



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 21.12.2007
COM(2007) 851 végleges

2007/0295 (COD)

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, valamint a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről

(előterjesztő: a Bizottság)

{SEC(2007)1718}
{SEC(2007)1720}

INDOKOLÁS

1) A JAVASLAT HÁTTERE

A javaslat indokai és célkitűzései

A javaslat célja a gépjárművek konstrukciójára vonatkozó harmonizált szabályok meghatározása a belső piac működésének biztosítása érdekében, gondoskodva egyúttal a környezetnek a légkörbe történő kibocsátások elleni magas szintű védelméről.

Az Európai Unió egységes piacának megfelelő működéséhez szükség van a gépjárművek károsanyag-kibocsátását korlátozó közös szabványokra. A közösségi szintű fellépés megakadályozza, hogy a tagállamokban alkalmazott termékszabványok eltérjenek egymástól, a belső piac megosztottságát és a Közösségen belüli kereskedelem szükségtelen akadályozását idézve elő.

A tagállamokat és polgáraikat aggasztják az emberi egészséggel és a környezettel kapcsolatos, a levegő szennyezettségéből származó kockázatok. Bár az elmúlt évtizedben javult a levegő minősége, az Európai Unióban továbbra is komoly problémák vannak e téren, különösen a városi területeken és a sűrűn lakott régiókban.

Általános háttér

A tehergépkocsikra és autóbuszokra vonatkozó Euro IV kibocsátási határértékeket 2006. november 9. óta kell alkalmazni, az Euro V kibocsátási határértékeket pedig 2008. október 1-jétől kell majd alkalmazni az új típusjóváhagyásokra¹ mindkét esetben.

Amennyiben a nehéz tehergépjárművek kibocsátási szintjeinek csökkentésére irányuló politika nem változik, nagy a kockázata annak, hogy a belső piac működése csorbat szenved azzal, hogy a tagállamok egyoldalú intézkedéseket kísérelnek meg bevezetni. A rossz levegőminőség a jövőben is problémát fog okozni az Európai Unióban, mert a levegőszennyezés továbbra is káros hatást gyakorol majd az emberi egészségre.

Hatályos rendelkezések a javaslat területén

A nehéz tehergépjárművekre és motorokra vonatkozó kibocsátási előírásokat jelenleg a 2005/78/EK irányelvvel² alkalmazott 2005/55/EK¹ irányelv szabályozza.

Összhang az Unió többi szakpolitikájával és célkitűzésével

¹ A járművek hajtására használt kompressziós gyújtású motorok gázhalmazállapotú szennyezőanyag- és légszennyezőrészecske-kibocsátása, valamint a járművek hajtására használt, földgáz- vagy PB-gázüzemű szikragyújtású motorok gáznemű és szilárd károsanyag-kibocsátás elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 2005. szeptember 28-i 2005/55/EK európai parlament és tanácsi irányelv (HL L 275., 2005.10.20., 1. o.).

² A Bizottság 2005/78/EK irányelve (2005. november 14.) a járművek hajtására használt kompressziós gyújtású motorok gáz-halmazállapotú szennyezőanyag- és légszennyezőrészecske-kibocsátása, valamint a járművek hajtására használt, földgáz- vagy PB-gázüzemű külső gyújtású motorok gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 2005/55/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazásáról és annak I., II., III., IV. és VI. mellékletének módosításáról (HL L 313., 2005.11.29., 1. o.).

Ezt a javaslatot a Tiszta levegő Európának (CAFE - Clean Air For Europe) programmal összefüggésben dolgozták ki, ami a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégia³ elkészítésének technikai alapjául szolgált. A CAFE program értékelte a kibocsátási szinteket, a jelenlegi és a jövőbeli levegőminőséget, valamint a levegőminőség javítására irányuló további intézkedések költségeit és hasznát. Ennek alapján a Bizottság olyan intézkedéseket azonosított, amelyek szükségesek a megfelelő levegőminőségi szintek eléréséhez. Az Euro VI egy a számos olyan intézkedés közül, amelyek az ózon előanyagok (mint például a nitrogén-oxidok – NO_x és a szénhidrogének – CH) és a légszennyező részecskék kibocsátásának csökkentéséhez fontosak.

Ezen kívül a javaslat teljes mértékben összhangban áll az Európai Unió fenntartható fejlődési stratégiájának céljaival, és jelentős mértékben hozzájárul a lisszaboni stratégia célkitűzéseéhez.

2) AZ ÉRDEKELT FELEKKEL TÖRTÉNŐ KONZULTÁCIÓ ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

Szakvélemények összegyűjtése és felhasználása

Az érintett tudományos területek vagy szakterületek

A javaslatához szükség volt azoknak a járműgyártási technológiáknak az elemzésére, amelyek a kibocsátások csökkentéséhez használatosak, valamint az Euro VI kibocsátási határértékek elérésének különböző forgatókönyvekhez kapcsolódó költségek elemzésére.

Az alkalmazott módszer

2004-ben a Bizottság szolgálatai kérdőíveket küldtek ki az érintetteknek az új, nehéz tehergépjárművekre vonatkozó Euro VI kibocsátási határértékekről. A kérdőív számos forgatókönyvet felvázolt az új határértékek vonatkozásában, és adatokat kért az értékek eléréséhez szükséges technológiáról, valamint a kapcsolódó költségekről. A kérdőívre adott válaszokat független szakértői csoport tekintette át. Az volt a cél, hogy értékeljék és megvizsgálják a résztvevők válaszainak relevanciáját, és közös álláspontra jussanak a szükséges technológiát és a különböző forgatókönyvek költségeit illetően. Ezeket az információkat a különböző kibocsátási határértékekre vonatkozó forgatókönyvek hatásainak modellezésére használták fel.

A konzultációba bevont főbb szervezetek/szakértők

Az autóipar különböző érdekcsoportjaitól gyűjtött adatok rendszerezését és összefoglalását a holland TNO által vezetett szakértői csoport végezte.

A beérkezett és felhasznált vélemények összefoglalása

A szakértői csoport összefoglalást készített az érdekelt felek által szolgáltatott költségadatokról. A Bizottság felhasználta a szakértők jelentését a különböző kibocsátási határértékekre vonatkozó forgatókönyvek elemzéséhez. Az előnyben részesített határértékeket műszaki megvalósíthatóságuk és költséghatékonyságuk alapján választották ki.

³ COM (2005) 446 végleges, 2005.9.21.

A szakértői csoport jelentése elérhető a Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóság internetes oldalain⁴.

Hatásvizsgálat

Folyamatban van egy hatásvizsgálat elkészítése, amely öt szakpolitikai alternatívát vizsgál meg:

- (1) *„A szakpolitika változatlanul hagyása:* a nehéz tehergépjárműveknél továbbra is az Euro V kibocsátási határértékek (módosított 2005/55/EK irányelv) maradnak érvényben.

Ha a gépjárművek kibocsátási szintjeinek csökkentésére irányuló szakpolitika nem változik, nagy a kockázata annak, hogy csorbát szenved a belső piac működése. Európai szinten előírt szigorúbb kibocsátási határértékek hiányában valószínűsíthető, hogy a tagállamok maguk kezdik meg a jogalkotást, vagy egyéb intézkedéseket vezetnek be, például megtiltják bizonyos típusú járműveknek a városokban való közlekedését vagy szigorúbb kibocsátási határértékekkel rendelkező zónákat hoznak létre.

A rossz levegőminőség a jövőben is probléma marad az Európai Unióban, mert a légköri szennyezés a továbbiakban is káros hatást fog gyakorolni az emberi egészségre. A CAFE program megmutatta, hogy a szennyezőanyag-kibocsátások csökkenése ellenére az előrejelzések szerint a levegőszennyezés egészségre gyakorolt hatásai 2020-ban még mindig jelentősek lesznek az EU-ban.

Ez a szakpolitikai alternatíva ennél fogva nem tekintendő megvalósíthatónak.

- (2) *Európai szintű szabályozás:* a jelenlegi Euro V jogszabályok átdolgozása új, uniós szintű Euro VI kibocsátási határértékek meghatározásával.

A szakpolitikát változatlanul hagyó forgatókönyvvel összehasonlítva a szabályozás alapú megközelítésnek az a nyilvánvaló előnye, hogy biztosítja a belső piac megfelelő működését és a levegő minőségének javulását. Ez javítani fogja az egészségügyi színvonalat, és ezáltal csökkenti az egészségügyi kiadásokat.

A szabályozás alapú megközelítés közvetett hatásai pozitívak lehetnek az EU iparának nemzetközi versenyképessége szempontjából, különösen azokon a piacokon, ahol szigorú környezetvédelmi szabályozás van érvényben.

Ezen a megközelítésen belül felmerült, hogy az Euro VI szakaszt egy vagy két lépésben célszerű-e megvalósítani, de a nyilvános konzultáció során a válaszokban kifejezésre jutott többségi támogatásnak megfelelően az a döntés született, hogy az Euro VI szakaszt egyetlen lépésben fogják bevezetni.

Ezért a javaslat a szabályozás alapú megközelítést ajánlja.

⁴ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/index.htm

- (3) *Tagállami szintű szabályozás:* a tagállamok saját kibocsátási szabványokat dolgoznak ki és/vagy saját szakpolitikai intézkedéseket vezetnek be (például időszakos közlekedési tilalom bevezetése azokra a járművekre, amelyek nem felelnek meg az ambiciózusabb szabványoknak).

Ennek a megközelítésnek azonban káros hatása lenne a belső piac működésére, például a haszonjárművek piacára, de az e járművek által szállított áruk szabad mozgására is. Ezért ez a megközelítés elutasításra került.

- (4) *A tagállamok által bevezetendő adózási ösztönzők:* A tagállamok önkéntes alapon adózási ösztönzőket vezetnek be azoknál a járműveknél, amelyek az Euro V-nél szigorúbb kibocsátási határértékeknek felelnek meg.

Hosszú távon az ilyen intézkedések fenntarthatósága megkérdőjelezhető. Emiatt ez a szakpolitika jelentős mértékű bizonytalanságot okozhat a gyártók körében a kevésbé környezetszennyező járművek iránti keresletet illetően.

Ezenkívül előre nem látható, határon átnyúló hatásai is lehetnek annak, ha a szomszédos országokban eltérő típusú ösztönzőrendszerek működnek, mind a járművásárlási szokások, mind a levegőszennyező hatások tekintetében. Ez tehát a járművek egységes piacának további létét kockáztatja.

Ezért ez a megoldás nem biztosítja a szakpolitikai célkitűzések elérését, és az egyes járműtípusok iránti kereslettel kapcsolatos bizonytalanság révén még negatív hatása is lehet a belső piac működésére.

Következésképpen nem ezt a megközelítést kell követni.

- (5) *Nem jogi eszközök:* önszabályozás – az autóipar tárgyalások eredményeként vállalja, hogy csökkenti az új járművek kibocsátásait..

Nem egyértelmű, hogy egy önkéntes kötelezettségvállalás megfelelő garanciát adna-e egy meghatározott kibocsátási szint elérésére, illetve, hogy rendelkezésre állnak-e majd megfelelő szankciók a vállalt kötelezettség megszegése esetén. Emellett nem ítéltető meg, hogy az önkéntes alapú kötelezettségvállalás, mint megoldás alkalmazása kínál-e többletelőnyöket az iparág, a kormányok vagy a lakosság számára.

Az Euro kibocsátási rendelet-sorozatot széles körben használják számos feltörekvő piacon. Így az EU-ban kialakított kibocsátásszabályozó rendszernek világszerte fontos kihatása van. Ezért a szabályozás alapú megközelítéstől egy önkéntes alapú megközelítés felé történő elmozdulás megszakítaná a globális harmonizáció folyamatát.

A nem szabályozás alapú megközelítést ezért nem fogják részletesebben mérlegelni.

3) A JAVASLAT JOGI ELEMEI

A javasolt intézkedés összefoglalása

A rendelet fő eleme, hogy előírja a járművek kibocsátásának légszennyező részecske (PM) és nitrogénoxid (NO_x) kibocsátására határértékek tekintetében történő további szigorítását.

66%-kal csökkenteni kell a kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek részecsk kibocsátásának tömegét. Bár ennek az alacsonyabb kibocsátási határértéknek a betartásához a rendelet nem írja elő egy adott technológia alkalmazását, valójában dízelmotoroknál alkalmazandó részecskeszűrők (DPF) bevezetése válik szükségessé.

A részecskékre vonatkozó kibocsátási határértéket nyílt és zárt szűrőkkel is el lehet érni. A zárt szűrőknek az az előnye, hogy csökkentik az egészségre leginkább károsnak tekintett ultrafinom részecskék kibocsátott mennyiségét. Annak megelőzése érdekében, hogy a jövőben olyan nyitott szűrőket fejlesszenek ki, amelyek megfelelnek ugyan a részecskék tömegére vonatkozó új határértéknek, azonban nagy számú ultrafinom részecskét átengednek, egy későbbi időpontban a tervek szerint új, a kibocsátott részecskék számát korlátozó előírást vezetnek majd be. A kibocsátott részecskék számára vonatkozó szabvány meghatározása jelenleg nem lenne indokolt, mivel az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságában (a továbbiakban: ENSZ-EGB) egyelőre még folyik az erre vonatkozó kutatás a légszennyezőrészecske-mérő program (Particulate Measurement Programme, PMP) keretében. Az ENSZ-EGB munkacsoportja még vizsgálja a kérdést. Mihelyt a PMP eredményei rendelkezésre állnak, részecskeszámra vonatkozó szabványokat kell majd kidolgozni.

A kompressziós gyújtású motorral ellátott járművek tekintetében 80%-os NO_x-csökkentést terveznek. Annak érdekében, hogy ezeknek a kibocsátási határértékeknek meg lehessen felelni, a technika jelenlegi állása alapján a motorok belső kialakítására vonatkozó megoldásokra (pl. kipufogógáz-visszavezetés – EGR) és utókezelő berendezésekre (pl. szelektív redukciós katalizátorok – SCR) lesz szükség. A javaslat a szikragyújtású motorokból származó kibocsátások csökkentését is tartalmazza.

A javaslat tartalmaz egy olyan követelményt, miszerint a járművek fedélzeti diagnosztikai rendszerére (OBD), valamint javítására és karbantartására vonatkozó tudnivalókat az érdekelt felek szakmai bizottsága által kidolgozott szabványos formátumban (az ún. OASIS szabvány szerint), internetes oldalakon elérhetővé kell tenni.

A világszinten harmonizált előírások bevezetése fontos lépés annak érdekében, hogy csökkenjenek az autóipar tesztelési költségei, ami kedvező hatású lesz az európai motor- és járműgyártók versenyképessége szempontjából. Ebben az összefüggésben ez a javaslat az ENSZ-EGB WP.29 – a járművekre vonatkozó szabályok harmonizálására irányuló világfórum – keretében kialakított, alábbiakra vonatkozó előírásokat vezet be:

1. Világszinten harmonizált állandósult állapotú (WHSC) és átmeneti (WHTC) menetciklus alkalmazása a szennyező anyagok kibocsátásának értékelésére.
2. Kibocsátásvizsgálati és -mérési módszerek.
3. Világszinten harmonizált fedélzeti diagnosztikai rendszerek (WWH-OBD).

A javaslat előírásokat vezet be a kipufogógáz-utókezelő rendszerek komponenseinek, mint a katalizátorok és a dízelmotoroknál alkalmazandó részecskeszűrők (DPF) típusjövahagyására is.

Jogalap

A javaslat jogalapja a Szerződés 95. cikke.

A szubszidiaritás elve

A szubszidiaritás elve annyiban érvényesül, hogy a Közösség nem rendelkezik kizárólagos hatáskörrel a javaslatot illetően.

A javaslat célkitűzései nem lennének teljesíthetők kellő mértékben tagállami intézkedésekkel, mivel el kell kerülni az egységes piac működését gátló akadályok kialakulását, és mivel a levegőszennyezésnek határokon átnyúló hatásai vannak.

A légköri modellezés kimutatja, hogy az egyik tagállam által kibocsátott szennyező anyagok hozzájárulnak egy másik tagállamban mért szennyezés szintjéhez, így a levegőszennyezés problémájának megoldása érdekében uniós szintű együttes fellépésre van szükség.

Közösségi intézkedéssel jobban elérhetők a javaslat célkitűzései, mivel így elkerülhető a belső piac széttagolódása, ami ellenkező esetben bekövetkezne. A javaslat azáltal, hogy egységes szabványokat határoz meg a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátásainak tekintetében, biztosítja a levegő minőségének javulását az Európai Unióban, és lépéseket tesz a határokon átnyúló levegőszennyezés problémájának kezelésére is.

A javaslat tehát megfelel a szubszidiaritás elvének.

Az arányosság elve

A javaslat megfelel az arányosság elvének, mivel nem lép túl azon a szinten, amely szükséges annak a célnak az eléréséhez, hogy a belső piac megfelelő működése és a környezet magas szintű védelme egyaránt biztosítva legyen.

A javaslat hatásvizsgálata keretében végrehajtott költség-haszon elemzés kimutatja, hogy a választott kibocsátási határértékek a társadalom egésze számára hasznosak.

Az eszközök megválasztása

A javasolt jogi eszköz: rendelet. Más jogi eszközök a következő oknál fogva nem lennének megfelelőek:

- A rendelet alkalmazása helyénvalónak tekinthető, mivel biztosítja a rendelkezések betartását, ugyanakkor nem igényli a tagállamok jogrendszerébe történő átültetést.

A javaslat az „osztott szintű megközelítést” alkalmazza, amelyet más jogszabályokban, pl. a nehéz tehergépjárművek kibocsátásaira vonatkozó korábbi irányelvben⁵ is alkalmaznak. Ez a megközelítés azt irányozza elő, hogy a jogszabály javaslata és elfogadása két különböző, de párhuzamos úton történjék:

- a fő rendelkezéseket egy az EK-Szerződés 95. cikkén alapuló rendeletben együttdöntési eljárással először az Európai Parlament és a Tanács állapítja meg („együttdöntési javaslat”);

⁵ A 2005/78/EK irányelvvel (HL L 313., 2005.11.29., 1. o.) végrehajtott 2005/55/EK irányelv (HL L 275., 2005.10.20., 1. o.).

- ezután a fő rendelkezéseket végrehajtó műszaki leírásokat egy másik rendelet határozza meg, amelyet a Bizottság fogad el egy szabályozási bizottság segítségével („komitológiai javaslat”).

4) KÖLTSÉGVETÉSI VONZAT

A javaslat nincs hatással a Közösség költségvetésére.

5) TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

Szimuláció, kísérleti szakasz és átmeneti időszak

A javaslat általános átmeneti időszakokról rendelkezik, hogy kellő alkalmazkodási időt biztosítson a járműgyártók számára.

Egyszerűsítés

A javaslat hozzájárul a jogszabályok egyszerűsítéséről.

A Bizottság „A közösségi jog korszerűsítése és egyszerűsítése” című közleménye a Tanács, az Európai Parlament, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága számára⁶ a közösségi jogszabályok egyszerűsítése egyik kiemelt területként határozza meg a gépjárművek típusjóváahagyását. A 2005/55/EK, a 2005/78/EK és a 2006/51/EK irányelv hatályát veszti. Ezen kívül a gépjárművek motorteljesítményére vonatkozó 80/1269/EGK irányelv⁷ és annak módosításai is hatályukat veszítik, és műszaki előírásaikat ez a javaslat fogja tartalmazni.

A javaslat az (uniós vagy nemzeti szintű) hatóságokra vonatkozóan a közigazgatási eljárások egyszerűsítéséhez is hozzájárul. A javaslat szerepel a Bizottságnak a közösségi joganyag naprakésszé tételére és egyszerűsítésére irányuló gördülő programjában, illetve a 2007/ENTR/009 hivatkozás szerinti jogalkotási munkaprogramjában.

Meglévő jogszabályok hatályon kívül helyezése

A javaslat elfogadása hatályos jogszabályok hatályon kívül helyezéséhez vezet. Ez részletesen a javaslat 15. cikkében található.

Európai Gazdasági Térség

A javasolt jogi aktus EGT-vonatkozású ügyeket érint, ezért ki kell terjeszteni az Európai Gazdasági Térségre.

⁶ COM (2003) 71 végleges, 2003.2.11.

⁷ A Tanács 1980. december 16-i 80/1269/EGK irányelve a gépjárművek motorteljesítményére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 375., 1980.12.31., 46. o.).

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, valamint a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 95. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára⁸,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁹,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően¹⁰,

mivel:

- (1) A belső piac olyan belső határok nélküli térség, amelyben biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. Ebből a célból a gépjárművek átfogó közösségi típusjóváhagyási rendszere alkalmazandó. A gépjárművek kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó műszaki követelményeket ezért harmonizálni kell a tagállamonként eltérő követelmények elkerülése érdekében, valamint hogy biztosított legyen a környezet magas szintű védelme.
- (2) Ez a rendelet a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹¹ (a továbbiakban: keretirányelv) alapján kidolgozott közösségi típusjóváhagyási eljárás összefüggésében egy új, különálló rendelet. Az irányelv IV., VI. és XI. mellékletét ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (3) Az Európai Parlament kérését követően a gépjárművekre vonatkozó közösségi jogszabályokba új szabályozási megközelítést vezettek be. Ezért ez a rendelet csak a járművek kibocsátására vonatkozó alapvető rendelkezéseket állapítja meg, míg a műszaki előírásokat a komitológiai eljárások szerint elfogadott végrehajtási intézkedések határozzák majd meg.

⁸ HL C [...], [...], [...] o.

⁹ HL C [...], [...], [...] o.

¹⁰ HL C [...], [...], [...] o.

¹¹ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

- (4) Az Európai Parlament és a Tanács 2002. július 22-i 1600/2002/EK határozata a hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program megállapításáról előírja, hogy a szennyezést olyan szintre kell csökkenteni, amely minimalizálja az emberi egészségre gyakorolt káros hatásokat, különleges figyelmet fordítva az érzékeny népességcsoportokra és a környezet egészére. A közösségi jogszabályok megfelelő szabványokat hoztak létre a környezeti levegő minőségéről az emberi egészség és különösen az érzékeny egyének védelmére, valamint a nemzeti kibocsátási határértékek vonatkozásában. A Tiszta levegőt Európának elnevezésű program (CAFE - Clean Air For Europe programme) oda vezetett, hogy elfogadtak egy levegőszennyezésre vonatkozó tematikus stratégiát¹². A tematikus stratégia egyik következtetése szerint a levegőminőségre vonatkozó európai uniós célok eléréséhez a közlekedési ágazat (légi, tengeri és szárazföldi közlekedés), a háztartások, valamint az energia-, a mezőgazdasági és az ipari ágazat kibocsátásának további csökkentésére van szükség. A járművek kibocsátásainak csökkentését ezzel összefüggésben egy átfogó stratégia keretében kell megközelíteni. Az Euro VI szabvány az egyik olyan intézkedés, amely a használatban lévő járművek olyan légszennyező anyag kibocsátásának csökkentésére irányul, mint például a szilárd káros anyagok (PM), valamint az olyan ózon-előanyagoké, mint a nitrogén-oxidok és a szénhidrogének.
- (5) Az EU levegőminőségi céljainak megvalósítása a járművek kibocsátásának csökkentésére irányuló folyamatos erőfeszítést igényel. Ezért az ágazatot egyértelműen tájékoztatni kell a jövőbeni kibocsátási határértékekről.
- (6) Különösen a nehéz tehergépjárművek nitrogén-oxid-kibocsátását kell csökkenteni a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek és a nemzeti kibocsátási határértékek betartása érdekében. A nitrogén-oxid-kibocsátásra vonatkozó határértékek kitűzésének már most biztosítania kell a járműgyártók számára, hogy terveiket hosszú távra és európai léptékben alakíthassák ki.
- (7) A kibocsátási szabványok meghatározása során fontos figyelembe venni azok hatásait a piacok és a gyártók versenyképességére, a felmerülő közvetlen és közvetett üzleti költségeket, valamint az innováció ösztönzése, a levegőminőség javulása, az egészségügyi kiadások csökkenése terén jelentkező előnyöket, és a járművek várható élettartamának növekedését.
- (8) A belső piac működésének javításához – különösen az áruk szabad mozgása, a letelepedés szabadsága és a szolgáltatásnyújtás szabadsága tekintetében – szükséges egyrészt a korlátlan hozzáférés a járműjavítási információkhoz, a műszaki információk szabványosított formátumban történő elérése, másrészt a járműjavítási és -karbantartási információs szolgáltatások piacán folyó valóságos verseny. Az ilyen információk nagy hányada a fedélzeti diagnosztikai rendszerekhez és azoknak a jármű más rendszereivel való kölcsönhatásához kapcsolódik. Helyénvaló meghatározni azokat a műszaki specifikációkat, amelyeket a gyártók internetes oldalainak követniük kell, valamint a kis- és középvállalkozások számára elfogadható hozzáférést biztosító célzott intézkedéseket.
- (9) A Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie azokat a még nem szabályozott kibocsátásokat, amelyek az új üzemanyag-összetételek, motortechnológiák és

¹²

COM(2005)0446, 2005.9.21.

kibocsátásszabályozó rendszerek egyre szélesebb körben való használata következtében jelennek meg, és szükség esetén e kibocsátások szabályozása érdekében javaslatot kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

- (10) Helyénvaló az olyan alternatív üzemanyagot felhasználó járművek bevezetésének ösztönzése, amelyek nitrogén-oxid- és részecske-kibocsátása alacsony. Ennél fogva határértékeket kell bevezetni a szénhidrogének, a metántól különböző szénhidrogének és a metán vonatkozásában.
- (11) Az ultrafinom szilárd káros anyagok (0,1 µm vagy kisebb méretű szilárd anyagok) kibocsátása szabályozásának biztosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy elfogadhasson egy részecskeszámon alapuló szabályozást is a szilárd károsanyag-kibocsátás tekintetében a jelenleg használt tömeg alapú megközelítés mellett. A részecskeszámon alapuló megközelítésnek az ENSZ-EGB légszennyezőrészecske-mérő program (Particulate Measurement Programme – PMP) eredményeire kell támaszkodnia, és figyelembe kell vennie a már elfogadott ambíciózus környezetvédelmi célokat.
- (12) A Bizottságnak világszinten harmonizált menetciklusokat kell elfogadnia a vizsgálati eljárások vonatkozásában, amelyek az EK kibocsátási típus-jóváhagyási rendeletei alapjául szolgálnak. A használat közbeni tényleges kibocsátások ellenőrzésére szolgáló hordozható kibocsátásmérő rendszerek alkalmazását és a menetcikluson kívüli kibocsátások (OCE) ellenőrzésére irányuló eljárások bevezetését is mérlegelni kell.
- (13) A jármű használata során a kibocsátás ellenőrzése szempontjából fontos szerepet töltenek be a fedélzeti diagnosztikai rendszerek (OBD). A valóságban tapasztalható tényleges kibocsátás szabályozásának fontossága miatt a Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie az ilyen rendszerekre vonatkozó követelményeket és a hibafigyelésnél alkalmazott tűréshatárokat.
- (14) Annak érdekében, hogy megfigyelhető legyen az ágazat hozzájárulása az üvegházhatást okozó gázok globális kibocsátásához, a Bizottságnak be kell vezetnie a nehéz tehergépjárművek üzemanyag-fogyasztásának és szén-dioxid-kibocsátásának mérését.
- (15) Annak érdekében, hogy jobban lehessen ellenőrizni a használat közbeni tényleges kibocsátásokat, köztük a menetcikluson kívüli kibocsátásokat is, és hogy könnyebbé váljon a használatban lévő járművek megfelelőségének vizsgálata, hordozható kibocsátásmérő rendszereken alapuló vizsgálati módszereket és teljesítmény-előírásokat kell elfogadni.
- (16) A levegőminőségi célok elérésére tekintettel a Bizottságnak harmonizált rendelkezéseket kell bevezetnie annak biztosítására, hogy a nehéz tehergépjárművek és motorok menetcikluson kívüli kibocsátásait a motor-üzemállapotok és a környezeti működési feltételek széles skáláján megfelelően szabályozzák.
- (17) Az utókezelő berendezés megfelelő működése alapvető követelmény a szennyező kibocsátásokra vonatkozó szabványok teljesítéséhez, különösen az NO_x esetében. Ebben az összefüggésben olyan intézkedéseket kell bevezetni, amelyek biztosítják a reagensek használatán alapuló rendszerek megfelelő működését.

- (18) A tagállamok képesek arra, hogy pénzügyi ösztönzőkkel felgyorsítsák a közösségi szinten elfogadott követelményeket teljesítő járművek forgalomba hozatalát. Ez a rendelet nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy a kibocsátást figyelembe vegyék a gépjárműadók számításának alapján.
- (19) A tagállamoknak szabályokat kell megállapítaniuk az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókról, és biztosítaniuk kell e büntetések érvényesítését. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.
- (20) A 80/1269/EK irányelvben lefektetett, a gépjárművek motorteljesítményére vonatkozó előírásokat át kell vennie ennek a rendeletnek, és a 715/2007/EK rendeletnek. Ezért a 715/2007/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell, és a 80/1269/EK irányelvet hatályon kívül kell helyezni.
- (21) A 715/2007/EK rendelet 14. cikkének (6) bekezdését el kell hagyni, mivel ez a rendelet hatályon kívül helyezi azt az irányelvet, amire a bekezdés hivatkozik. Következésképpen a 715/2007/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (22) Annak érdekében, hogy egyszerűsödjenek a közösségi jogszabályok, helyénvaló a hatályos irányelveket egy rendelettel helyettesíteni. A rendelet használata biztosítja, hogy a részletes műszaki rendelkezések közvetlenül alkalmazhatók legyenek a gyártókra, a jóváhagyó hatóságokra és a műszaki szolgáltatókra, és hogy a rendelkezéseket gyorsan és hatékonyan lehessen aktualizálni. A nehéz tehergépjárművek kibocsátásaira vonatkozó hatályos jogszabályok: a 2005/55/EK, a 2005/78/EK és a 2006/51/EK irányelv hatályukat veszítik.
- (23) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal¹³ összhangban kell elfogadni.
- (24) Különösen arra vonatkozóan kellene hatásköröket ruházni a Bizottságra, hogy részecskeszám-alapú határértékeket állapíthasson meg az I. mellékletben, konkrétan meghatározza az NO₂ megengedett szintjét az NO_x határértékeken belül, külön típus-jóváhagyási eljárásokat, vizsgálatokat és követelményeket határozzon meg, valamint intézkedéseket fogadjon el a menetcikluson kívüli kibocsátásokat, a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférést és a kibocsátások mérésére szolgáló mérési ciklusokat illetően. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és e rendelet új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítésére irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (25) E rendelet céljait – nevezetesen a belső piac kiteljesítését a gépjárművek kibocsátásaira vonatkozó közös műszaki követelmények bevezetésén keresztül, valamint annak biztosítását, hogy a független piaci szereplők ugyanúgy hozzáférjenek a járműjavítási és karbantartási információkhoz, mint a hivatalos forgalmazók és szervizek – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket

¹³ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22. 11. o.) módosított határozat.

hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben megfogalmazott arányosság elvével összhangban e rendelet nem lép túl azon, amire szükség van a célkitűzések eléréséhez,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet közös műszaki előírásokat határoz meg a gépjárművek, motorok és pótalkatrészek típusjóváhagyására kibocsátásuk tekintetében.

E rendelet szabályokat határoz meg a használatban lévő járművek és motorok megfelelőségére, a kibocsátásszabályozó berendezések élettartamára, a fedélzeti diagnosztikai rendszerekre, az üzemanyag-fogyasztás mérésére, a széndioxid-kibocsátásra és a dízelfüstre, valamint az OBD- és a járműjavítási és -karbantartási információk hozzáférhetőségére.

2. cikk

Hatály

Ezt a rendeletet a 2007/46/EGK irányelv II. mellékletében meghatározott, 2610 kg referenciatömeget meghaladó M₁, M₂, N₁ és N₂ kategóriájú járművekre, valamint az M₃ és N₃ kategóriába tartozó minden gépjárműre alkalmazni kell, a mellékletben meghatározottak szerint.

Ezt a rendeletet a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése sérelme nélkül kell alkalmazni.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

- (1) „motor”: a jármű meghajtását biztosító erőforrás, amelyre önálló műszaki egységként a 2007/46/EGK irányelv 3. cikkének 25. pontjában meghatározottak szerint típusjóváhagyás adható;
- (2) „gáznemű károsanyagok”: a kipufogógázzal kibocsátott szén-monoxid, nitrogén-oxidok nitrogén-dioxid egyenértékben kifejezve (NO₂) és szénhidrogének;
- (3) „szilárd káros anyagok”: a kipufogógáz azon összetevői, amelyeket a kipufogócsőnél a hígított kipufogógázból 52°C (325°K) maximális hőmérsékleten távolítanak el az átlagos kibocsátás ellenőrzéséhez használt vizsgálati eljárásnál meghatározott szűrőkkel;
- (4) „kipufogócsőnél történő kibocsátás”: a kibocsátott gáznemű és szilárd káros anyagok;

- (5) „forgattyúház”: azok a motoron belüli vagy kívüli terek, amelyeket olyan belső vagy külső vezetékek kötnek össze az olajteknővel, amelyeken keresztül a gázok és gőzök kiszivároghatnak;
- (6) „kibocsátásszabályozó berendezés”: a jármű kipufogócsőnél történő kibocsátásainak szabályozására és/vagy korlátozására szolgáló komponensek;
- (7) „fedélzeti diagnosztikai rendszer” vagy „OBD-rendszer”: olyan kibocsátásszabályozó berendezés, amely számítógépes memóriában tárolt hibakódok segítségével képes meghatározni az működési hiba valószínűsíthető helyét;
- (8) „hatástalanító stratégia”: olyan kibocsátásszabályozó stratégia, amely akár a jármű szokásos működése során, akár a típusjóváahagyási vizsgálati eljárásokban alkalmazott környezeti viszonyoktól és üzemállapotoktól eltérő feltételek esetén csökkenti a kibocsátásszabályozás hatékonyságát;
- (9) „eredeti kibocsátásszabályozó berendezés”: olyan kibocsátásszabályozó berendezés vagy ilyen berendezések együttese, amelyre kiterjed az adott járműre megadott típusjóváahagyás;
- (10) „kibocsátásszabályozó pótkomponens”: olyan kibocsátásszabályozó berendezés vagy ilyen berendezések együttese, amelyet az eredeti kibocsátásszabályozó berendezés pótlására szántak, és amelyre a 2007/46/EK irányelv 3. cikkében meghatározott önálló műszaki egységként jóváahagyás szerezhető;
- (11) „járműjavítási és -karbantartási információ”: minden olyan információ, amely a jármű hibájának megállapításához, a jármű karbantartásához, ellenőrzéséhez, időszakos felülvizsgálatához, javításához, újraprogramozásához vagy újraindításához szükséges, és amelyet a gyártók hivatalos forgalmazói és szervizeik rendelkezésére bocsátanak, az ilyen információk későbbi módosításait és kiegészítéseit is ideértve. Ez az információ kiterjed az alkatrészek vagy berendezések járműre való felszereléséhez szükséges valamennyi információra;
- (12) „független gazdasági szereplők”: azok a hivatalos forgalmazók és szervizeken kívüli vállalkozások, amelyek a gépjárművek javításában és karbantartásában közvetlenül vagy közvetve részt vesznek, különösen a járműjavítók, a járműjavító felszerelések, eszközök vagy pótalkatrészek gyártói vagy forgalmazói, a műszaki tájékoztatók megjelentetői, az autókлубok, a közúti segélyszolgálatok, az ellenőrzési és vizsgálati szolgáltatásokat kínáló gazdasági szereplők, az alternatív üzemanyaggal működő járművek berendezéseit szerelők, gyártók és javítók számára képzést kínáló gazdasági szereplők;
- (13) „alternatív üzemanyaggal működő jármű”: az a jármű, amelyet úgy terveznek, hogy legyen képes legalább egy olyan üzemanyaggal működni, amely légköri hőmérsékleten és nyomáson gázhalmazállapotú, vagy alapjában véve nem ásványi olajszármazék;
- (14) „referenciatömeg”: a menetkész jármű tömege, a járművezető 75 kg-mal figyelembe vett átlagtömegével csökkentve és megnövelve 100 kg átlagtömeggel.

4. cikk

A gyártók kötelezettségei

1. A gyártók kötelesek bizonyítani, hogy minden új jármű, amelyet a Közösségben értékesítenek, regisztrálnak vagy üzembe helyeznek, minden új motor, amelyet a Közösségben értékesítenek vagy üzembe helyeznek, és minden új kibocsátásszabályozó pótkerendezés, amely a 8. cikk alapján típusjóváhagyásra kötelezett, és amelyet a Közösségben értékesítenek vagy üzembe helyeznek, az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak megfelelően típusjóváhagyással rendelkezik.
2. A gyártók kötelesek biztosítani a gyártás megfelelőségét, a kibocsátásszabályozó berendezések tartósságát és a használatban lévő járművek megfelelőségét ellenőrző típusjóváhagyási eljárások elvégzését.

A gyártó olyan műszaki intézkedéseket tesz, hogy azok biztosítsák a kipufogócsőnél történő szennyezőanyag-kibocsátás hatékony korlátozását, ennek a rendeletnek megfelelően, a motor egész élettartama alatt, szokásos üzemi körülmények között.

E célból az a kilométer-teljesítmény és referenciaidőszak, amely alapján a típusjóváhagyáshoz a kibocsátásszabályozó berendezéseken végrehajtott tartóssági vizsgálat és a használatban lévő járművek vagy motorok megfelelőségvizsgálata végrehajtásra kerül, a következő:

- a) M_1 , N_1 és M_2 kategóriájú járművekre szerelt motorok esetén 160 000 km illetve öt év;
 - (b) 300 000 km illetve hat év a legfeljebb 16 tonna műszakilag megengedett legnagyobb tömegű N_2 vagy N_3 kategóriájú, és a legfeljebb 7,5 tonna műszakilag megengedett legnagyobb tömegű M_3 kategóriájú és I. osztályú, II. osztályú, A. osztályú és B. osztályú járművekbe szerelt motorok esetében;
 - c) 700 000 km illetve hét év a legfeljebb 16 tonna műszakilag megengedett legnagyobb tömegű N_3 kategóriájú, és a legfeljebb 7,5 tonna műszakilag megengedett legnagyobb tömegű M_3 kategóriájú és III. osztályú és B. osztályú járművekbe szerelt motorok esetében.
3. A Bizottság a 2007/46/EK irányelv 39. cikke (9) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően meghatározza a 1. és 2. bekezdés végrehajtására vonatkozó konkrét eljárásokat és követelményeket.

5. cikk

Követelmények és vizsgálatok

1. A gyártók biztosítják az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek való megfelelést.
2. A gyártók kötelesek olyan felszereléssel ellátni a motort és a járművet, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló komponensek tervezése, kialakítása és

összeállítása lehetővé tegye a motor és a jármű számára a rendes használat során az e rendeletnek való megfelelést.

3. Tilos a kibocsátásszabályozó berendezések hatékonyságát csökkentő hatástalanító stratégiák használata.
4. A Bizottság a 2007/46/EK irányelv 39. cikkének (9) bekezdésében említett eljárással összhangban intézkedéseket fogad el e cikk végrehajtására. Ezen intézkedések az alábbiakra vonatkoznak:
 - a) kipufogócsőnél történő kibocsátások, ideértve a mérési ciklusokat, a menetcikluson kívüli kibocsátásokat, a részecskeszámot, az üresjárat fordulatszámánál tapasztalható kibocsátásokat, a füst átlátszatlanságát és a kibocsátásszabályozó berendezések helyes működését és regenerálását;
 - b) kibocsátások a forgattyúházból;
 - c) a fedélzeti diagnosztikai rendszerek és a használatban lévő járművek kibocsátásszabályozó berendezéseinek teljesítménye;
 - d) kibocsátásszabályozó berendezések tartóssága, kibocsátásszabályozó pótkomponensek, a használatban lévő motorok és járművek megfelelősége, gyártásmegfelelőség és közlekedésre való alkalmasság;
 - e) szén-dioxid-kibocsátások és üzemanyag-fogyasztás;
 - f) a típusjóvá hagyások kiterjesztése;
 - g) a mérőberendezések;
 - h) referencia-üzemanyagok;
 - i) a motorteljesítmény mérése;
 - j) az NO_x szabályozására szolgáló megoldások helyes működését biztosító konkrét rendelkezések; ezeknek az intézkedéseknek biztosítaniuk kell, hogy azok a járművek, amelyek csak reagenssel tudják elérni az NO_x kibocsátására vonatkozó határértékeket, nem működtethetők ilyen reagens nélkül.

A Bizottság a 2007/46/EK irányelv 39. cikkének (9) bekezdésében említett eljárással összhangban egyéb intézkedéseket fogadhat el a konkrét eljárásokkal, valamint a típusjóvá hagyáshoz szükséges vizsgálatokkal és előírásokkal kapcsolatban.

6. cikk

Az információhoz való hozzáférés

1. A gyártók korlátlan és szabványosított hozzáférést biztosítanak a fedélzeti diagnosztikai rendszerre vonatkozó információkhoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz a független gazdasági szereplők számára.

A 715/2007/EK rendelet 6. és 7. cikkei alkalmazandók.

2. A Bizottság a 2007/46/EK irányelv 39. cikkének (9) bekezdésében említett eljárással összhangban e cikk (1) bekezdésének végrehajtása céljából meghatározza és naprakészen tartja azokat a technikai specifikációkat, amelyek szerint az OBD-, és a járműjavítási és -karbantartási információkat nyilvánossá kell tenni.

A Bizottság a 2007/46/EK irányelv 39. cikkének (9) bekezdésében említett eljárással összhangban elfogadhat további olyan intézkedéseket is, amelyek e cikk (1) bekezdésének végrehajtásához szükségesek.

7. cikk

A reagenst használó rendszerekkel kapcsolatos követelmények

1. A járművek gyártói, javítói és üzemeltetői nem módosítják a jogszabályok kijátszásának céljával az olyan rendszereket, amelyek reagenst használnak.
2. A járművek üzemeltetőinek biztosítani kell, hogy ne lehessen működtetni a járművet reagens nélkül.

8. cikk

A járművek és motorok típusjóváahagyási kérelmének menetrendje

1. A 16. cikk második bekezdésének első mondatában rögzített dátummal kezdődően a nemzeti hatóságok a kibocsátásokkal kapcsolatos indokok alapján az olyan új típusú motorok vagy járművek tekintetében kötelesek megtagadni az EK-típusjóváahagyás vagy a nemzeti típusjóváahagyás megadását, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek.

Az Euro VI-nál korábbi kibocsátás-szabályozási szakasznak megfelelő típusjóváahagyási műszaki bizonyítvány adható olyan járművek és motorok részére, amelyeket harmadik országba történő kivitelre szánnak, feltéve, hogy ezek a bizonyítványok egyértelműen kimondják, hogy a kérdéses járművek és motorok nem léphetnek be a közösségi piacra.

2. 2014. október 1-jei hatállyal az olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg e rendelet előírásainak, a nemzeti hatóságok nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi bizonyítványokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában, és a kibocsátásokkal kapcsolatos indokkal megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és üzembe helyezését.

Ugyanettől az időponttól kezdve, a használatban lévő járművek motorjainak cseréjére szánt motorok kivételével, a nemzeti hatóságok megtiltják az olyan új motorok értékesítését vagy használatát, amelyek nem felelnek meg ennek a rendeletnek.

3. E cikk (1) és (2) bekezdésének sérelme nélkül, és a 4. cikk (3) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésének első albekezdésében és a 6. cikk (2) bekezdésének első albekezdésében említett végrehajtási intézkedések hatályba lépésétől függően, a nemzeti hatóság nem utasíthatja el a jármű kibocsátásokkal kapcsolatos indokkal az EK-típusjóváhagyás vagy a nemzeti típusjóváhagyás megadását a gyártó kérésére, és nem akadályozhatja meg az új típusú járművek vagy motorok nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy üzembe helyezését sem, amennyiben az érintett jármű vagy motor megfelel ennek a rendeletnek.

9. cikk

A tagállamok kötelezettségei a cserealkatrészek típusjóváhagyásával kapcsolatban

A nemzeti hatóságoknak meg kell tiltaniuk az e rendelet szerint jóváhagyott járművekbe szánt kibocsátásszabályozó pótberendezések értékesítését, illetve járműbe szerelését, ha azok nem olyan típusúak, mint amelyekre a típusjóváhagyást e rendeletnek megfelelően megadták.

10. cikk

Pénzügyi ösztönzők

1. E rendelet végrehajtási intézkedéseinek hatályba lépésétől függően a tagállamok pénzügyi ösztönzőket nyújthatnak az olyan sorozatgyártású gépjárművekre vonatkozóan, amelyek megfelelnek ennek a rendeletnek.

Ezek az ösztönzők minden olyan új járműre vonatkoznak, amelyeket az érintett tagállamban hoznak forgalomba, és megfelelnek ennek a rendeletnek. Ugyanakkor alkalmazásukat legkésőbb 2014. október 1-jén meg kell szüntetni.

2. E rendelet végrehajtási intézkedéseinek hatályba lépésétől függően a tagállamok pénzügyi ösztönzőket nyújthatnak a használatban lévő járműveknek az I. mellékletben lefektetett kibocsátási határértékek elérése érdekében történő felújítására, és a rendeletnek nem megfelelő járművek forgalomból való kivonására.
3. Az (1) és (2) bekezdésben említett pénzügyi ösztönzők összege egyik gépjárműtípus esetében sem lépheti túl az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek való megfelelés biztosítására bevezetett műszaki berendezések többletköltségét, a járműbe való beszerelés költségét is beleértve.
4. A Bizottságot tájékoztatni kell az (1) és (2) bekezdésben említett pénzügyi ösztönzők bevezetésére vagy megváltoztatására vonatkozó tervekről.

11. cikk

Szankciók

1. A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókkal kapcsolatos rendelkezéseket, és meg hozzák a szankciók végrehajtása érdekében szükséges valamennyi intézkedést. Az előírt szankcióknak

hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok e rendelkezésekről legkésőbb [DÁTUM *e rendelet hatálybalépésétől számított 18 hónap*]-ig tájékoztatják a Bizottságot, és haladéktalanul közlik a Bizottsággal az e rendelkezéseket érintő minden későbbi módosítást is.

2. A gyártók szankcióval járó jogsértéseinek típusai a következők:
- a) hamis nyilatkozat tétele a jóváhagyási eljárás vagy a visszahíváshoz vezető eljárások során,
 - b) a típusjóváhagyás, illetve a használatban lévő járművek megfelelőségvizsgálati eredményeinek meghamisítása;
 - c) olyan adatok vagy műszaki előírások visszatartása, amelyek visszahíváshoz vagy a típusjóváhagyás visszavonásához vezethetnek;
 - d) hatástalanító stratégiák alkalmazása;
 - e) az adatokhoz való hozzáférés megtagadása.

A gyártók, javítók és üzemeltetők szankcióval járó jogsértései közé tartozik a reagenst használó rendszerek jogszabályok kijátszását célzó módosítása is.

Az üzemben tartó szankcióval járó jogsértései közé tartozik a járművek reagens nélküli vezetése.

12. cikk

A specifikációk újrafogalmazása

1. Az ENSZ-EGB járműelőírások harmonizálásának világfóruma védnöksége alatt folyó légszennyezőrészecske-mérő programjának befejezését követően a Bizottság a Közösségen belüli környezetvédelem szintjének csökkentése nélkül:
 - a) részecskeszámon alapuló határértékeket vezet be, és amennyiben szükséges, meghatározza az NO₂ megengedett szintjét az NO_x határértékeken belül; a 2007/46/EK irányelv 39. cikkének (2) bekezdésével összhangban.
 - b) a részecskeszámra vonatkozó mérési eljárást fogad el.
2. A Bizottság korrelációs együtthatókat állít fel az európai átmeneti ciklus (ETC) és az európai állandósult állapotú ciklus (ESC) között a 2005/55/EK irányelvben leírtaknak megfelelően, valamint a világszinten harmonizált átmeneti menetciklus (WHTC) és a világszinten harmonizált állandósult állapotú menetciklus (WHSC) között, és ennek megfelelően kiigazítja a határértékeket.
3. A Bizottság folyamatosan felülvizsgálja az 5. cikk (4) bekezdésében említett eljárásokat, vizsgálatokat és követelményeket, valamint a kibocsátások mérésére használt mérési ciklusokat.

Ha a felülvizsgálat kimutatja, hogy ezek a eljárások, vizsgálatok, követelmények és mérési ciklusok már nem megfelelők, illetve nem tükrözik a valós kibocsátásokat, akkor azokat ki kell igazítani oly módon, hogy azok megfelelően tükrözzék a valós közúti vezetés által generált kibocsátásokat.

4. A Bizottság folyamatosan figyelemmel kíséri a 3. cikk 2. pontjában felsorolt szennyező anyagokat. Amennyiben a Bizottság úgy látja, hogy helyénvaló lenne további szennyező anyagok kibocsátásának a szabályozása, megfelelően módosítja ezt a rendeletet.

13. cikk

A 715/2007/EK rendelet módosításai

A 715/2007/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 5. cikk (3) bekezdése a következőképpen módosul:
 - i. a h) pont utáni „és” szót el kell hagyni;
 - ii. a bekezdés a következő j) ponttal egészül ki:
„j) a motorteljesítmény mérése.”
2. A 14. cikk (6) bekezdését el kell hagyni.

14. cikk

A 2007/46/EK irányelv módosítása

A 2007/46/EK irányelv IV., VI. és IX. melléklete e rendelet II. melléklete alapján módosul.

15. cikk

Hatályon kívül helyezés

1. A 80/1269/EGK tanácsi irányelv, a 88/195/EGK, a 97/21/EK, az 1999/99/EK és a 2005/78/EK bizottsági irányelv, valamint a 2005/55/EK irányelv 2014. október 1-jével hatályát veszti.
2. A hatályon kívül helyezett irányelvekre történő hivatkozást az e rendeletre történő hivatkozásként kell érteni.

16. cikk

Hatálybalépés

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

Ezt a rendeletet 2013. április 1-jétől kell alkalmazni. Ugyanakkor a 8. cikk (3) bekezdése és a 10. cikk a rendelet hatálybalépésének napjától alkalmazandó, míg a II. melléklet 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) és 3(d)(i) pontja 2014. október 1-jétől alkalmazandó.

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

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET

Euro VI kibocsátási határértékek

	Határértékek							
	CO (mg/kWh)	összes szénhidr ogén (mg/kWh)	metántó l különbö ző szénhidr ogének (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x (3) (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	PM tömege (mg/kWh)	PM (1) mennyi sége (száma) (db/kWh)
ESC (CI)	1500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	400	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Megjegyzés:

PI = szikragyújtás (positive ignition)

CI = kompressziós gyújtás (compression ignition)

(1) A részecskeszámra vonatkozó előírás később kerül meghatározásra

(2) A WHSC-re és WHTC-re vonatkozó határértékeket később vezetik be, amint megállapították a jelenlegi ciklusokra (ESC és ETC) vonatkozó korrelációs együtthatókat

(3) Az NO_x határértékeken belül az NO₂ megengedett szintje későbbi szakaszban is megállapítható

II. MELLÉKLET

A 2007/46/EK irányelv módosítása

A 2007/46/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A IV. melléklet I. része a következőképpen módosul:

a) a táblázat a következőképp módosul:

i. a 40. pontot el kell hagyni;

ii. a melléklet a következő 41a. ponttal egészül ki.

Tárgy	Szabályozási aktus száma	Hivatkozás a Hivatalos Lapra	Alkalmazhatóság									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41a. Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek/ információhoz való hozzáférés	[.../.../EK]	[HL L ..., ..., ... o.]	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X				

iii. a következő kiegészítést kell beilleszteni:

„¹²

Olyan 2610 kg referenciatömeget meghaladó járművekre, amelyekre a 715/2007/EK rendelet alapján nem adtak típusjóvá hagyást (a gyártó kérésére, és feltéve, hogy referenciatömegük nem haladja meg a 2840 kg-ot)”

b) A függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 40. pontot el kell hagyni;

ii. a függelék a következő 41a. ponttal egészül ki.

	Tárgy	Hivatkozás szabályozási aktusra	Hivatkozás a Hivatalos Lapra	M ₁
41a.	Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek, kivéve a fedélzeti diagnosztikai rendszerekre és az információkhoz való hozzáférésre vonatkozó összes előírást /Információhoz való hozzáférés	[.../.../EK]	[HL L ..., ..., ... o. i]	A

2. A VI. melléklet függelékében a táblázat a következőképpen módosul:

a) a 40. pontot el kell hagyni;

b) a táblázat a következő 41a. ponttal egészül ki.

Tárgy	Hivatkozás szabályozási aktusra	Az alábbival módosított	A következő változatokra vonatkozik
41a. Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek/információhoz való hozzáférés	[.../.../EK]		

3. A XI. melléklet a következőképpen módosul:

a) az 1. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 40. pontot el kell hagyni

ii. a függelék a következő 41a. ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
41a	Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek/információhoz való hozzáférés	[.../.../EK]	G+H	G+H	G+H	G+H

b) a 2. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 40. pontot el kell hagyni;

ii. a táblázat a következő 41a. ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
41a.	Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek/információhoz való hozzáférés	[.../.../EK]	X	X	X	X	X	X				

c) A 4. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 40. pontot el kell hagyni;

ii. a függelék a következő 41a. ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41a.	Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek/információhoz való hozzáférés	[.../.../EK]	H	H	H	H	H				

d) Az 5. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 40. pontot el kell hagyni;

ii. a függelék a következő 41a. ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	N3 kategóriájú önjáró daru
41a.	Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek/információhoz való hozzáférés	[.../.../EK]	X