232., 2021.6.16., 28. o.

szegmensükben világelsők, és a globális innováció motorjai maradnak, miközben jól fizetett, minőségi munkahelyeket biztosítanak az Unióban. Célja továbbá az Unió természeti tőkéjének védelme, megőrzése és fejlesztése, valamint a polgárok egészségének és jóllétének védelme a környezettel kapcsolatos kockázatokkal és hatásokkal szemben. Ezzel összefüggésben az (EU) 2022/591 európai parlamenti és tanácsi határozatban ⁽⁷⁾ meghatározott, 2030-ig tartó 8. környezetvédelmi cselekvési program megerősíti azt a célkitűzést, hogy fel kell gyorsítani a zöld átmenetet egy klímasemleges, fenntartható, toxikus anyagoktól mentes, erőforrás-hatékony, megújuló energián alapuló, ellenálló és versenyképes körforgásos gazdaság felé, igazságos, méltányos és inkluzív módon, valamint hogy a környezet állapotát meg kell védeni, helyre kell állítani és javítani kell, mindeközben támogatva az európai zöld megállapodás keretében bejelentett intézkedéseket és kezdeményezéseket, és azokra építve. Ugyanakkor az átmenet a nőket és a férfiakat eltérően érinti, és különösen kihat bizonyos hátrányos helyzetű csoportokra, például az idősekre, a fogyatékkal élő személyekre, valamint a kisebbségi faji vagy etnikai háttérrel rendelkező személyekre. Emellett az átállás eltérően fogja érinteni az Unió különböző régióit, különösen a strukturálisan hátrányos helyzetű régiókat, a peremterületeket és a legkülső régiókat. Ezért biztosítani kell, hogy az átmenet igazságos és inkluzív legyen, senkit nem hagyva hátra.

- (4) Az Unió az UNFCCC Titkárságához 2020. december 17-én benyújtott aktualizált, nemzetileg meghatározott hozzájárulásban kötelezettséget vállalt arra, hogy az 1990-es szinthez képest 2030-ig legalább 55 %-kal csökkenti az Unió gazdasága egészének nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátását.
- (5) Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁸⁾ elfogadásával az Unió jogszabályban rögzítette azt a célkitűzést, hogy legkésőbb 2050-ig nulla nettó szintre kell csökkenteni a kibocsátásokat, és azt a törekvést, hogy ezt követően negatív kibocsátást érjen el. Az említett rendelet megállapít továbbá egy kötelező, az Unión belüli nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra (az elnyelések levonása utáni kibocsátásra) vonatkozó célértéket is, amely szerint a kibocsátást az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal kell csökkenteni 2030-ig.
- (6) Az elvárás az, hogy valamennyi gazdasági ágazat – beleértve a közúti közlekedési ágazatot is – hozzájáruljon az említett kibocsátáscsökkentések eléréséhez. A közlekedési ágazat az egyetlen olyan ágazat, ahol 1990 óta nő a kibocsátás. Ebbe beletartozik a könnyű- és nehézgépjárművekkel folytatott közúti közlekedés is, amelyek együttesen a közlekedés összkibocsátásának több mint 70 %-át teszik ki. A klímasemlegesség eléréséhez 2050-ig a közlekedésből származó kibocsátások 90 %-os csökkentésére van szükség.
- (7) A digitális és a zöld átállás során figyelembe kell venni a szociális dimenzió fontosságát is a megfizethető és mindenki számára hozzáférhető mobilitás biztosítása érdekében, különös tekintettel azon ingázókra, akik nem tudnak igénybe venni minőségi tömegközlekedést vagy más mobilitási megoldásokat. A személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó ambiciózusabb szén-dioxid-kibocsátási előírások várhatóan felgyorsítják a kibocsátásmentes járművek elterjedését, javítják megfizethetőségüket, valamint felgyorsítják a használt autók piacának decarbonizációját is valamennyi piaci szegmensben, ami az alacsony és közepes jövedelmű fogyasztók számára nagyobb előnyökkel jár. Az említett előírások elfogadásakor fontos figyelembe venni a digitális és a zöld átállás jelentős gazdasági és társadalmi következményeit is, valamint azt, hogy meg kell őrizni a foglalkoztatást és az uniós ipar versenyképességét.
- (8) Az e rendeletben meghatározott intézkedésekre egy átfogó és következetes keretrendszer részeként van szükség, amely elengedhetetlen a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére, valamint az importált fosszilis tüzelőanyagoktól való uniós függőség csökkentésére irányuló átfogó uniós célkitűzés eléréséhez. Elengedhetetlen, hogy a Bizottság együttműködjön a tagállamokkal és az ipari érdekelt felekkel a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekhez szükséges kritikus fontosságú nyersanyagok ellátási láncának biztosítása érdekében. Ez az uniós ipar versenyképességét és az Unió stratégiai autonómiáját is erősíteni fogja.

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/591 határozata (2022. április 6.) a 2030-ig tartó időszakra szóló általános uniós környezetvédelmi cselekvési programról (HL L 114., 2022.4.12., 22. o.).

⁽⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

- (9) Ahhoz, hogy 2030-ig megvalósuljon a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal történő csökkentése, mind a személygépkocsik, mind a könnyű haszongépjárművek esetében szükséges az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽⁹⁾ meghatározott kibocsátáscsökkentési követelmények megerősítése. A 2050-ig elérendő klímasemlegességi célkitűzés eléréséhez a 2030 utáni további csökkentések tekintetében egy egyértelmű pályát is meg kell határozni. A közúti közlekedésben az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló ambiciózus fellépés nélkül más ágazatokban nagyobb kibocsátáscsökkentésekre lenne szükség, olyan ágazatokat is beleértve, amelyekben a dekarbonizáció nagyobb kihívást jelent.
- (10) A szigorúbb szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési követelményeknek ösztönözniük kell, hogy nagyobb arányban terjedjenek el a kibocsátásmentes járművek az uniós piacon, ami a levegőminőség szempontjából egyúttal előnyös a fogyasztók és a polgárok számára, fokozza az energiabiztonságot és az energiahatékonyságot, valamint a kapcsolódó energiamegtakarítást, továbbá biztosítja, hogy a gépjárműipari értékláncban továbbra is folytatódjon az innováció. Globális kontextusban az uniós gépjárműipari értékláncnak vezető szerepet kell betöltenie a kibocsátásmentes mobilitásra történő, jelenleg zajló átállásban. A szigorúbb szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési előírások technológiasemleges módon biztosítják az általuk meghatározott, a teljes járműállományra vonatkozó célértékek elérését. A teljes járműállomány kibocsátásmentességére vonatkozó célérték eléréséhez különféle technológiák állnak rendelkezésre, most és a jövőben is. A kibocsátásmentes járművek közé tartoznak jelenleg az akkumulátoros elektromos járművek, az üzemanyagcellás és egyéb hidrogénüzemű járművek, és a technológiai innováció folytatódik. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek – az utóbbiak közé tartoznak a jó teljesítményű, hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek is – továbbra is szerepet játszhatnak az átállási pályában. Ezzel összefüggésben fontos pontos és hiánytalan adatokat biztosítani az említett, hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek kibocsátási teljesítményére vonatkozóan.
- (11) Az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően a Bizottság javaslatot fog tenni a kizárólag szén-dioxid-semleges tüzelőanyaggal üzemelő járművek 2035 utáni nyilvántartásba vételére az uniós joggal összhangban, a járműállományra vonatkozó normák hatályán kívül és az Unió klímasemlegességi célkitűzésének megfelelően.
- (12) Mindezekre tekintettel 2030-tól új, szigorúbb szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célértékeket kell megállapítani az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre egyaránt. Az említett célértékeket olyan szinten kell meghatározni, amely egyértelműen jelzi, hogy fel kell gyorsítani a kibocsátásmentes járműveknek az uniós piacon történő elterjedését, és hogy költséghatékony módon kell ösztönözni a kibocsátásmentes technológiákkal összefüggő innovációt.
- (13) A technológiai innováció a mobilitás dekarbonizációjának előfeltétele az Unióban, ezért azt támogatni kell. A mobilitási ökoszisztémán belüli innovációra már ma is jelentős források állnak rendelkezésre a különböző uniós finanszírozási eszközök, különösen az (EU) 2021/695 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽¹⁰⁾ létrehozott Horizont Európa kutatási és innovációs keretprogram, az (EU) 2021/523 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽¹¹⁾ létrehozott InvestEU, az Európai Regionális Fejlesztési Alap, a Kohéziós Alap, a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ⁽¹²⁾ létrehozott Innovációs Alap és az (EU) 2021/241 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽¹³⁾ létrehozott Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz keretében. Az Uniónak és a tagállamoknak folytatniuk kell az európai gépjárműipari kutatásba és innovációba történő köz- és magánberuházások támogatására irányuló erőfeszítéseiket, többek között a gépjárműipari ágazaton belüli szinergiákat előmozdító kezdeményezések, például az Európai Akkumulátorszövetség révén. Az említett erőfeszítések – egyértelmű szabályozási jelzésekkel együtt – támogatni és ösztönözni fogják a gyártók beruházási döntéseit, meg fogják őrizni Európa technológiai vezető szerepét ebben az ágazatban, hozzá fognak járulni a jövő technológiai terén elérendő ipari kiválóság fejlesztéséhez az Unióban, és biztosítani fogják az uniós ipari bázis hosszú távú fenntarthatóságát és versenyképességét.

⁽⁹⁾ 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.).

⁽¹⁰⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/695 rendelete (2021. április 28.) a Horizont Európa kutatási és innovációs keretprogram létrehozásáról, valamint részvételi és terjesztési szabályainak megállapításáról, továbbá az 1290/2013/EU és az 1291/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 170., 2021.5.12., 1. o.).

⁽¹¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/523 rendelete (2021. március 24.) az InvestEU program létrehozásáról és az (EU) 2015/1017 rendelet módosításáról (HL L 107., 2021.3.26., 30. o.).

⁽¹²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

⁽¹³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/241 rendelete (2021. február 12.) a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz létrehozásáról (HL L 57., 2021.2.18., 17. o.).

- (14) A felülvizsgált szén-dioxid-kibocsátási előírások keretében meghatározott célértékeket egy uniós stratégiának kell kiegészítenie, amely választ ad – az egyes tagállamok sajátos jellemzőire figyelemmel – a kibocsátásmentes járművek és a kapcsolódó technológiák gyártásának bővítésével, valamint az ágazatban dolgozók tovább- és átképzésének szükségességével, továbbá a gazdaság diverzifikációjával és a tevékenységek átalakulásával összefüggő kihívásokra, az uniós gépjárműipari foglalkoztatottsági szintek fenntartása mellett. Különös figyelmet kell fordítani arra, hogy ez az átállás milyen hatást gyakorol majd a mikro-, kis- és középvállalkozásokra (a továbbiakban: kkv-k) a gépjárműipari ellátási lánc mentén, valamint azon érintett régiókra és közösségekre, amelyek az intenzív gépjárműipar jelenléte miatt kiszolgáltatottabbak lehetnek. Adott esetben uniós és tagállami szinten pénzügyi támogatást is fontolóra kell venni a magánberuházások bevonása érdekében – többek között az (EU) 2021/1057 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽¹⁴⁾ létrehozott Európai Szociális Alap Plusz, az (EU) 2021/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽¹⁵⁾ létrehozott Igazságos Átmenet Alap, az Innovációs Alap, az Európai Regionális Fejlesztési Alap, a Kohéziós Alap, a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz és az (EU, Euratom) 2020/2093 tanácsi rendeletben ⁽¹⁶⁾ meghatározott többéves pénzügyi keret egyéb eszközei, valamint az (EU) 2020/2094 tanácsi rendelettel ⁽¹⁷⁾ létrehozott Európai Unió Helyreállítási Eszköz révén – az állami támogatási szabályokkal, valamint más rendelkezésre álló – például az Európai Beruházási Banktól származó – pénzügyi eszközökkel összhangban.

A „2022. évi iránymutatás az éghajlatvédelmi, a környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról” című, 2022. február 18-i bizottsági közlemény lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy támogassák a vállalkozásokat a termelési folyamataik dekarbonizációjában és abban, hogy zöldebb technológiákat alkalmazzanak „A 2020. évi új iparstratégia frissítése: Erősebb egységes piac kiépítése Európa fellendülése érdekében” című, 2021. május 5-i bizottsági közlemény (a továbbiakban: a frissített új iparstratégia) összefüggésében. A 2022. június 16-i tanácsi ajánlás ⁽¹⁸⁾ fontos eszköz a tagállamok számára a klímasemleges gazdaságra való igazságos átmenet foglalkoztatási és társadalmi vonatkozásainak kezeléséhez. A Bizottságnak további lehetőségeket kell megvizsgálnia az említett átmenet támogatására, és különösen a gépjárműiparban az említett átmenet foglalkoztatásra gyakorolt negatív hatásainak enyhítésére.

- (15) A gépjárműipari ellátási láncban megvalósítandó igazságos átmenet biztosítását érintő finanszírozási hiányosságok azonosítása érdekében, különleges figyelmet fordítva a kkv-kre és a klímasemleges gazdaságra való igazságos átállás által leginkább érintett régiókra, a Bizottságnak 2025. december 31-ig, az első előrehaladási jelentés benyújtásának időpontjában a folyamatban lévő kezdeményezésekre – például a mobilitási ökoszisztéma számára kijelölt átállási pályára és a Régiók Bizottsága által életre hívott Gépjárműipari Régiók Szövetségre – építve, a tagállamokkal, a régiókkal és a helyi hatóságokkal, valamint valamennyi érintett érdekelt féllel együttműködve jelentést kell bemutatnia, amelyben azonosítja az ilyen finanszírozási hiányosságokat. Az említett jelentést adott esetben az azonosított szükségletek kezelését célzó megfelelő pénzügyi intézkedésekre irányuló javaslatoknak kell kísérniük.
- (16) A frissített új iparstratégia a zöld és digitális átállási pályáknak az iparral, a hatóságokkal, a szociális partnerekkel és az egyéb érdekelt felekkel partnerségben történő közös kialakítását irányozza elő. Ezzel összefüggésben a gépjárműipari értéklánc átállását kísérő átállási pályát kell kialakítani a mobilitási ökoszisztéma számára, többek között az ágazat és az érdekelt felek bevonásával zajló szociális párbeszéd folytonosságának biztosításával, teljes átláthatóság mellett. A pályának külön figyelmet kell fordítania a gépjárműipari ellátási láncban működő kkv-kre és a szociális partnerekkel – többek között a tagállamok által – folytatott konzultációra. A pályának építenie kell „A fenntartható versenyképességre, a társadalmi méltányosságra és a rezilienciára vonatkozó európai készségfejlesztési program” című, 2020. július 1-i bizottsági közleményre is – amely olyan kezdeményezéseket tartalmaz, mint például a készségfejlesztési paktum – annak érdekében, hogy mozgósítsa a magánszektorbeli és egyéb érdekelt feleket az európai munkaerőnek a zöld és digitális átállást támogató át- és továbbképzése terén. A pálya keretében foglalkozni kell a kibocsátásmentes járművek megfizethetőségét elősegítő, megfelelő uniós és tagállami szintű intézkedésekkel és ösztönzőkkel is. A mobilitási ökoszisztémára vonatkozó ezen átfogó átállási pályán elért előrehaladást két évente nyomon kell követni egy, a Bizottság által benyújtandó előrehaladási jelentés részeként.

⁽¹⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1057 rendelete (2021. június 24.) az Európai Szociális Alap Plusz (ESZA+) létrehozásáról és az 1296/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 231., 2021.6.30., 21. o.).

⁽¹⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1056 rendelete (2021. június 24.) az Igazságos Átmenet Alap létrehozásáról (HL L 231., 2021.6.30., 1. o.).

⁽¹⁶⁾ A Tanács (EU, Euratom) 2020/2093 rendelete (2020. december 17.) a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretről (HL L 433. I, 2020.12.22., 11. o.).

⁽¹⁷⁾ A Tanács (EU) 2020/2094 rendelete (2020. december 14.) a Covid19-válság utáni helyreállítás támogatására szolgáló Európai Unió Helyreállítási Eszköz létrehozásáról (HL L 433. I, 2020.12.22., 23. o.).

⁽¹⁸⁾ A Tanács 2022/C 243/04 ajánlása (2022. június 16.) a klímasemlegességre való méltányos átállás biztosításáról (HL C 243., 2022.6.27., 35. o.).

Az említett előrehaladási jelentés többek között figyelembe veszi a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedése terén elért előrehaladást, különösen a könnyű haszongépjárművek szegmensében, valamint az uniós, tagállami és helyi szintű, a tagállamok kibocsátásmentes könnyűgépjárművekre való átállásának megkönnyítésére irányuló intézkedéseket, az említett járművek árának és energiahatékonyságának fejlődését, az alternatív üzemanyagok alkalmazásának alakulását és a köz- és magántulajdonban lévő elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra – az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályaon kívül helyezéséről szóló rendeletben (a továbbiakban: az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet), valamint a 2010/31/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁹⁾ átdolgozásában meghatározandó – kiépítésének előrehaladását, az innovatív technológiáknak a klímasemleges mobilitás elérésével kapcsolatos potenciálját, a nemzetközi versenyképességet, a gépjárműipari értékláncba való beruházásokat, valamint – különösen a kkv-kon belül – a munkavállalók továbbképzését és átképzését és a tevékenységek átalakulását. Az előrehaladási jelentésnek azokra a kétéves előrehaladási jelentésekre is támaszkodnia kell, amelyeket a tagállamok az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet alapján nyújtanak be. A Bizottságnak konzultálnia kell a szociális partnerekkel az előrehaladási jelentés elkészítése során, többek között a szociális párbeszéd eredményeiről. A gépjárműipari ellátási láncban folyamatos az innováció. Az olyan innovatív technológiák, mint például az e-üzemanyagoknak a levegőből közvetlen leválasztással történő előállítása, továbbfejlesztés esetén lehetőséget nyújthatnak a megfizethető klímasemleges mobilitásra. A Bizottságnak ezért előrehaladási jelentése részeként figyelemmel kell kísérnie az ágazatban zajló innováció előrehaladásának állását.

- (17) A környezet és a polgárok egészségének valamennyi tagállamban való védelme érdekében fontos a meglévő járműállomány dekarbonizációja is. A használt járművek piaca felveti azt a kockázatot, hogy a szén-dioxid-kibocsátás, valamint a légszennyezés az Unió gazdaságilag kevésbé fejlett régiói felé tolódik el. A meglévő járműállományból származó kibocsátások csökkentésének és a kibocsátásmentes közlekedésre való átállásnak a felgyorsítása érdekében rendkívül fontos a belső égésű motorral felszerelt járművek akkumulátoros vagy üzemanyagcellás elektromos meghajtású járművekké való átalakításának ösztönzése, ideértve annak értékelését is, miként könnyíthető meg az ilyen megoldások alkalmazása a tagállamokban.
- (18) A „REPowerEU terv” című, 2022. május 18-i bizottsági közlemény megállapítása szerint a közlekedési ágazat energiamegtakarításának és energiahatékonyságának fokozása, valamint a kibocsátásmentes járművekre való átállás felgyorsítása érdekében fontos növelni a kibocsátásmentes járművek arányát a bizonyos méretet meghaladó állami és vállalati gépjárműállományokban. E célból „A Bizottság 2023. évi munkaprogramja” című, 2022. október 18-i bizottsági közlemény tartalmaz egy kezdeményezést a vállalati járműállományok környezetbarátabbá tételére. Az említett kezdeményezés előterjesztésekor a Bizottságnak abban egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítania, és el kell kerülnie a belső piac széttagoltságát.
- (19) A kevesebb energiát fogyasztó járművek elterjedésének előmozdítása érdekében a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, milyen hatással járna energiahatékonysági minimum-küszöbértékek megállapítása az uniós piacon forgalomba hozott új kibocsátásmentes személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan.
- (20) A teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékeket ki kell egészíteni az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra szükséges kiépítésével, amelyet az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletben és a 2010/31/EU irányelv átdolgozásában kell meghatározni. E tekintetben létfontosságú a szükséges infrastruktúra telepítésére irányuló beruházások folytatása és fokozása. Ezzel párhuzamosan – az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁽²⁰⁾ megállapítottak szerint – rendkívül fontos a megújuló energia alkalmazása gyors elterjedésének biztosítása.
- (21) A gyártók számára kellő rugalmasságot kell biztosítani ahhoz, hogy járműállományukat idővel átalakítsák annak érdekében, hogy költséghatékony, a versenyképességüket támogató és a további innováció alapjául szolgáló módon valósíthassák meg a kibocsátásmentes járművekre történő átállást. Ezért helyénvaló fenntartani azt a megközelítést, amely szerint az egymást követő ötéves időszakokra fokozatosan alacsonyabb célértékek vonatkoznak.

⁽¹⁹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/31/EU irányelve (2010. május 19.) az épületek energiahatékonyságáról (HL L 153., 2010.6.18., 13. o.).

⁽²⁰⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

- (22) A teljes uniós járműállományra vonatkozó, 2030-tól alkalmazandó szigorúbb célértékek miatt a gyártóknak lényegesen több kibocsátásmentes járművet kell előállítaniuk az uniós piacon való forgalomba hozatal céljából. Ezzel összefüggésben a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmus többé nem szolgálná eredeti célját, és veszélyeztetné az (EU) 2019/631 rendelet eredményességét. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmust ezért 2030. január 1-jétől meg kell szüntetni. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönző mechanizmus az említett időpont előtt, tehát még ebben az évtizedben továbbra is támogatni fogja a 0–50 CO₂/km közötti kibocsátású járművek – így az akkumulátoros elektromos járművek, a hidrogént használó üzemanyagcellás elektromos járművek és a jó teljesítményű, hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek – elterjedését. A kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó referenciaértékeket azonban a kibocsátásmentes járművek uniós piacon való gyorsabb elterjedésére figyelemmel felül kell vizsgálni. 2030. január 1-jét követően a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek a továbbiakban is beszámítandók a gyártók által teljesítendő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek tekintetében.
- (23) A gyártók által igényelhető ökoinnovációs kreditek felső határértéke jelenleg 7 g CO₂/km. Ezt a felső határértéket a célértékeknek megfelelően lefelé kell kiigazítani annak érdekében, hogy biztosított legyen az említett felső határérték szintjének a gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásához viszonyított kiegyensúlyozott aránya.
- (24) A szén-dioxid-kibocsátási előírások végrehajtása szorosan összefügg a típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályok végrehajtásával. Miután 2020. szeptember 1-jén az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽²¹⁾ hatályon kívül helyezte a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet⁽²²⁾ és annak helyébe lépett, a két eszköz közötti folyamatos összhang biztosítása érdekében helyénvaló a fogalommeghatározások további összehangolása és az (EU) 2019/631 rendeletben a típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályi keretre történő hivatkozások aktualizálása.
- (25) A teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek eléréséhez szükséges kibocsátáscsökkentési erőfeszítéseket a gyártók között az új járművek uniós állományának és a gyártó új járműállományának átlagos tömegén alapuló határértékgörbe alkalmazásával osztják meg. Bár helyénvaló az említett mechanizmus fenntartása, meg kell akadályozni azt a helyzetet, hogy a teljes uniós járműállományra vonatkozó szigorúbb célértékek miatt valamely gyártó fajlagos kibocsátási célértéke negatív legyen. Ezért pontosítani kell, hogy ilyen helyzet esetén a fajlagos kibocsátási célértéket 0 g CO₂/km-ben kell meghatározni.
- (26) A valamely gyártó fajlagos kibocsátási célértékeinek és átlagos fajlagos szén-dioxid -kibocsátásának kiszámítására használt értékek az érintett járművek típusjóváhagyási dokumentációjában és megfelelőségi nyilatkozatában rögzített adatokon alapulnak. A szén-dioxid-kibocsátási előírások hatékonyságának biztosításához elengedhetetlen, hogy az e célokból felhasznált adatok pontosak legyenek. Ha az adatok mégis hibásak, előfordulhat, hogy a típusjóváhagyási jogszabályok alapján nincs mód a már kiadott típusjóváhagyási dokumentáció vagy megfelelőségi nyilatkozat helyesbítésére, amennyiben az adatok olyan típusjóváhagyásokra vonatkoznak, amelyek már nem érvényesek. Ilyen helyzetekben a Bizottságnak hatáskörrel kell rendelkeznie arra, hogy felkérje az érintett típusjóváhagyó hatóságokat vagy adott esetben a gyártókat helyesbítő nyilatkozatok kiadására, amelynek alapján helyesbítenni lehet a célértékek teljesítése során mutatott gyártói teljesítmény meghatározásához használt értékeket.
- (27) Az M₂ (buszok) és az N₂ (közepes méretű teherautók) kategóriájú járművek adatainak bejelentése az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽²³⁾ hatálya alá tartozik, ezért az (EU) 2019/631 rendeletből indokolt törölni az említett bejelentési követelményt.

⁽²¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

⁽²²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

⁽²³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/956 rendelete (2018. június 28.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről (HL L 173., 2018.7.9., 1. o.).

- (28) A megnövelt általános üvegházhatásúgáz-kibocsátáscsökkentési célkitűzésre tekintettel és az esetleges piactorzító hatások elkerülése érdekében a kibocsátáscsökkentési követelményeket össze kell hangolni az uniós piacon jelen lévő valamennyi gyártóra vonatkozóan, azon gyártók kivételével, amelyek egy naptári évben 1 000-nél kevesebb újonnan nyilvántartásba vett járművet állítanak elő. Következésképpen az egy naptári évben újonnan nyilvántartásba vett, 1 000 és 10 000 közötti személygépkocsit vagy 1 000 és 22 000 közötti új könnyű haszongépjárművet előállító gyártók 2036. január 1-jétől nem kérelmezhetik a fajlagos kibocsátási célértéktől való eltérést.
- (29) A jogi egyértelműség és a jelenlegi gyakorlattal való összhang biztosítása érdekében helyénvaló pontosítani, hogy az M_0 és TM_0 értékek kiigazítását az (EU) 2019/631 rendeletet kiegészítő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok helyett az említett rendelet I. mellékletét módosító felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján kell biztosítani.
- (30) Az (EU) 2019/631 rendelet alapján a 2030-ra és az azt követő időszakra meghatározott csökkentési célértékek elérése irányába tett előrehaladást 2026-ban felül kell vizsgálni. Az említett felülvizsgálathoz figyelembe kell venni a kétéves jelentésekben szereplő összes szempontot.
- (31) Több tagállam bejelentette a kibocsátásmentes járművek bevezetésének felgyorsítására irányuló terveit, 2035 előtti határidő kitűzésével a szén-dioxid-kibocsátást okozó új személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek fokozatos kivezetésére. A Bizottságnak azonosítania kell az említett átállás megkönnyítését szolgáló lehetőségeket, és mérlegelnie kell, hogy az ilyen tervekkel összhangban szükség van-e további intézkedésekre.
- (32) A többletkibocsátási díjakból származó bevételnek egy meghatározott alaphoz vagy egy megfelelő programhoz való lehetséges rendeléséről végzett, az (EU) 2019/631 rendelet 15. cikkének (5) bekezdése szerinti értékelés megállapította, hogy ez jelentősen növelné az adminisztratív terhet, ugyanakkor nem jelentene közvetlen előnyt a gépjárműiparnak az átállás során. A többletkibocsátási díjból származó bevételt ezért az (EU) 2019/631 rendelet 8. cikke (4) bekezdésének megfelelően továbbra is az Unió általános költségvetési bevételeinek kell tekinteni.
- (33) Fontos a könnyűgépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásainak uniós szintű értékelése. A Bizottságnak e célból ki kell dolgoznia az uniós piacon forgalomba hozott könnyűgépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának értékelésére, valamint az e kibocsátásokra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló módszertant.
- (34) A személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának értékelésére, valamint az e kibocsátásokra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló közös uniós módszertan meghatározása, valamint annak biztosítása érdekében, hogy a többletcsős előállítású könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásáért felelős gyártók fajlagos kibocsátási célértékeinek kiszámítása kiigazítható legyen az ilyen járművek szén-dioxid-kibocsátásának és tömegének meghatározására irányuló eljárás változásaira figyelemmel, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el egy ilyen közös uniós módszertan meghatározásával az (EU) 2019/631 rendelet kiegészítésére, és az említett rendelet I. mellékletének B. részében meghatározott számítási képletek szükség szerinti módosítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban ⁽²⁴⁾ megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen 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.
- (35) Mivel e rendelet célját, nevezetesen az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési követelmények megerősítését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme és hatásai miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (36) Az (EU) 2019/631 rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

(²⁴) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

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

1. Az 1. cikk a következőképpen módosul:

a) az (5) bekezdés a következőképpen módosul:

- i. az a) pontban a „37,5 %-os” kifejezés helyébe az „55 %-os” kifejezés lép;
- ii. a b) pontban a „31 %-os” kifejezés helyébe az „50 %-os” kifejezés lép;

b) a cikk következő bekezdéssel egészül ki:

„(5a) 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 100 %-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 100 %-os csökkentésével egyenlő, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték.”;

c) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) 2025. január 1-jétől 2029. december 31-ig a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek tekintetében az új személygépkocsik állománya 25 %-os arányának megfelelő és az új könnyű haszongépjárművek állománya 17 %-os arányának megfelelő referenciaértéket kell alkalmazni az I. melléklet A. és B. részének 6.3. pontjával összhangban.”;

d) a (7) bekezdést el kell hagyni.

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

- i. az a) pontban az „a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének” hivatkozás helyébe az „az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontja i. alpontjának” hivatkozás lép;
- ii. a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pontja i. alpontjának meghatározása szerinti, és a 715/2007/EK rendelet hatálya alá tartozó N₁ kategóriájú járművek (a továbbiakban: könnyű haszongépjárművek), amelyeket az Unióban első alkalommal vesznek nyilvántartásba, és amelyeket korábban az Unión kívül nem vettek nyilvántartásba (a továbbiakban: új könnyű haszongépjárművek); az N kategóriájú, 2 610 kg vagy adott esetben 2 840 kg referenciatömeget meghaladó, 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 a referenciatömeg túllépése csak az energiatároló rendszer tömegének tudható be.”;

- b) a (3) bekezdésben az „a 2007/46/EK irányelv II. melléklete A. részének 5. pontjában” hivatkozás helyébe az „az (EU) 2018/858 rendelet I. melléklete A. részének 5. pontjában” hivatkozás lép.

3. A 3. cikkben az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

a) a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„(1) E rendelet alkalmazásában az (EU) 2018/858 rendeletben szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni. A következő fogalommeghatározásokat is alkalmazni kell.”;

b) a b)–g), valamint az i) és n) pontokat el kell hagyni.

4. A 4. cikk (1) bekezdése a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az első albekezdés c) pontjának alkalmazásában, amennyiben az I. melléklet A. vagy B. része 6.3. pontjának megfelelően meghatározott fajlagos kibocsátási célérték negatív, a fajlagos kibocsátási célérték 0 g/km.”

5. A 7. cikk a következőképpen módosul:

a) a cikk következő bekezdéssel egészül ki:

„(6a) Amennyiben a Bizottság megállapítja, hogy a tagállamok által a (2) bekezdéssel összhangban benyújtott előzetes adatok vagy a gyártók által az (5) bekezdéssel összhangban bejelentett adatok a típusjóváahagyási dokumentációban vagy a megfelelési nyilatkozatokban megadott pontatlan adatokon alapulnak, a Bizottság értesíti a típusjóváahagyó hatóságot vagy adott esetben a gyártót, és felkéri a típusjóváahagyó hatóságot vagy adott esetben a gyártót, hogy adjon ki helyesbítő nyilatkozatot a helyesbített adatokkal. A helyesbítő nyilatkozatot továbbítani kell a Bizottságnak, és a helyesbített adatokat a (4) bekezdés szerinti előzetes számítások módosítására kell felhasználni.”;

b) a (10) és a (11) bekezdést el kell hagyni.

6. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„7a. cikk

A teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátások

(1) A Bizottság 2025. december 31-ig jelentést tesz közzé, amelyben meghatározza az uniós piacon forgalomba hozott személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának értékelésére, valamint az e kibocsátásokra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló módszertant. A Bizottság az említett jelentést benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

(2) A Bizottság a 17. cikknek megfelelően 2025. december 31-ig felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el annak érdekében, hogy a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátásának értékelésére, valamint az e kibocsátásokra vonatkozó következetes adatszolgáltatásra irányuló közös uniós módszertan megállapításával kiegészítse ezt a rendeletet.

(3) A gyártók 2026. június 1-jétől önkéntes alapon benyújthatják a Bizottságnak az új személygépkocsik és az új könnyű haszongépjárművek teljes életciklusra számított szén-dioxid-kibocsátására a (2) bekezdésben említett módszertan használatával meghatározott adatokat.”

7. A 10. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„Az (1) bekezdés alapján kérelmezett eltérés a 2035-ös és az azt megelőző naptári években alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékektől engedélyezhető.”;

b) a (4) bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az I. melléklet A. részének 1–4. és 6.3. pontja szerint számított fajlagos kibocsátási célértéktől való eltérésre irányuló kérelmet a 2028-as és az azt megelőző naptári évek tekintetében nyújthat be az a gyártó, amely az összes kapcsolt vállalkozásával együtt naptári évenként 10 000 és 300 000 közötti, az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsit állít elő.”

8. A 11. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A beszállító vagy a gyártó kérésére figyelembe kell venni az innovatív technológiáknak vagy az innovatív technológiák kombinációjának (a továbbiakban: innovatív technológiai csomagok) alkalmazásával elért szén-dioxid-csökkentéseket.

Az ilyen technológiákat csak akkor kell figyelembe venni, ha az értékelésük során alkalmazott módszertan ellenőrizhető, megismételhető és összehasonlítható eredménnyel szolgál.

Az említett technológiák teljes hozzájárulása a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséhez legfeljebb az alábbi lehet:

- 7 g CO₂/km 2024 végéig,
- 6 g CO₂/km 2025-től 2029 végéig,
- 4 g CO₂/km 2030-tól 2034-ig bezárólag.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet módosítása érdekében, hogy az e bekezdés harmadik albekezdésében említett felső határértékeket 2025-től kezdődő hatállyal a technológiai fejlemények figyelembevétele céljából lefelé kiigazítsa, biztosítva ugyanakkor az említett felső határérték szintjének a gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásához viszonyított kiegyensúlyozott arányát.”

9. A 12. cikk (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A valós vezetési feltételek mellett mért kibocsátási értékek közötti különbség növekedésének megelőzése érdekében a Bizottság legkésőbb 2023. június 1-jéig értékeli, hogy az (EU) 2021/392 bizottsági végrehajtási rendelet (*) értelmében gyűjtött, valós vezetési feltételek melletti tüzelőanyag- és energiafogyasztási adatokat hogyan lehet annak biztosítására felhasználni, hogy a járműveknek a 715/2007/EK rendelet értelmében meghatározott szén-dioxid-kibocsátási és üzemanyag- vagy energiafogyasztási értékei az egyes gyártók esetében továbbra is reprezentatívak maradjanak a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás tekintetében.

A Bizottság évente nyomon követi, hogy 2021-től hogyan alakul az első albekezdésben említett különbség és erről jelentést készít, valamint – amint elegendő adat áll rendelkezésre, de legkésőbb 2026. december 31-ig – jelentést tesz közzé, amelyben meghatározza a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásainak 2030-tól kezdődő kiigazítására alkalmazandó mechanizmusnak az (EU) 2021/392 végrehajtási rendelet értelmében gyűjtött, valós vezetési feltételek melletti adatokat használó módszertanát, valamint értékeli egy ilyen mechanizmus megvalósíthatóságát.

A Bizottság az említett jelentést benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, beleértve adott esetben a nyomonkövetési intézkedésekre, például az ilyen mechanizmus bevezetését célzó jogalkotási javaslatokra vonatkozó javaslatokat is.

(*) A Bizottság (EU) 2021/392 végrehajtási rendelete (2021. március 4.) a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatos adatok (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti nyomon követéséről és bejelentéséről, valamint az 1014/2010/EU, a 293/2012/EU, az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 77., 2021.3.5., 8. o.).”

10. A 13. cikk (3) bekezdése a következő mondattal egészül ki:

„Amennyiben a típusjóváahagyási dokumentációban szereplő adatok az (EU) 2018/858 rendelet alapján nem helyesbíthetők, a felelős típusjóváahagyó hatóság helyesbítő nyilatkozatot ad ki a helyesbített adatokkal, és ezt a nyilatkozatot továbbítja a Bizottságnak és az érintett feleknek.”

11. A 14. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. mellékletnek az e cikk (1) bekezdésében előírt módosítása érdekében.”

12. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„14a. cikk

Előrehaladási jelentés

(1) A Bizottság 2025. december 31-ig és azt követően két évente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a kibocsátásmentes közúti mobilitás elérése felé tett előrehaladásról. A jelentés elsősorban nyomon követi és értékeli az igazságos átmenetet elősegítő további intézkedések szükségességét, beleértve a pénzügyi eszközöket is.

(2) A jelentésben a Bizottság figyelembe vesz minden olyan tényezőt, amely hozzájárul a költségvetéskorrigáló előrehaladáshoz a klímasemlegesség 2050-ig történő elérése felé, beleértve a következőket:

- a) előrehaladás a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedése terén, különösen a könnyű haszongépjárművek szegmensében, valamint a tagállamokban a kibocsátásmentes könnyűgépjárművekre történő átállás elősegítését célzó uniós, tagállami és helyi szintű intézkedések;
- b) előrehaladás a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek energiahatékonyasága és megfizethetősége terén;
- c) a fogyasztókra – különösen az alacsony és közepes jövedelmű háztartásokra – és többek között a villamos energia árára gyakorolt hatás;
- d) a használt járművek piacának elemzése;
- e) a könnyűgépjármű-állomány átlagéletkorának és ezáltal a kibocsátásának csökkentését célzó további intézkedések – például a régebbi járművek társadalmilag igazságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő módon történő fokozatos kivonását támogató intézkedések – lehetséges hozzájárulása a szén-dioxid-csökkentéshez;

- f) a gépjárműiparban a foglalkoztatásra, különösen a mikro-, kis- és középvállalkozásokra (a továbbiakban: kkv-kre) gyakorolt hatások, valamint a munkaerő átképzését és továbbképzését támogató intézkedések hatékonysága;
- g) a meglévő pénzügyi intézkedések hatékonysága és az, hogy szükség van-e további intézkedésekre – többek között megfelelő pénzügyi intézkedésekre – uniós, tagállami vagy helyi szinten az igazságos átmenet biztosítása, valamint bármilyen negatív társadalmi-gazdasági hatás enyhítése érdekében, különösen a leginkább érintett régiókban és közösségekben;
- h) előrehaladás a szociális párbeszédben, valamint azokban a szempontokban, amelyek célja még inkább elősegíteni a kibocsátásmentes közúti mobilitás megvalósítását célzó, gazdaságilag életképes és társadalmilag igazságos átmenetet;
- i) előrehaladás a köz- és magántulajdonban lévő elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítésében, beleértve az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló rendelet, valamint a 2010/31/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv átdolgozása (*) alapján tett előrehaladást;
- j) az innovációs technológiák és a fenntartható alternatív üzemanyagok – többek között a szintetikus üzemanyagok – potenciális hozzájárulása a klímasemleges mobilitás eléréséhez;
- k) a forgalomba hozott új személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek teljes életciklusra számított kibocsátásai a 7a. cikkel összhangban elkészített jelentés szerint;
- l) e rendelet hatása a tagállamoknak az (EU) 2018/842 rendelet és a 2008/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (**) átdolgozása szerinti céljai megvalósítására.

(3) A Bizottság az (1) bekezdésben említett első előrehaladási jelentés benyújtásának időpontjában – a tagállamokkal és minden érdekelt féllel együttműködve – egy olyan jelentést is benyújt az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amely a gépjárműipari ellátási láncban megvalósítandó igazságos átmenet biztosítását érintő bármely finanszírozási hiányosság azonosítására irányuló elemzést tartalmaz, különös tekintettel a kkv-kra és az átmenet által leginkább érintett régiókra. A Bizottság a jelentéshez adott esetben az azonosított szükségletek kezelését célzó megfelelő pénzügyi intézkedésekre irányuló javaslatokat csatol.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2010/31/EU irányelve (2010. május 19.) az épületek energiahatékonyságáról (HL L 153., 2010.6.18., 13. o.).

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról (HL L 152., 2008.6.11., 1. o.).

13. A 15. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) A Bizottság – a kétéves jelentéstétel alapján – 2026-ban felülvizsgálja e rendelet hatékonyságát és hatását, és jelentést nyújt be a felülvizsgálat eredményéről az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A Bizottság különösen értékeli az e rendelet alapján az 1. cikk (5a) bekezdésében meghatározott kibocsátáscsökkentési célértékek elérése terén történt előrehaladást, figyelembe véve a – többek között a hálózatról tölthető hibrid járművek technológiáját érintő – technológiai fejlődést, valamint a kibocsátásmentes mobilitásra való, gazdaságilag életképes és társadalmilag igazságos átmenet fontosságát. Az említett értékelés alapján a Bizottság értékeli, hogy szükség van-e az 1. cikk (5a) bekezdésében meghatározott célértékek felülvizsgálatára. A Bizottság értékeli továbbá az uniós piacon forgalomba hozott új kibocsátásmentes személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó energiahatékonysági minimum-küszöbértékek megállapításának hatásait is.

A Bizottság a jelentéshez adott esetben az e rendelet módosítására vonatkozó javaslatot csatol.”;

- b) a (2)–(5) bekezdést el kell hagyni;

- c) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) A Bizottság 2024. december 31-ig felülvizsgálja az 1999/94/EK irányelvet annak a szükségességére tekintettel, hogy a fogyasztók számára pontos, megbízható és összehasonlítható információk álljanak rendelkezésre a forgalomba hozott új személygépkocsik – többek között valós vezetési feltételek melletti – tüzelőanyag- és energiafogyasztásáról, szén-dioxid-kibocsátásáról és légszennyezőanyag-kibocsátásáról, valamint értékeli az új könnyű haszongépjárművek tüzelőanyag-gazdaságossági és szén-dioxid-kibocsátási címkéjének bevezetése lehetőségeit.

A Bizottság a felülvizsgálathoz adott esetben jogalkotási javaslatot csatol.”;

d) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 17. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet B. részében meghatározott képletek módosítása céljából, amennyiben az ilyen módosítások a III. melléklet A. részében meghatározott, többlépcsős típusjóváhagyás hatálya alá tartozó N₁ járművekre vonatkozó eljárás figyelembevételéhez szükségesek.”

14. A 17. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (2) bekezdésben a „7. cikk (8) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésében, a 14. cikk (2) bekezdésében és a 15. cikk (8) bekezdésében” hivatkozás helyébe a „7. cikk (8) bekezdésében, a 7a. cikk (2) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésében, a 14. cikk (2) bekezdésében, valamint a 15. cikk (8) és (9) bekezdésében” hivatkozás lép;
- b) a (3) bekezdésben a „7. cikk (8) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésében, a 14. cikk (2) bekezdésében és a 15. cikk (8) bekezdésében” hivatkozás helyébe a „7. cikk (8) bekezdésében, a 7a. cikk (2) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében, a 13. cikk (4) bekezdésében, a 14. cikk (2) bekezdésében, valamint a 15. cikk (8) és (9) bekezdésében” hivatkozás lép;
- c) a (6) bekezdésben a „7. cikk (8) bekezdése, a 10. cikk (8) bekezdése, a 11. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdése, a 13. cikk (4) bekezdése, a 14. cikk (2) bekezdése és a 15. cikk (8) bekezdése” hivatkozás helyébe 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, valamint a 15. cikk (8) és (9) bekezdése” hivatkozás lép.

15. Az I. melléklet az e rendelet mellékletében foglaltaknak megfelelően módosul.

2. cikk

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

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

Kelt Strasbourgban, 2023. április 19-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
R. METSOLA

a Tanács részéről
az elnök
J. ROSWALL

MELLÉKLET

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

1. Az A. rész a következőképpen módosul:

a) a 6.1. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A 2025-től a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek”;

b) a 6.1.2. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A 2030 és 2034 közötti időszakban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték”;

c) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„6.1.3. A 2035-től a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₅ = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ · (1 – csökkentési tényező₂₀₃₅)

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₁ a 6.0. pont szerinti érték;

csökkentési tényező₂₀₃₅ az 1. cikk (5a) bekezdésének a) pontja szerinti érték.”;

d) a 6.2. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„Fajlagos kibocsátási referencia-célértékek”;

e) a 6.2.2. pontot el kell hagyni;

f) a 6.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.3. A 2025-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

6.3.1. A 2025 és 2029 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek:

fajlagos kibocsátási célérték = fajlagos kibocsátási referencia-célérték · ZLEV-tényező

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték a 6.2.1. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátási referencia-célérték;

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

ahol:

y a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek aránya a gyártó új személygépkocsijain belül, amelynek kiszámításához az új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes számát – amelyek mindegyikét a következő képlet szerint $ZLEV_{\text{fajlagos}}$ értéként kell számításba venni – el kell osztani a megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett új személygépkocsik teljes számával:

$$ZLEV_{\text{fajlagos}} = 1 - \left(\frac{\text{fajlagos szén - dioxid - kibocsátás} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Az olyan tagállamokban nyilvántartásba vett új személygépkocsik esetében, amelyek járműállományában a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművek aránya 2017-ben az uniós átlag 60 %-a alatt volt, és amelyekben 2017-ben (*) 1 000-nél kevesebb volt a nyilvántartásba vett új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek száma, a $ZLEV_{\text{fajlagos}}$ értékeket 2029 végéig a következő képlet szerint kell kiszámítani:

$$ZLEV_{\text{fajlagos}} = \left(1 - \left(\frac{\text{fajlagos szén - dioxid - kibocsátás} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Amennyiben a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járműveknek az egy adott tagállamban a 2025 és 2028 közötti időszakban egy év során nyilvántartásba vett új személygépkocsikból álló járműállományban való aránya meghaladja az 5 %-ot, az a tagállam a következő években nem jogosult az 1,85-ös szorzó alkalmazására;

x 25 % a 2025 és 2029 közötti években.

- 6.3.2. A 2030 és 2034 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek
fajlagos kibocsátási célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM–TM₀)
ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó a 6.1.2. ponttal összhangban meghatározott célérték
célérték₂₀₃₀

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2030}}{\text{átlagos kibocsátás}_{2021}}$$

ahol:

a₂₀₂₁ a 6.2.1. pont szerinti érték

átlagos kibocsátás₂₀₂₁ a 6.2.1. pont szerinti érték

TM a 6.2.1. pont szerinti érték

TM₀ a 6.2.1. pont szerinti érték

- 6.3.3. A 2035-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek
fajlagos kibocsátási célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₅ + a₂₀₃₅ · (TM–TM₀)
ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó a 6.1.3. ponttal összhangban meghatározott célérték
célérték₂₀₃₅:

$$a_{2035} = \frac{a_{2021} \cdot \text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2035}}{\text{átlagos kibocsátás}_{2021}}$$

ahol:

a₂₀₂₁ a 6.2.1. pont szerinti érték

átlagos kibocsátás₂₀₂₁ a 6.2.1. pont szerinti érték

TM a 6.2.1. pont szerinti érték

TM₀ a 6.2.1. pont szerinti érték.

(*) Egy tagállam új személygépkocsikból álló állományában a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek 2017-es arányát a következőképpen kell kiszámítani: a 2017-ben nyilvántartásba vett új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes száma osztva az ugyanabban az évben nyilvántartásba vett új személygépkocsik teljes számával.”

2. A B. rész a következőképpen módosul:

a) a 6.1. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A 2025-től a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek”;

b) a 6.1.2. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A 2030 és 2034 közötti időszakban a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek”;

c) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„6.1.3. A 2035-től a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek

a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₅ = a teljes uniós járműállományra vonatkozó
célérték₂₀₂₁ · (1 – csökkentési tényező₂₀₃₅)

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó a 6.0. pont szerinti érték;
célérték₂₀₂₁

csökkentési tényező₂₀₃₅

az 1. cikk (5a) bekezdésének b) pontja szerinti érték.”;

d) a 6.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.2. A 2030 és 2034 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célértékek

fajlagos kibocsátási referencia-célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀ + α · (TM–TM₀)

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó a 6.1.2. ponttal összhangban meghatározott érték;
célérték₂₀₃₀

α a₂₀₃₀, amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege legfeljebb TM₀, és a₂₀₂₁, amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege több mint TM₀;

ahol:

a₂₀₃₀ $\frac{a_{2021} \cdot \text{a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2030}}{\text{átlagos kibocsátás}_{2021}}$

a₂₀₂₁: a 6.2.1. pont szerinti érték

az átlagos kibocsátás₂₀₂₁ a 6.2.1. pont szerinti érték

TM a 6.2.1. pont szerinti érték

TM₀ a 6.2.1. pont szerinti érték”;

e) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„6.2.3. A 2035-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célértékek

fajlagos kibocsátási referencia-célérték = a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₅ + α · (TM–TM₀)

ahol:

a teljes uniós járműállományra vonatkozó a 6.1.3. ponttal összhangban meghatározott érték;
célérték₂₀₃₅

α a_{2035,L}, amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege legfeljebb TM₀, és a_{2035,H}, amennyiben egy adott gyártó új könnyű haszongépjárműveinek átlagos vizsgálati tömege több mint TM₀;

ahol:

a_{2035,L} $\frac{a_{2021} \cdot \text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2035}}{\text{átlagos kibocsátás}_{2021}}$

a_{2035,H} $\frac{a_{2021} \cdot \text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2035}}{\text{teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték}_{2025}}$

átlagos kibocsátás₂₀₂₁ a 6.2.1. pont szerinti érték

TM a 6.2.1. pont szerinti érték

TM₀ a 6.2.1. pont szerinti érték”;

f) a 6.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.3. A 2025-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

6.3.1. A 2025 és 2029 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

fajlagos kibocsátási célérték = (fajlagos kibocsátási referencia-célérték – (ø_{célértékek} – a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₂₅)) · ZLEV-tényező

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték	a 6.2.1. pont szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátási referencia-célérték;
$\emptyset_{\text{célértékek}}$	a 6.2.1. ponttal összhangban meghatározott valamennyi fajlagos kibocsátási referencia-célértéknek az egyes gyártók új könnyű haszongépjárműveinek számával súlyozott átlaga;
ZLEV-tényező	$(1 + y - x)$, kivéve, ha ez az összeg nagyobb, mint 1,05 vagy kisebb, mint 1,0; ilyenkor a ZLEV-tényezőt az adott esettől függően 1,05-ben vagy 1,0-ban kell meghatározni;

ahol:

y a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek aránya a gyártó új könnyű haszongépjárművein belül, amelynek kiszámításához az új kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek teljes számát – amelyek mindegyikét a következő képlet szerint $ZLEV_{\text{fajlagos}}$ értéként kell számításba venni – el kell osztani a megfelelő naptári évben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek teljes számával:

$$ZLEV_{\text{fajlagos}} = 1 - \left(\frac{\text{fajlagos szén - dioxid - kibocsátás}}{50} \right)$$

x 17 % a 2025 és 2029 közötti időszakban.

6.3.2. A 2030 és 2034 közötti időszakban alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

fajlagos kibocsátási célérték = fajlagos kibocsátási referencia-célérték – ($\emptyset_{\text{célértékek}}$ – a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₀)

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték	a 6.2.2. pont szerint meghatározott, az adott gyártóra alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célérték;
$\emptyset_{\text{célértékek}}$	a 6.2.2. ponttal összhangban meghatározott valamennyi fajlagos kibocsátási referencia-célértéknek az egyes gyártók új könnyű haszongépjárműveinek számával súlyozott átlaga;
a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték ₂₀₃₀	a 6.1.2. pont szerinti érték.

6.3.3. A 2035-től alkalmazandó fajlagos kibocsátási célértékek

fajlagos kibocsátási célérték = fajlagos kibocsátási referencia-célérték – ($\emptyset_{\text{célértékek}}$ – a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték₂₀₃₅)

ahol:

fajlagos kibocsátási referencia-célérték	a 6.2.3. pont szerint meghatározott, az adott gyártóra alkalmazandó fajlagos kibocsátási referencia-célérték;
$\emptyset_{\text{célértékek}}$	a 6.2.3. ponttal összhangban meghatározott valamennyi fajlagos kibocsátási referencia-célértéknek az egyes gyártók új könnyű haszongépjárműveinek számával súlyozott átlaga;
a teljes uniós járműállományra vonatkozó célérték ₂₀₃₅	a 6.1.3. pont szerinti érték.”

HATÁROZATOK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2023/852 HATÁROZATA

(2023. április 19.)

az (EU) 2015/1814 határozatnak a 2030-ig az uniós üvegházhatásúgázkibocsátás-kereskedelmi rendszerhez tartozó piaci stabilizációs tartalékba helyezendő kibocsátási egységek száma tekintetében történő módosításáról

(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 ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) keretében 2015. december 12-én elfogadott Párizsi Megállapodás ⁽⁴⁾ (a továbbiakban: a Párizsi Megállapodás) 2016. november 4-én lépett hatályba. A Párizsi Megállapodás részes felei megállapodtak abban, hogy a globális átlaghőmérséklet emelkedését jóval 2 °C alatt tartják az iparosodás előtti szinthez képest, és folytatják az arra irányuló erőfeszítéseket, hogy a hőmérséklet-emelkedést az iparosodás előtti szint feletti 1,5 °C-ra korlátozzák. Az említett kötelezettségvállalást megerősítette a Glasgow-i éghajlati paktumnak a UNFCCC keretében történő, 2021. november 13-i elfogadása, amelyben a Párizsi Megállapodás részes feleinek találkozójaként szolgáló UNFCCC Részes Feleknek Konferenciája elismeri, hogy az éghajlatváltozás hatásai jóval enyhébbek lesznek 1,5 °C-os hőmérséklet-emelkedés esetén, a 2 °C-oshoz képest, és határozott vállalást tesz arra, hogy folytatja a hőmérséklet-emelkedés 1,5 °C-ra való korlátozására irányuló erőfeszítéseket.
- (2) A Párizsi Megállapodás szerinti 1,5 °C-os célkitűzés életben tartásának sürgető szükségessége egyre jelentősebbé vált, miután az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület hatodik értékelő jelentésében megállapította, hogy a globális felmelegedést csak akkor lehet 1,5 °C-ra korlátozni, ha ebben az évtizedben azonnal erőteljes és tartós csökkentésekre kerül sor a globális üvegházhatásúgáz-kibocsátás terén.
- (3) Az éghajlattal és a környezettel kapcsolatos kihívások kezelése, valamint a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése áll a Bizottság 2019. december 11-i, „Az európai zöld megállapodás” című közleményének (a továbbiakban: az európai zöld megállapodás) középpontjában.
- (4) Az európai zöld megállapodás az Unión belüli klímasemlegesség 2050-ig történő elérését célzó, egymást kölcsönösen erősítő intézkedések és kezdeményezések átfogó készletét kombinálja, és új növekedési stratégiát határoz meg, amelynek célja, hogy az Uniót olyan modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkező, igazságos és virágzó társadalommá alakítsa át, ahol a gazdasági növekedés elválik az erőforrás-felhasználástól. Szintén célja az Unió természeti tőkéjének védelme, megőrzése és fejlesztése, valamint a polgárok egészségének és jóllétének védelme a környezettel kapcsolatos kockázatokkal és hatásokkal szemben. Ugyanakkor

⁽¹⁾ HL C 152., 2022.4.6., 175. o.

⁽²⁾ HL C 301., 2022.8.5., 116. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2023. március 14-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2023. március 28-i határozata.

⁽⁴⁾ HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

az említett átmenetnek vannak a nemek közötti egyenlőséggel kapcsolatos vonatkozásai, valamint különös hatással van egyes hátrányos és kiszolgáltatott helyzetű csoportokra, így például az idősekre, a fogyatékkal élő személyekre, a kisebbségi faji vagy etnikai háttérrel rendelkező személyekre, valamint az alacsony és alsó-közepes jövedelmű egyénekre és háztartásokra. Nagyobb kihívások elé állít bizonyos régiókat is, így különösen a strukturálisan hátrányos helyzetű régiókat és a peremterületeket, valamint a szigeteket. Ezért biztosítani kell, hogy az átmenet igazságos és inkluzív legyen, senkit nem hagyva hátra.

- (5) A Covid19-világjárvány által az Unió polgárainak egészségére, élet- és munkakörülményeire, valamint jóllétére gyakorolt rendkívül súlyos hatások fényében az európai zöld megállapodás végrehajtása csak még szükségesebbé és értékesebbé vált. Az említett hatások megmutatták, hogy a társadalmunknak és a gazdaságunknak javítania kell a külső sokkokkal kapcsolatos rezilienciáját, és korán fel kell lépnie a külső sokkok hatásainak megelőzése vagy enyhítése érdekében oly módon, amely igazságos, és amelynek eredményeként senki nem marad hátra, beleértve az energiaszegénység kockázatának kitétteket is. Az európai polgárok továbbra is határozottan úgy vélik, hogy ez különösen igaz az éghajlatváltozásra.
- (6) Az Unió az UNFCCC Titkárságához 2020. december 17-én benyújtott aktualizált, nemzetileg meghatározott hozzájárulásban kötelezettséget vállalt arra, hogy az 1990-es szinthez képest 2030-ig legalább 55 %-kal csökkenti az Unió gazdasága egészének nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátását.
- (7) Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁵⁾ elfogadásával az Unió jogszabályban rögzítette a gazdaság egészére kiterjedő, legkésőbb 2050-ig elérendő klímasemlegességre vonatkozó célkitűzést és a negatív kibocsátás azt követő elérésére irányuló törekvést. Az említett rendelet megállapítja egy kötelező, az Unión belüli nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra (az elnyelések levonása utáni kibocsátásra) vonatkozó célértéket is, amely szerint a kibocsátást az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal kell csökkenteni 2030-ig, és úgy rendelkezik, hogy a Bizottságnak törekednie kell arra, hogy valamennyi jövőbeli intézkedéstervezetet vagy jogalkotási javaslatot – beleértve a költségvetési javaslatokat is – összehangolja az említett rendelet célkitűzéseivel, és az összehangolás elmaradása esetén az említett javaslatokat kísérő hatásvizsgálat részeként megindokolja az ilyen összehangolás elmaradást.
- (8) Az (EU) 2021/1119 rendelettel megállapított kibocsátás-csökkentés eléréséhez valamennyi gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia. Ezért a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ⁽⁶⁾ létrehozott uniós kibocsátás-kereskedelmi rendszer (a továbbiakban: EU ETS) ambícióját úgy kell kiigazítani, hogy az összhangban álljon a gazdaság egészére kiterjedő, 2030-ra teljesítendő nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentési célértékkel, a klímasemlegesség legkésőbb 2050-ig történő elérésére vonatkozó célkitűzéssel és a negatív kibocsátás azt követő elérésére irányuló törekvéssel, az (EU) 2021/1119 rendeletben meghatározottak szerint.
- (9) A kibocsátási egységek piaci kereslete és kínálata közötti strukturális egyensúlyhiány kezelése érdekében az (EU) 2015/1814 európai parlamenti és tanácsi határozat ⁽⁷⁾ 2018-ban piaci stabilizációs tartalékot (a továbbiakban: a tartalék) hozott létre, amely 2019 óta működik. A 2003/87/EK irányelv és az (EU) 2015/1814 határozat 2023-as általános felülvizsgálata részeként történő további tartalék-felülvizsgálatok sérelme nélkül a Bizottságnak folyamatosan nyomon kell követnie a tartalék működését, és biztosítania kell, hogy jövőbeli előre nem látható külső sokkhatások esetén a tartalék megőrizze a célra való alkalmasságát. Az EU ETS integritásának biztosításához és az EU ETS hatékony irányításához elengedhetetlen egy szilárd és előrettekintő tartalék annak érdekében, hogy az – szakpolitikai eszközként – hozzájárulhasson az Unió klímasemlegességi célkitűzésének legkésőbb 2050-ig történő eléréséhez és a negatív kibocsátás azt követő elérésére irányuló törekvéshez, az (EU) 2021/1119 rendeletben meghatározottak szerint.
- (10) A tartalék úgy működik, hogy az árverésre bocsátandó kibocsátási egységek éves mennyiségének kiigazítását váltja ki. A legnagyobb fokú kiszámíthatóság megőrzése érdekében az (EU) 2015/1814 határozat egyértelmű szabályokat állapított meg a kibocsátási egységek tartalékba helyezésére és az abból való felszabadításukra vonatkozóan.

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/1814 határozata (2015. október 6.) az üvegházhatású gázok uniós kibocsátás-kereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről, valamint a 2003/87/EK irányelv módosításáról (HL L 264., 2015.10.9., 1. o.).

- (11) Az (EU) 2015/1814 határozat úgy rendelkezik, hogy amennyiben a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma meghaladja a megállapított felső küszöbértéket, a kibocsátási egységek említett teljes száma adott százalékának megfelelő számú kibocsátási egységet le kell vonni az árverésre bocsátandó kibocsátási egységek mennyiségéből, és a tartalékba kell helyezni. Fordított esetben, ha a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma a megállapított alsó küszöbérték alá esik, bizonyos számú kibocsátási egységet fel kell szabadítani a tartalékból a tagállamok számára, és hozzá kell adni az árverésre bocsátandó kibocsátási egységek mennyiségéhez.
- (12) Az (EU) 2018/410 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽⁸⁾ módosította az (EU) 2015/1814 határozatot azáltal, hogy 2023. december 31-ig megkésztetve, 12 %-ról 24 %-ra emelte az évente a tartalékba helyezendő kibocsátási egységek számának meghatározásához használt százalékos arányt abból a célból, hogy a szén-dioxid-kibocsátás költséghatékony módon történő csökkentéséhez hiteles beruházási ösztönzőt nyújtson. Az említett módosítást azon korábbi uniós, 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzéssel összefüggésben fogadták el, amely szerint a gazdaság egészére kiterjedő üvegházhatásúgáz-kibocsátást az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal kell csökkenteni.
- (13) Az (EU) 2015/1814 határozatnak megfelelően a Bizottságnak a tartalék működésének megkezdésétől számított három éven belül el kellett végeznie a tartalék első felülvizsgálatát az európai szén-dioxid-piac szabályos működésének elemzése alapján, és adott esetben javaslatot kellett benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
- (14) A tartaléknak az (EU) 2015/1814 határozattal összhangban elvégzett felülvizsgálata során a Bizottság különös figyelmet fordított a tartalékba helyezendő kibocsátási egységek számának meghatározásához használt százalékos arányra, valamint a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számára vonatkozó számszerű küszöbértékre és a tartalékból felszabadítandó kibocsátási egységek számára.
- (15) A tartalék Bizottság általi felülvizsgálatával és a szén-dioxid-piac szempontjából releváns, várható fejleményekkel összefüggésben végzett elemzés azt mutatja, hogy a 2023 után minden évben tartalékba helyezendő kibocsátási egységek számának meghatározásához használt, forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának 12 %-os aránya nem elegendő ahhoz, hogy megakadályozza a kibocsátási egységek többletének jelentős növekedését az EU ETS-ben. A 24 %-os arány e határozatban való fenntartása nem érintheti a tartalék későbbi felülvizsgálatait, ideértve adott esetben a tartalékba helyezendő kibocsátási egységek számának meghatározására szolgáló százalékos arány további – a 2003/87/EK irányelv és az (EU) 2015/1814 határozat 2023-as általános felülvizsgálatának részeként történő – felülvizsgálatát.
- (16) mivel e határozat célját – nevezetesen a tartaléknak az (EU) 2018/410 irányelv értelmében megállapított jelenlegi paraméterei fenntartását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban terjedelme és hatásai miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a határozat nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (17) Az (EU) 2015/1814 határozatot ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az (EU) 2015/1814 határozat módosítása

Az (EU) 2015/1814 határozat 1. cikke (5) bekezdésének első albekezdésében az utolsó mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Ezen albekezdés első és második mondatától eltérve, 2030. december 31-ig az ezen mondatokban említett százalékos arányokat és 100 millió kibocsátási egységet meg kell kétszerezni.”

⁽⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/410 irányelve (2018. március 14.) a 2003/87/EK irányelvnek a költséghatékony kibocsátáscsökkentés és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiákba történő beruházások növelése érdekében történő módosításáról és az (EU) 2015/1814 határozat módosításáról (HL L 76., 2018.3.19., 3. o.).

2. cikk

Hatálybalépés

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

Kelt Strasbourgban, 2023. április 19-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
R. METSOLA

a Tanács részéről
az elnök
J. ROSWALL

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A TANÁCS (EU) 2023/853 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2023. április 24.)

az Iránnal szembeni korlátozó intézkedésekről szóló 267/2012/EU rendelet végrehajtásáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Iránnal szembeni korlátozó intézkedésekről és a 961/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2012. március 23-i 267/2012/EU tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 46. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének javaslatára,

mivel:

- (1) A Tanács 2012. március 23-án elfogadta a 267/2012/EU rendeletet.
- (2) A 2010/413/KKBP tanácsi határozat ⁽²⁾ II. mellékletének felülvizsgálata alapján törölni kell egy, a 267/2012/EU rendelet IX. mellékletében jegyzékbe vett személyre vonatkozó bejegyzést az említett mellékletből. A 267/2012/EU rendelet IX. mellékletében foglalt egy bejegyzést aktualizálni kell.
- (3) A 267/2012/EU rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 267/2012/EU rendelet IX. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

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

⁽¹⁾ HL L 88., 2012.3.24., 1. o.

⁽²⁾ A Tanács 2010/413/KKBP határozata (2010. július 26.) az Iránnal szembeni korlátozó intézkedésekről és a 2007/140/KKBP közös álláspont hatályon kívül helyezéséről (HL L 195., 2010.7.27., 39. o.).

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

Kelt Luxembourgban, 2023. április 24-én.

a Tanács részéről

az elnök

J. BORRELL FONTELLES

MELLÉKLET

A 267/2012/EU rendelet IX. melléklete a következőképpen módosul:

1. A „II. Islamic Revolutionary Guard Corps – Iráni Forradalmi Gárda (IRGC)” című jegyzékben az „A. Személyek” alcím alatt szereplő 10. bejegyzést (Rostam QASEMI-re vonatkozóan) törölni kell;
2. Az „I. A nukleáris tevékenységekben vagy ballisztikus rakétákkal kapcsolatos tevékenységekben részt vevő személyek és szervezetek, valamint az irányi kormányt támogató személyek és szervezetek jegyzéke” cím alatt a következő bejegyzés lép a „B. Szervezetek” alcím alatt meghatározott jegyzékben foglalt vonatkozó bejegyzés helyébe:

	Név	Azonosító adatok	Indokolás	A jegyzékbe vétel időpontja
„12.	Fajr Aviation Composite Industries	Mehrabad Airport, PO Box 13445-885, Tehran, Iran	Az IAIO leányvállalata a MODAFL-en belül – az EU mindkettőt jegyzékbe vette –, amely elsősorban kompozit anyagokat állít elő a repülőgépipar számára. A Fajr Aviation Composite Industries drónokat is előállít, amelyeket állítólag regionális destabilizálás céljára használnak.	2010.7.26.”

HATÁROZATOK

A TANÁCS (KKBP) 2023/854 HATÁROZATA

(2023. április 24.)

az Iránnal szembeni korlátozó intézkedésekről szóló 2010/413/KKBP határozat módosításáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre és különösen annak 29. cikkére,

tekintettel az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének javaslatára,

mivel:

- (1) A Tanács 2010. július 26-án elfogadta az Iránnal szembeni korlátozó intézkedésekről szóló 2010/413/KKBP határozatot ⁽¹⁾.
- (2) A Tanács a 2010/413/KKBP határozat 26. cikke (3) bekezdésének megfelelően felülvizsgálta a jegyzékbe vett személyeknek és szervezeteknek az említett határozat II. mellékletében foglalt jegyzékét.
- (3) Az említett felülvizsgálat alapján törölni kell egy, a 2010/413/KKBP határozat II. mellékletében jegyzékbe vett személyre vonatkozó bejegyzést az említett mellékletből. A II. mellékletben foglalt egy bejegyzést aktualizálni kell.
- (4) A 2010/413/KKBP határozatot ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2010/413/KKBP határozat II. melléklete e határozat mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

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

Kelt Luxembourgban, 2023. április 24-én.

*a Tanács részéről
az elnök*

J. BORRELL FONTELLES

⁽¹⁾ A Tanács 2010/413/KKBP határozata (2010. július 26.) az Iránnal szembeni korlátozó intézkedésekről és a 2007/140/KKBP közös álláspont hatályon kívül helyezéséről (HL L 195., 2010.7.27., 39. o.).

A 2010/413/KKBP határozat II. melléklete a következőképpen módosul:

- 1. A „II. Iszlám Forradalmi Gárda (IRGC)” című jegyzékben az „A. Személyek” alcím alatt szereplő 10. bejegyzést (Rostam QASEMI-re vonatkozóan) törölni kell;
- 2. Az „I. A nukleáris vagy ballisztikus rakétákhoz kapcsolódó tevékenységekben részt vevő személyek és szervezetek, valamint az iráni kormányt támogató szervezetek jegyzéke” cím alatt a következő bejegyzés lép a „B. Szervezetek” alcím alatt meghatározott jegyzékben foglalt vonatkozó bejegyzés helyébe:

	Név	Azonosító adat	Indoklás	A jegyzékbe való felvétel időpontja
„12.	Fajr Aviation Composite Industries	Mehrabad Airport, PO Box 1 3445-885, Tehran, Iran	Az IAIO leányvállalata a MODAFL-en belül – az EU mindkettőt jegyzékbe vette –, amely elsősorban kompozit anyagokat állít elő a repülőgépipar számára. A Fajr Aviation Composite Industries drónokat is előállít, amelyeket állítólag regionális destabilizálás céljára használnak.	2010.7.26.”

A TANÁCS (KKBP) 2023/855 HATÁROZATA**(2023. április 24.)****az Európai Unió moldovai partnerségi missziójáról (EUPM Moldova)**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre és különösen annak 42. cikke (4) bekezdésére és 43. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének javaslatára,

mivel:

- (1) Az Európai Tanács a 2022. június 24-i következtetéseiben többek között elismerte a Moldovai Köztársaság európai perspektíváját, megerősítette, hogy a Moldovai Köztársaság és polgárai jövője az Európai Unióban van, és úgy határozott, hogy megadja a tagjelölt ország státuszt – Ukrajnával együtt – a Moldovai Köztársaságnak.
- (2) Az Európai Tanács a 2022. december 15-i következtetéseiben megerősítette, hogy az Unió a továbbiakban is minden szükséges támogatást meg fog adni a Moldovai Köztársaságnak az Oroszország Ukrajna ellen folytatott agressziós háborújának sokrétű hatásával való küzdelméhez.
- (3) Az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének címzett, 2023. január 28-án kelt levelében a Moldovai Köztársaság miniszterelnöke felkérte az Uniót, hogy a közös biztonság- és védelempolitika (KBVP) keretében telepítsen polgári missziót a Moldovai Köztársaságba.
- (4) A Politikai és Biztonsági Bizottság 2023. január 31-én válságkezelési megközelítésre vonatkozó politikai keretet hagyott jóvá a Moldovai Köztársaság tekintetében.
- (5) A Tanács 2023. április 5-én jóváhagyta egy esetleges moldovai köztársasági polgári KBVP-misszió válságkezelési koncepcióját. Az említett missziót ezért létre kell hozni.
- (6) A moldovai köztársasági KBVP-misszió végrehajtására olyan helyzetben kerül sor, amely rosszabbodhat, és akadályozhatja az Unió külső tevékenységei tekintetében a Szerződés 21. cikkében meghatározott célok elérését,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A misszió

Az Unió a közös biztonság- és védelempolitika keretében létrehozza az Európai Unió moldovai köztársasági polgári partnerségi misszióját (EUPM Moldova).

2. cikk

Megbízatus

- (1) Az EUPM Moldova hozzájárul a Moldovai Köztársaság biztonsági ágazata rezilienciájának fokozásához a válságkezelés és a hibrid fenyegetések, többek között a kiberbiztonság, valamint a külföldi információmanipuláció és beavatkozás (FIMI) elleni küzdelem területén.
- (2) E célból az EUPM Moldova:
 - a) hozzájárul a biztonsági ágazatra összpontosító moldovai válságkezelési struktúrák megerősítéséhez a következők révén:
 - i. a szervezési, képzési és felszerelési igények meghatározása;
 - ii. a javasolt intézkedések és az azonosított megoldások fokozatos végrehajtása;

- b) segíti a hibrid fenyegetésekkel szembeni reziliencia fokozását a következők révén:
- stratégiai szintű tanácsadás biztosítása a hibrid fenyegetések, valamint a külföldi információmanipuláció és beavatkozás – a dezinformációt is ideértve – elleni küzdelemre, a kiberbiztonság fokozására és a minősített információ védelmére irányuló stratégiák és szakpolitikák kidolgozásával kapcsolatban;
 - a fenyegetések korai előrejelzéséhez, észleléséhez, azonosításához, attribúciójához és az említett fenyegetésekre való reagáláshoz szükséges kapacitásépítési igények azonosítása a biztonsági ágazatban;
 - hozzájárulás a javasolt intézkedések és az azonosított megoldások végrehajtásához;
- c) támogatja a fent említett feladatok végrehajtását egy projekt egység révén, amely szükség szerint célzott operatív támogatást nyújt az integrált megközelítéssel összhangban, és – lehetőség szerint – más szereplőkkel szoros koordinációt folytatva.

(3) A nemzetközi humanitárius jogot, az emberi jogokat és a nemek közötti egyenlőség elvét, a polgári lakosság védelmét, valamint a nőkről, a békéről és a biztonságról szóló 1325 (2000) sz., az ifjúságról, a békéről és a biztonságról szóló 2250 (2015) sz., továbbá a gyermekekről és a fegyveres konfliktusokról szóló 1612 (2005) sz. ENSZ biztonsági tanácsi határozatok szerinti menetrendeket teljes mértékben integrálni kell az EUPM Moldova stratégiai és operatív tervezésébe, tevékenységeibe és jelentéstételébe, és proaktív módon általánosan érvényesíteni kell azokban.

3. cikk

A parancsnoki lánc és a misszió felépítése

- (1) Az EUPM Moldova válságkezelési műveletként egységes parancsnoki láncsal rendelkezik.
- (2) Az EUPM Moldova parancsnoksága a Moldovai Köztársaságban van.
- (3) Az EUPM Moldova felépítését a tervezési dokumentumainak megfelelően kell kialakítani.

4. cikk

Polgári műveleti parancsnok

- (1) A Polgári Tervezési és Végrehajtási Szolgálat ügyvezető igazgatója az EUPM Moldova polgári műveleti parancsnoka. A Polgári Tervezési és Végrehajtási Szolgálatnak a polgári műveleti parancsnok rendelkezésére kell állnia az EUPM Moldova tervezése és lebonyolítása céljából.
- (2) A polgári műveleti parancsnok – a Politikai és Biztonsági Bizottság (PBB) politikai ellenőrzése és stratégiai irányítása mellett, valamint az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviseelőjének (a továbbiakban: a főképviseelő) általános felügyelete alatt – gyakorolja az EUPM Moldova stratégiai szintű vezetését és irányítását.
- (3) A polgári műveleti parancsnok a műveletek kivitelezése tekintetében biztosítja a Tanács és a PBB határozatainak megfelelő és hatékony végrehajtását, többek között azáltal, hogy – szükség szerint – stratégiai szintű utasításokat ad, valamint tanácsadást és technikai támogatást nyújt a misszióvezetőnek.
- (4) A polgári műveleti parancsnok a főképviseelőn keresztül beszámol a Tanácsnak.
- (5) A teljes kirendelt személyi állomány a kirendelő állam nemzeti hatóságai – a nemzeti szabályokkal összhangban –, az Unió érintett intézménye, illetve az Európai Külügyi Szolgálat (EKSZ) teljeskörű vezetése alatt marad. Az említett hatóságok a személyi állományuk operatív irányítását (OPCON) a polgári műveleti parancsnokra ruházzák át.
- (6) A polgári műveleti parancsnok általános felelőssége biztosítani, hogy az Unió gondossági kötelezettsége megfelelő módon teljesüljön.
- (7) A polgári műveleti parancsnok és az Unió moldovai köztársasági küldöttségének vezetője szükség esetén konzultál egymással.

5. cikk

Misszióvezető

- (1) A misszióvezető felelős az EUPM Moldováért, és gyakorolja annak helyszíni parancsnoklását és ellenőrzését. A misszióvezető közvetlenül a polgári műveleti parancsnoknak tartozik felelősséggel, és az ő utasításainak megfelelően jár el.
- (2) Az EUPM Moldovát a misszióvezető képviseli a felelősségi körébe tartozó területen.
- (3) A misszióvezető ellátja az EUPM Moldova tekintetében az igazgatási és logisztikai feladatokat, ideértve az EUPM Moldova rendelkezésére bocsátott eszközökkel, erőforrásokkal és információkkal kapcsolatos feladatokat is. A misszióvezető – általános felelőssége keretében – delegálhat személyzeti és pénzügyi kérdésekkel kapcsolatos irányítási feladatokat az EUPM Moldova személyi állománya tagjainak.
- (4) A misszióvezető felel az EUPM Moldova személyi állománya feletti fegyelmi ellenőrzésért. A személyi állomány kirendelt tagjait illetően fegyelmi intézkedést a kirendelő tagállamok nemzeti hatóságai – a nemzeti szabályokkal összhangban –, az Unió érintett intézménye, illetve az EKSZ hozhatnak.
- (5) A misszióvezető biztosítja az EUPM Moldova megfelelő láthatóságát.
- (6) A misszióvezető – a parancsnoki lánc sérelme nélkül – helyi politikai iránymutatást kap az Unió moldovai köztársasági küldöttségének vezetőjétől.

6. cikk

Személyi állomány

- (1) Az EUPM Moldova személyi állományát elsősorban a tagállamok, az uniós intézmények vagy az EKSZ által kirendelt személyi állomány alkotja. A tagállamok, az uniós intézmények és az EKSZ viselik az általuk kirendelt személyi állománnyal kapcsolatos költségeket, ideértve a telepítés helyszínére, illetve helyszínéről történő utazás, illetve elutazás költségeit, az illetményeket, az orvosi ellátást és az alkalmazandó napidíjaktól eltérő juttatásokat.
- (2) A tagállam, az uniós intézmény, illetve az EKSZ felel azért, hogy választ adjon az általa kirendelt állomány tagjai részéről vagy rájuk vonatkozóan, a kirendeléssel összefüggésben felmerülő követelésekre, és eljárást indítson az ilyen személyekkel szemben.
- (3) Az EUPM Moldova szerződéses alapon alkalmazhat nemzetközi és helyi személyzetet, ha a szükséges feladatokat a tagállamok által kirendelt személyi állomány nem tudja ellátni. Kivételesen, kellően indokolt esetben, amennyiben nem állnak rendelkezésre megfelelően képzett jelentkezők a tagállamokból, – adott esetben – a részt vevő harmadik államok állampolgárai is alkalmazhatók szerződéses alapon.
- (4) A nemzetközi és a helyi személyi állomány alkalmazási feltételeit, valamint jogait és kötelezettségeit az EUPM Moldova és a személyi állomány érintett tagja közötti szerződésben kell meghatározni.

7. cikk

Az EUPM Moldova és személyi állományának jogállása

Az EUPM Moldova és személyi állománya jogállását – ideértve adott esetben az EUPM Moldova végrehajtásához és zavartalan működéséhez szükséges kiváltságokat, mentességeket és további garanciákat – az Európai Unióról szóló szerződés (EUSZ) 37. cikke alapján és az Európai Unióról működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 218. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően megkötött megállapodásban kell meghatározni.

8. cikk

Politikai ellenőrzés és stratégiai irányítás

(1) A Tanács és a főképviselő felelőssége mellett az EUPM Moldova politikai ellenőrzését és stratégiai irányítását a PBB gyakorolja. A Tanács felhatalmazza a PBB-t, hogy e célból az EUSZ 38. cikke harmadik bekezdésének megfelelően meghozza a releváns határozatokat. Az említett felhatalmazás magában foglalja a misszióvezetőnek a főképviselő javaslata alapján történő kinevezésére és a műveleti terv (OPLAN) módosítására vonatkozó hatáskört is. Az EUPM Moldova célkitűzéseire és megszüntetésére vonatkozó döntéshozatali hatáskör továbbra is a Tanácsot illeti meg. A PBB-nek a misszióvezető kinevezésére vonatkozó határozatait ki kell hirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(2) A PBB rendszeres időközönként jelentést tesz a Tanácsnak.

(3) A PBB – rendszeresen és szükség szerint – kap a polgári műveleti parancsnok és a misszióvezető által tett jelentéseket a hatáskörükbe tartozó kérdésekről.

9. cikk

Harmadik államok részvétele

(1) Az Unió döntéshozatali autonómiájának és egységes intézményi keretének sérelme nélkül, harmadik államok felkérést kaphatnak az EUPM Moldovához való hozzájárulásra, feltéve, hogy viselik az általuk kirendelt személyzet költségeit, ideértve az illetményeket, a teljeskörű biztosítást, a napidíjakat, valamint a Moldovai Köztársaságba való beutazás és az onnan történő kiutazás költségeit is, továbbá, hogy – adott esetben – hozzájárulnak az EUPM Moldova működési költségeihez.

(2) Az EUPM Moldovához hozzájáruló harmadik államok az említett misszió napi irányítása tekintetében a tagállamokkal azonos jogokkal és kötelezettségekkel rendelkeznek.

(3) A Tanács felhatalmazza a PBB-t, hogy meghozza a releváns határozatokat a javasolt hozzájárulások elfogadásáról, és létrehozza a hozzájáruló felek bizottságát.

(4) A harmadik államok részvételére vonatkozó részletes szabályokat az EUSZ 37. cikkével összhangban kötött megállapodásokban és szükség szerint további technikai megállapodásokban kell meghatározni. Amennyiben az Unió és egy harmadik állam megállapodást köt vagy kötött az említett harmadik állammal az uniós válságkezelési műveletekben való részvételére vonatkozó keret megállapításáról, az említett megállapodás rendelkezései alkalmazandók az EUPM Moldovával összefüggésben is.

10. cikk

Biztonság

(1) A polgári műveleti parancsnok – a 4. cikkel összhangban – irányítja a biztonsági intézkedéseknek a misszióvezető általi tervezését, valamint biztosítja azoknak az EUPM Moldova általi megfelelő és eredményes végrehajtását.

(2) A misszióvezető felel az EUPM Moldova biztonságáért, valamint az említett misszióra alkalmazandó biztonsági minimumkövetelményeknek való megfelelés biztosításáért, összhangban az EUSZ V. címe alapján az Unión kívül operatív minőségben telepített személyi állomány biztonságára vonatkozó uniós politikával és az azt támogató jogi eszközökkel.

(3) A misszióvezető munkáját a misszió biztonságáért felelős tisztviselő segíti, aki a misszióvezetőnek számol be, és az EKSZ-szel is szoros munkakapcsolatot tart fenn.

(4) Az EUPM Moldova személyi állománya a tevékenységének megkezdése előtt – a műveleti tervvel összhangban – kötelező biztonsági képzésen vesz részt. A személyi állomány a misszió biztonságáért felelős tisztviselő által szervezett rendszeres helyszíni frissítő képzésekben is részesül.

(5) A misszióvezető a 2013/488/EU tanácsi határozattal ⁽¹⁾ összhangban biztosítja az EU-minősített adatok védelmét.

⁽¹⁾ A Tanács 2013/488/EU határozata (2013. szeptember 23.) az EU-minősített adatok védelmét szolgáló biztonsági szabályokról (HL L 274., 2013.10.15., 1. o.).

11. cikk

Ügyeleti szolgálat

Az EUPM Moldovába be kell vonni az ügyeleti szolgálatot.

12. cikk

Jogi rendelkezések

Az EUPM Moldova jogosult arra, hogy – az e határozat végrehajtása érdekében szükséges mértékben – szolgáltatásokat és árukat szerezzen be, szerződéseket és igazgatási megállapodásokat kössön, személyzetet alkalmazzon, bankszámlát tartson fenn, vagyoni eszközöket szerezzen és idegenítsen el, és fizetési kötelezettségeit teljesítse, valamint bírósági eljárásban félként részt vegyen.

13. cikk

Pénzügyi rendelkezések

(1) Az EUPM Moldovával kapcsolatos kiadások fedezésére szánt pénzügyi referenciaösszeg az e határozat hatálybalépését követő négy hónapra 3 529 889,20 EUR. Az ezt követő időszakokra vonatkozó pénzügyi referenciaösszegről a Tanács határoz.

(2) Valamennyi kiadást az Unió általános költségvetésére alkalmazandó szabályoknak és eljárásoknak megfelelően kell kezelni. Természetes és jogi személyek számára korlátozás nélkül nyitott az EUPM Moldova által kiírt közbeszerzési pályázatokon való részvétel. Ezenkívül az EUPM Moldova által beszerzett áruk esetében nem kell alkalmazni származási szabályokat. Az EUPM Moldova – a Bizottság jóváhagyásának függvényében – technikai megállapodásokat köthet tagállamokkal, a fogadó állammal, a részt vevő harmadik államokkal és egyéb nemzetközi szereplőkkel felszereléseknek, szolgáltatásoknak és helyiségeknek az EUPM Moldova számára való biztosításáról.

(3) Az EUPM Moldova felel a költségvetésének végrehajtásáért. E célból az EUPM Moldova megállapodást ír alá a Bizottsággal. A pénzügyi rendelkezéseknek tiszteletben kell tartaniuk a 3., 4. és 5. cikkben előírt parancsnoki láncot, valamint az EUPM Moldova operatív követelményeit.

(4) Az EUPM Moldova a (3) bekezdésben említett megállapodás keretében végzett pénzügyi tevékenységekről teljeskörűen beszámol a Bizottságnak, amely e tekintetben felügyeletet gyakorol.

(5) Az EUPM Moldovával kapcsolatos kiadások e határozat elfogadásának napjától kezdve számolhatók el.

14. cikk

Projekttegyesség

(1) Az EUPM Moldova projekttegyességgel rendelkezik projektek azonosítása és végrehajtása céljából. Az EUPM Moldova adott esetben elősegíti azon projekteket, és azokra vonatkozóan tanácsadást nyújt, amelyeket a tagállamok és harmadik államok saját hatáskörben hajtanak végre az EUPM Moldovához kapcsolódó területeken, és annak célkitűzéseit támogatva.

(2) A (3) bekezdésre is figyelemmel, az EUPM Moldova felhatalmazást kap arra, hogy az EUPM Moldova egyéb tevékenységeit következetes módon kiegészítőnek minősülő projektek végrehajtása céljából igénybe vegyen a tagállamoktól vagy harmadik államoktól kapott pénzügyi hozzájárulásokat, ha a projektek:

- a) szerepelnek az e határozathoz kapcsolódó pénzügyi kimutatásban; vagy
- b) a misszió megbízatása során bekerülnek a pénzügyi kimutatásba a misszióvezető kérésére történő módosítás révén.

Az EUPM Moldova a hozzájáruló államokkal megállapodást köt, amely rendelkezik különösen az említett államok által nyújtott pénzeszközök felhasználása során az EUPM Moldova általi cselekedetek vagy mulasztások eredményeként okozott károkra vonatkozóan, harmadik felek részéről tett bármely panasz kezelésére szolgáló konkrét eljárásokról. Az említett államok által nyújtott pénzeszközök felhasználása során az EUPM Moldova általi cselekedetekért vagy mulasztásokért a hozzájáruló államok semmilyen körülmények között nem háríthatják a felelősséget az Unióra vagy a főképviselőre.

(3) A projekttegyesség számára az Unió, a tagállamok vagy harmadik államok által nyújtott pénzügyi hozzájárulásokra a PBB általi jóváhagyás alapján kerülhet sor.

15. cikk

Az uniós válaszlépések összhangja és koordináció

(1) A főképviselő biztosítja, hogy e határozat végrehajtása összhangban legyen az Unió külső tevékenységének egészével, ideértve az Unió segítségnyújtási programjait is.

(2) A parancsnoki lánc sérelme nélkül, az Unió moldovai köztársasági küldöttségének vezetője helyi politikai iránymutatást nyújt a misszióvezető részére.

(3) A misszióvezető biztosítja a tagállamok és a hasonlóan gondolkodó nemzetközi partnerek Moldovai Köztársaságban működő képviselőivel való szoros koordinációt.

16. cikk

Információk átadása

(1) A főképviselő felhatalmazást kap arra, hogy az EUPM Moldova céljaira a 2013/488/EU határozattal összhangban létrehozott EU-minősített adatokat „CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL” szintig az e határozathoz csatlakozó harmadik államok részére – adott esetben és az EUPM Moldova igényeinek megfelelően – átadjon.

(2) Konkrét és azonnali operatív igény esetén a főképviselő felhatalmazást kap arra, hogy az EUPM Moldova céljaira a 2013/488/EU határozattal összhangban létrehozott EU-minősített adatokat „RESTREINT UE/EU RESTRICTED” szintig a fogadó állam részére átadjon. E célból el kell készíteni a főképviselő és a fogadó állam illetékes hatóságai közötti megállapodásokat.

(3) A főképviselő felhatalmazást kap arra, hogy az EUPM Moldovával kapcsolatos tanácsi tanácskozásokkal összefüggő és a Tanács eljárási szabályzata⁽²⁾ 6. cikkének (1) bekezdése értelmében szakmai titoktartási kötelezettség hatálya alá tartozó, nem minősített EU-dokumentumokat az e határozathoz csatlakozó harmadik államok számára átadjon.

(4) A főképviselő a 2013/488/EU határozat VI. mellékletének VII. szakaszával összhangban az e cikk (1)–(3) bekezdésében említett jogköröket, valamint az e cikk (2) bekezdésében említett megállapodások megkötésére vonatkozó hatáskörét delegálhatja a felügyelete alatt álló személyeknek, a polgári műveleti parancsnoknak és a misszióvezetőnek.

17. cikk

Az EUPM Moldova elindítása

(1) Az EUPM Moldovát a Tanács határozata indítja el az EUPM Moldova polgári műveleti parancsnoka által javasolt időpontban, amint az elérte a kezdeti műveleti képességét.

(2) Az EUPM Moldova központi egysége megteszi a szükséges előkészületeket, hogy az említett misszió elérje a kezdeti műveleti képességét.

⁽²⁾ A Tanács 2009/937/EU határozata (2009. december 1.) a Tanács eljárási szabályzatának elfogadásáról (HL L 325., 2009.12.11., 35. o.).

18. cikk

Hatálybalépés és időtartam

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Ez a határozat az EUPM Moldova elindításától számított kétéves időszakra alkalmazandó.

Kelt Luxembourgban, 2023. április 24-én.

a Tanács részéről

az elnök

J. BORRELL FONTELLES

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/856 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**(2023. április 18.)**

a „Valamennyi európai főváros és polgár nagy sebességű vasúthálózat révén történő összekapcsolása” elnevezésű európai polgári kezdeményezésnek az (EU) 2019/788 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti nyilvántartásba vétele iránti kérelemről

(az értesítés a C(2023) 2617. számú dokumentummal történt)

(Csak a holland nyelvű szöveg hiteles)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az európai polgári kezdeményezésről szóló, 2019. április 17-i (EU) 2019/788 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (2) és (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) A Bizottsághoz 2023. március 10-én benyújtották a „Valamennyi európai főváros és polgár nagy sebességű vasúthálózat révén történő összekapcsolása” elnevezésű európai polgári kezdeményezés nyilvántartásba vétele iránti kérelmet.
- (2) A kezdeményezés céljai a szervezők megfogalmazásában a következők: „valamennyi európai főváros nagy sebességű vasútvonalakon keresztüli összekapcsolása. Felkérjük az Európai Bizottságot, hogy tegyen javaslatot egy jogilag kötelező erejű jogi aktusra egy európai nagy sebességű vasúti hálózat mielőbbi létrehozása érdekében. Ez a meglévő nagy sebességű vasúti hálózatok összekapcsolását és nagy sebességű vasútvonalak építését jelenti, amennyiben azok még nem léteznek.”
- (3) A kezdeményezéshez csatolt melléklet további részleteket tartalmaz a kezdeményezés tárgyáról, célkitűzéseiről és háttéréről. Kifejti, hogy bár minden európai polgárnak joga van az EU határain belüli szabad mozgáshoz, ezt életkortól, anyagi helyzetétől, fizikai állapotától, illetve szellemi képességektől függetlenül is lehetővé kell tenni számukra. A szervezők azt állítják, hogy bár Európában a nagy sebességű vasúthálózat több mint 11 500 km hosszú, a vonalak elsősorban korlátozott számú tagállam városait kötik össze, és számos tagállam nem része az európai nagy sebességű vasúthálózatnak. A szervezők a következő indokokkal támasztják alá az európai nagy sebességű vasúthálózat létrehozásának szükségességét: i. a vasúti közlekedés fenntartható és biztonságos; ii. a nagy sebességű vonatok kényelmes alternatívát kínálnak a közepes távolságú légi járatokkal szemben; iii. a nagy sebességű vonatok inkluzívak és mindenki számára hozzáférhetők; iv. a nagy sebességű összeköttetések hozzájárulnak a regionális fejlődéshez és az egyenletes gazdasági növekedéshez az EU-ban; v. a nagy sebességű vasútvonalak erősítik a kohéziót, és a lakosság egésze számára előnyösek. A szervezők szerint az európai emberek közötti biztonságos és fenntartható összeköttetések előmozdítása érdekében fontos összekapcsolni az egyes tagállamok különböző hálózatait, valamint az utasok növekvő számára tekintettel bővíteni a teljes hálózatot.
- (4) Ami a kezdeményezés célkitűzéseit illeti, a Szerződés 170–172. cikke értelmében a Bizottság hatáskörrel rendelkezik arra, hogy olyan jogi aktusra irányuló javaslatot terjesszen elő, amely hozzájárul a transzeurópai hálózatok létrehozásához és fejlesztéséhez a közlekedés terén, valamint elősegíti a nemzeti hálózatok összekapcsolódását és átjárhatóságát. A Szerződés 171. cikkének (2) bekezdése alapján a tagállamoknak a Bizottsággal kapcsolatot tartva össze kell hangolniuk azokat a nemzeti szinten folytatott politikáikat, amelyek jelentős hatással lehetnek e célkitűzések elérésére. A Bizottság a tagállamokkal szorosan együttműködve megteheti minden hasznos kezdeményezést az összehangolás előmozdítására. Ezenkívül a Szerződés 172. cikkének második bekezdése értelmében a valamely tagállam területét érintő iránymutatásokhoz és közös érdekű projektekhez az érintett tagállam jóváhagyása szükséges.
- (5) A Bizottság úgy véli, hogy a kezdeményezés egyetlen része sem esik nyilvánvalóan a Bizottság azon hatáskörén kívül, hogy a Szerződések végrehajtása céljából uniós jogi aktusra irányuló javaslatot terjesszen elő.

⁽¹⁾ HL L 130., 2019.5.17., 55. o.

- (6) Ez a következtetés nem érinti annak vizsgálatát, hogy a Bizottság fellépéséhez szükséges konkrét érdemi feltételek – beleértve az arányosság és a szubszidiaritás elvének való megfelelést, továbbá az alapvető jogokkal való összeegyeztethetőséget – ebben az esetben teljesülnének-e.
- (7) A szervezői csoport megfelelő bizonyítékokat szolgáltatott arra vonatkozóan, hogy a kezdeményezés megfelel az (EU) 2019/788 rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdésében meghatározott követelményeknek, és kijelölte a kapcsolattartó személyeket az említett rendelet 5. cikke (3) bekezdésének első albekezdésével összhangban.
- (8) A kezdeményezés nem nyilvánvalóan visszaélősszerű, komolytalan vagy zaklató jellegű, illetve nem nyilvánvalóan ellentétes az Uniónak az Európai Unióról szóló szerződés 2. cikkében foglalt értékeivel vagy az Európai Unió Alapjogi Chartájában rögzített jogokkal.
- (9) A „Valamennyi európai főváros és polgár nagy sebességű vasúthálózat révén történő összekapcsolása” elnevezésű kezdeményezést ezért nyilvántartásba kell venni.
- (10) Az a következtetés, hogy a nyilvántartásba vételnek az (EU) 2019/788 rendelet 6. cikke (3) bekezdése szerinti feltételei teljesülnek, nem jelenti azt, hogy a Bizottság bármilyen módon megerősítene a kezdeményezés tartalmának ténybeli helytállóságát, ami a kezdeményezés szervezői csoportjának kizárólagos felelőssége. A kezdeményezés tartalma csak a szervezői csoport véleményét fejezi ki, és semmilyen módon nem tükrözi a Bizottság álláspontját,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A „Valamennyi európai főváros és polgár nagy sebességű vasúthálózat révén történő összekapcsolása” elnevezésű európai polgári kezdeményezés nyilvántartásba vételre kerül.

2. cikk

E határozat címzettje a „Valamennyi európai főváros és polgár nagy sebességű vasúthálózat révén történő összekapcsolása” elnevezésű polgári kezdeményezés szervezői csoportja, amelyet kapcsolattartó személyként Afryea UITERLOO és Rogier VERGOUWEN képvisel.

Kelt Strasbourgban, 2023. április 18-án.

a Bizottság részéről
Věra JOUROVÁ
alelnök

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)

ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió
Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU