

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

► **B** AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 715/2007/EK RENDELETE

(2007. június 20.)

a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében
történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 171., 2007.6.29., 1. o.)

Módosította:

Hivatalos Lap

		Szám	Oldal	Dátum
► <u>M1</u>	A Bizottság 692/2008/EK rendelete (2008. július 18.)	L 199	1	2008.7.28.
► <u>M2</u>	A Bizottság 566/2011/EU rendelete (2011. június 8.)	L 158	1	2011.6.16.



**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 715/2007/EK
RENDELETE**

(2007. június 20.)

a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről

(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 javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A belső piac egy belső határok nélküli térség, ahol biztosítani kell az áruk, személyek, szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. E célból működik a gépjárművek átfogó közösségi típusjóváhagyási rendszere, amelyet a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv ⁽³⁾ hozott létre. 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 70/156/EGK irányelv szerinti közösségi típusjóváhagyási eljáráshoz kapcsolódóan elfogadott több önálló szabályozási aktus egyike. Ezért az említett irányelvet ennek megfelelően módosítani kell.
- (3) Az Európai Parlament kérésére új szabályozási megközelítést vezettek be az EU járművekre vonatkozó joganyagában. Ezért ez a rendelet a járművek kibocsátására vonatkozó alapvető rendelkezéseket állapítja meg, míg a műszaki előírásokat a komitológiai eljárások szerint elfogadott végrehajtási intézkedések határozzák majd meg.

⁽¹⁾ HL C 318., 2006.12.23., 62. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2006. december 13-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2007. május 30-i határozata.

⁽³⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 81. o.) módosított irányelv.

▼B

- (4) 2001 márciusában a Bizottság elindította a „Tiszta levegőt Európának” (Clean Air For Europe, CAFE) programot, amelynek fő elemeit egy 2005. május 4-i közlemény körvonalazza. Ennek eredményeként egy 2005. szeptember 21-i közleménnyel elfogadtásra került a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégia. A tematikus stratégia egyik következtetése szerint a levegőminőségre vonatkozó európai uniós célok eléréséhez a közlekedési ágazat (légi, tengeri és szárazföldi közlekedés), a háztartások és az energia-, mezőgazdasági és ipari ágazat kibocsátásának további csökkentésére van szükség. A járművek kibocsátásainak csökkentését ezzel összefüggésben egy átfogó stratégia keretében kell megközelíteni. Az Euro 5-ös és a Euro 6-os norma a részecskekibocsátások és az ózonprekurzorok (például a nitrogén-oxidok és szénhidrogének) kibocsátásának csökkentésére irányuló intézkedések egyike.
- (5) Az EU levegőminőségi céljainak megvalósítása a járművek kibocsátásának csökkentésére irányuló folyamatos erőfeszítést igényel. Ezért az ipari ágazatot egyértelműen tájékoztatni kell a jövőbeni kibocsátási határértékekről. Ebből a megfontolásból e rendelet az Euro 5-ös normán túlmenően az Euro 6 szakaszra előírt kibocsátási határértékeket is tartalmazza.
- (6) Különösen a dízel meghajtású gépjárművek nitrogén-oxid-kibocsátását kell jelentősen csökkenteni a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében. Ehhez el kell érni az Euro 6 szakasz ambiciózus határértékeit, anélkül, hogy le kellene mondani a dízel motor üzemanyag-fogyasztással, valamint szénhidrogén- és szénmonoxid-kibocsátással kapcsolatos előnyeiről. A nitrogén-oxid csökkentésére vonatkozó lépés korai kitűzése már most biztosítja a járműgyártók számára, hogy terveiket hosszú távra és európai léptékben alakíthassák ki.
- (7) A kibocsátási előírások meghatározása során fontos figyelembe venni azok hatásait a piacokra és a gyártók versenyképességére, az üzleti vállalkozások számára felmerülő közvetlen és közvetett költségeket és az innováció ösztönzése, a levegőminőség javulása, az egészségügyi kiadások csökkenése és a várható élet-tartam növekedése terén jelentkező előnyöket, valamint a széndioxid kibocsátásra gyakorolt átfogó hatásait.
- (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 megtalálásához használható szabványosított formátumban, másrészt a járműjavítási és -karbantartási információk szolgáltatásainak piacán folyó valóságos verseny. Ezen információk nagy hányada a fedélzeti diagnosztikai (OBD-) rendszerekhez és azok más járműrendszerekkel való interakciójához kapcsolódik. Helyénvaló meghatározni a gyártók internetes oldalai által követhető műszaki előírásokat, valamint a kis- és középvállalkozások számára elfogadható hozzáférést biztosító célzott

▼B

intézkedéseket. Az összes gazdasági szereplő bevonásával megállapított közös szabványok, mint pl. az OASIS ⁽¹⁾-formátum elősegíthetik a gyártók és a szolgáltatók közötti információcserét. Kezdetben tehát meg kell követelni az OASIS formátum műszaki előírásainak használatát, és kérni kell a Bizottságot arra, hogy szólítsa fel a CEN/ISO-t, hogy az OASIS-formátum időbeni cseréje érdekében fejlessze normává ezt a dokumentumot.

- (9) E rendelet hatálybalépését követően legkésőbb négy évvel a Bizottság felülvizsgálja az összes járműjavítási és -karbantartási információhoz hozzáférést biztosító rendszer működését, annak meghatározása érdekében, hogy szükséges-e egy típusjóváahagyásról szóló felülvizsgált keretirányelvben egybefoglalni a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférésre vonatkozó rendelkezéseket. Ha a járművekkel kapcsolatos valamennyi információhoz való hozzáférésre vonatkozó rendelkezéseket az említett irányelvbe illesztik, akkor az e rendeletben foglalt megfelelő rendelkezéseket hatályon kívül kell helyezni, feltéve hogy a javítási és karbantartási információkhoz való hozzáférés joga a jelenlegi szinten marad.
- (10) A Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie a még nem szabályozott kibocsátásokat, amelyek az új üzemanyag összetételek, motortechnológiák és kibocsátáscsökkentő 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.
- (11) Az alacsony nitrogén- és részecsk kibocsátású, alternatív üzemanyaggal működő járművek bevezetése és fenntartása érdekében, és hogy ezzel egyidejűleg ösztönözzék a benzinmeghajtású járművek kibocsátásának csökkentését, ez a rendelet külön határértékeket vezet be a szénhidrogének és a nem-metán szénhidrogének összességére vonatkozóan.
- (12) Továbbra is erőfeszítéseket kell tenni a szigorúbb kibocsátási értékhatárok érvényesítése érdekében, beleértve a széndioxid-kibocsátások csökkentését, garantálva, hogy ezen értékhatárok a használatban levő járművek tényleges teljesítményére vonatkozzanak.
- (13) Az ultrafinomrészecsk kibocsátások csökkentése érdekében (PM 0,1 µm-re vagy kevesebbre) a Bizottságnak a lehető leghamarabb, de legkésőbb az Euro 6 szakasz hatálybalépésekor a jelenleg használt tömegalapú megközelítés mellett meg kell határozni a részecskeszámra alapuló megközelítésnek az ENSZ-EGB Légszennyezőrészecsk vizsgálat Program (Particulate Measurement Programme – PMP) eredményeire kell támaszkodnia, és figyelembe kell vennie a már elfogadott ambiciózus környezetvédelmi célokat.

⁽¹⁾ Organization for the Advancement of Structured Information Standards.

▼B

- (14) Ahhoz, hogy a kibocsátott részecsketömeg és -szám laboratóriumi mérése minél többször megismételhető legyen, a Bizottságnak egy új mérési eljárást kell elfogadnia a mostani helyett. Ezt a lehető leghamarabb, de legkésőbb az Euro 6 szakasz hatálybalépésekor kell megtenni a PMP eredményei alapján. Az új mérési eljárás bevezetését követően újra be kell állítani az e rendeletben rögzített, a kibocsátott részecskék-tömegére vonatkozó határértékeket, mivel az új eljárás alacsonyabb szintű tömeget rögzít, mint a jelenlegi.
- (15) A Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie, hogy átdolgozásra szorul-e az Új Európai Menetciklus, amely az EK-típusjóváhagyással kapcsolatos kibocsátási szabályok alapját képező vizsgálati eljárás. Lehetséges, hogy a járműspecifikációk és a vezetői viselkedés változásai a vizsgálati ciklusok korszerűsítését vagy felváltását teszik szükségessé. Elképzelhető, hogy átdolgozásra van szükség ahhoz, hogy a valóságos kibocsátások megfeleljenek a típusjóváhagyás során mért értékeknek. Mérlegelni kell a hordozható kibocsátásmérő berendezések alkalmazását és a túllépést tiltó („not-to-exceed”) szabályozási koncepció bevezetését is.
- (16) A jármű használata során a kibocsátás-csökkentés szempontjából fontos szerepet töltenek be az OBD-rendszerek. A valós kibocsátás csökkentésének fontossága miatt a Bizottságnak folyamatosan felül kell vizsgálnia az ilyen rendszerekre vonatkozó követelményeket és a hibafigyelésnél alkalmazott küszöbértékeket.
- (17) Szabványosítani kell a járművek üzemanyag-fogyasztásának és szén-dioxid kibocsátásának mérési módszerét, hogy a tagállamok közötti kereskedelmet technikai akadályok ne gátolhassák. Azt is biztosítani kell továbbá, hogy a vásárlók és fogyasztók tájékoztatása objektív és pontos legyen.
- (18) A Bizottságnak a jövőbeni kibocsátási normákra irányuló javaslata elkészítése előtt tanulmányokat kell végeznie annak megállapítására, hogy továbbra is szükséges-e a gépjárműkategóriák felbontása további csoportokra, és alkalmazhatók-e tömegtől független kibocsátási határértékek.
- (19) A tagállamoknak képesnek kell lennie arra, hogy pénzügyi ösztönzőkkel felgyorsítsák a közösségi szinten elfogadott követelményeket teljesítő járművek forgalomba hozatalát. Ezeknek az ösztönzőknek azonban meg kell felelniük a Szerződés rendelkezéseinek, különösen az állami támogatásokra vonatkozó szabályoknak. Ez a belső piac torzulásainak megelőzéséhez szükséges. Ez a rendelet nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy a kibocsátást figyelembe vegyék a gépjárműadók számításának alapjában.

▼B

- (20) Mivel a gépjárművek általi kibocsátásra és üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó joganyag több mint 35 év alatt alakult ki, és jelenleg több mint 24 irányelvben oszlik el, tanácsos ezeket az irányelveket egy új rendelettel és néhány végrehajtási intézkedéssel helyettesíteni. A rendelet biztosítja majd, hogy a részletes műszaki rendelkezések közvetlenül alkalmazandók legyenek a gyártókra, a jóváhagyó hatóságokra és a műszaki szolgáltatókra, és hogy azok sokkal gyorsabban és hatékonyabban korszerűsíthetők legyenek. A 70/220/EGK irányelvet ⁽¹⁾, a 72/306/EGK irányelvet ⁽²⁾, a 74/290/EGK irányelvet ⁽³⁾, a 80/1268/EGK irányelvet ⁽⁴⁾, a 83/351/EGK irányelvet ⁽⁵⁾, a 88/76/EGK irányelvet ⁽⁶⁾, a 88/436/EGK irányelvet ⁽⁷⁾, a 89/458/EGK irányelvet ⁽⁸⁾, a 91/441/EGK irányelvet ⁽⁹⁾, a 93/59/EGK irányelvet ⁽¹⁰⁾, a 94/12/EK irányelvet ⁽¹¹⁾,

⁽¹⁾ A Tanács 1970. március 20-i 70/220/EGK irányelve (HL L 76., 1970.4.6., 1. o.) a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekkel kapcsolatos tagállami jogszabályok közelítéséről. A legutóbb a 2003/76/EK bizottsági irányelvvel (HL L 206., 2003.8.15., 29. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ A Tanács 1972. augusztus 2-i 72/306/EGK irányelve (HL L 190., 1972.8.20., 1. o.) a járművekben használt dízelmotorok szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről. A legutóbb a 2005/21/EK bizottsági irányelvvel (HL L 61., 2005.3.8., 25. o.) módosított irányelv.

⁽³⁾ A Tanács 1974. május 28-i 74/290/EGK irányelve (HL L 159., 1974.6.15., 61. o.) a gépjárművek külső gyújtású motorjainak kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról. A 2006/101/EK irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 238. o.) módosított irányelv.

⁽⁴⁾ A Tanács 1980. december 16-i 80/1268/EGK irányelve (HL L 375., 1980.12.31., 36. o.) a gépjárművek tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről. A legutóbb a 2004/3/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 49., 2004.2.19., 36. o.) módosított irányelv.

⁽⁵⁾ A Tanács 1983. június 16-i 83/351/EGK irányelve (HL L 197., 1983.7.20., 1. o.) a gépjárművek külső gyújtású motorjainak kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról.

⁽⁶⁾ A Tanács 1987. december 3-i 88/76/EGK irányelve (HL L 36., 1988.2.9., 1. o.) gépjárművek motorjainak kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról.

⁽⁷⁾ A Tanács 1988. június 16-i 88/436/EGK irányelve (HL L 214., 1988.8.6., 1. o.) gépjárművek motorjainak kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (dízelmotorok légszennyezőrészecske-kibocsátásának korlátozásáról) szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról.

⁽⁸⁾ A Tanács 1989. július 18-i 89/458/EGK irányelve (HL L 226., 1989.8.3., 1. o.) az 1,4 liter hengerűrtartalom alatti személygépjárművekre vonatkozó európai kibocsátási szabványok tekintetében a gépjárművek külső gyújtású motorjainak kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról.

⁽⁹⁾ A Tanács 1991. június 26-i 91/441/EGK irányelve (HL L 242., 1991.8.30., 1. o.) a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról.

⁽¹⁰⁾ A Tanács 1993. június 28-i 93/59/EGK irányelve (HL L 186., 1993.7.28., 21. o.) a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról.

⁽¹¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1994. március 23-i 94/12/EK irányelve (HL L 100., 1994.4.19., 42. o.) a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekről.

▼B

a 96/69/EK irányelvet ⁽¹⁾, a 98/69/EK irányelvet ⁽²⁾, a 2001/1/EK irányelvet ⁽³⁾, a 2001/100/EK irányelvet ⁽⁴⁾ és a 2004/3/EK irányelvet ⁽⁵⁾ ezért hatályon kívül kell helyezni. Ezen kívül a tagállamoknak hatályon kívül kell helyezniük a hatályon kívül helyezett irányelveket átültető jogszabályokat.

- (21) A gépjárművek kibocsátására vonatkozó jogszabályok hatályának pontosítása céljából úgy kell módosítani 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. szeptember 28-i 2005/55/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ⁽⁶⁾, hogy az kiterjedjen valamennyi nehézjárművre, ezáltal nyilvánvalóvá téve, hogy ez a rendelet a kis teljesítményű járművekre vonatkozik.
- (22) A hatályos irányelvekről az e rendeletre történő zökkenőmentes átállás biztosítása érdekében e rendeletnek csak a hatálybalépését követő bizonyos időszak eltelte után kellene alkalmazandónak lennie. Ezen időszak alatt azonban a gyártóknak lehetőséget kell adni annak megválasztására, hogy járműveikre a hatályos irányelvek vagy e rendelet szerint kívánják jóváhagyást szerezni. Másfelől, a pénzügyi ösztönzőkre vonatkozó rendelkezéseknek közvetlenül e rendelet hatálybalépése után alkalmazandónak kell lenniük. A hatályos irányelvek alapján megadott típusjóvá hagyások érvényességét e rendelet hatálybalépése nem befolyásolja.
- (23) A hatályos irányelvek és az e rendelet közötti zökkenőmentes átmenet biztosítása érdekében az Euro 5 szakaszban számolni kell bizonyos kivételekkel, a különös szociális igények teljesítésére tervezett járművek tekintetében. Ezek a kivételek az Euro 6 szakasz hatálybalépésével megszűnnek.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1996. október 8-i 96/69/EK irányelve (HL L 282., 1996.11.1., 64. o.) a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról.

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1998. október 13-i 98/69/EK irányelve (HL L 350., 1998.12.28., 1. o.) a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekről.

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2001. január 22-i 2001/1/EK irányelve (HL L 35., 2001.2.6., 34. o.) a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekről szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról.

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2001. december 7-i 2001/100/EK irányelve (HL L 16., 2002.1.18., 32. o.) a gépjárművek kibocsátása által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK tanácsi irányelv módosításáról.

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. február 11-i 2004/3/EK irányelve (HL L 49., 2004.2.19., 36. o.) a 70/156/EGK és 80/1268/EGK tanácsi irányelvek az N₁ kategóriájú gépjárművek széndioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának mérése tekintetében történő módosításáról.

⁽⁶⁾ HL L 275., 2005.10.20., 1. o. A legutóbb a 2006/51/EK bizottsági irányelvvel (HL L 152., 2006.6.7., 11. o.) módosított irányelv.

▼B

- (24) A rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak ⁽¹⁾ megfelelően kell elfogadni.
- (25) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy bevezesse a I. mellékletbe a részecskeszám-alapú határértékeket és hogy állapítsa meg újra az említett mellékletben szereplő tömegalapú határértékeket. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (26) A Bizottságot arra is fel kell hatalmazni, hogy állapítson meg külön típusjóváahagyási eljárásokat, vizsgálatokat és követelményeket, valamint egy módosított eljárást a részecskeszám és tömeg szerinti határértékek mérésére, valamint hogy intézkedéseket fogadjon el a hatástalanító berendezések használata, a járműjavítási és karbantartási információk hozzáférhetősége, valamint a kibocsátások mérésére szolgáló vizsgálati ciklusok tekintetében. 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.
- (27) Mivel 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 hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubsidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

TÁRGY, HATÁLY ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

1. cikk

Tárgy

(1) Ez a rendelet közös technikai követelményeket határoz meg gépjárművek („járművek”) és pótalkatrészek– így például a kibocsátáscsökkentő pótkerendezések – típusjóváahagyására kibocsátásuk tekintetében.

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK tanácsi határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított irányelv.

▼B

(2) Emellett a rendelet szabályokat határoz meg a kibocsátáscsökkentő berendezések üzemelés közbeni megfelelésére, élettartamára, a fedélzeti diagnosztikai (OBD-) rendszerekre, az üzemanyag-fogyasztás mérésére és a járműjavítási és -karbantartási információk hozzáférhetőségére.

*2. cikk***Hatály**

(1) Ezt a rendeletet a 70/156/EGK irányelv II. mellékletében meghatározott, 2 610 kg referenciatömeget meg nem haladó M₁, M₂, N₁ és N₂ kategóriájú járművekre kell alkalmazni.

(2) A gyártó kérésére az e rendelet szerint megadott típusjóváhagyás kiterjeszthető az (1) bekezdésben meghatározott járműveken kívül a 70/156/EGK irányelv II. mellékletében meghatározott, 2 840 kg referenciatömeget meg nem haladó M₁, M₂, N₁ és N₂ kategóriájú járművekre, amelyek megfelelnek az e rendeletben és végrehajtási intézkedéseiben megállapított feltételeknek.

*3. cikk***Fogalom meghatározások**

E rendelet és végrehajtási intézkedései alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

1. „hibrid jármű”: olyan jármű, amely hajtását legalább két különböző energiaátalakító és két különböző (a járművön elhelyezett) energiátároló rendszer biztosítja;
2. „különös szociális igények teljesítésére tervezett járművek”: M₁ kategóriájú dízelüzemű járművek, amelyek:
 - a) a 70/156/EGK irányelv szerinti, különleges rendeltetésű járművek, amelyek referenciatömege meghaladja a 2 000 kg-ot;
 - b) 2 000 kg referenciatömeget meghaladó és a vezetőt is beleszámolva 7 vagy több személy szállítására tervezett járművek, kivéve 2012. szeptember 1-jétől kezdődő hatállyal a 70/156/EGK irányelvben meghatározott M₁G kategóriájú járműveket;vagy
 - c) 1 760 kg referenciatömeget meghaladó, kifejezetten kereskedelmi célból gyártott, kerekes szék járművön belüli használatára alkalmas járművek;vagy
3. „referenciatömeg”: a menetkész jármű tömege, a járművezető 75 kg-mal figyelembe vett átlagtömegével csökkentve, és 100 kg átlagtömeggel megnövelve;
4. „gáz-halmazállapotú szennyező anyagok”: a kipufogógázzal kibocsátott szén-monoxid, nitrogén-oxidok nitrogén-dioxid egyenértékben kifejezve (NO₂) és szénhidrogének;

▼B

5. „légszennyező részecskék”: 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;
6. „kipufogócső kibocsátás”: a kibocsátott gáz-halmazállapotú szennyező anyagok és légszennyező részecskék;
7. „párolgási kibocsátás”: a gépjármű üzemanyag-ellátó rendszeréből kibocsátott szénhidrogéngőz, ami különbözik a kipufogócsőnél történő kibocsátástól;
8. „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;
9. „fedélzeti diagnosztikai” vagy „OBD-rendszer”: olyan kibocsátás-szabályozást szolgáló rendszer, amely számítógép-memóriában tárolt hibakódok segítségével képes meghatározni az üzemzavar valószínűsíthető helyét;
10. „hatástalanító berendezés”: bármely olyan tervezési elem, amely érzékeli a hőmérsékletet, a járműsebességét, a motor fordulatszámát (a percenkénti fordulatszámot), a sebességfokozatot, a kipufogó- és szívócsővezetékben keletkező vákuumot vagy bármely más paramétert a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása, működésének modulálása, késleltetése vagy kikapcsolása céljából, és amely bizonyos, a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során ésszerűen várható feltételek mellett csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát;
11. „kibocsátáscsökkentő berendezés”: a jármű kipufogócsőnél történő és párolgási kibocsátások csökkentését és/vagy korlátozását szolgáló alkatrészei;
12. „eredeti kibocsátáscsökkentő berendezés”: olyan kibocsátás-csökkentő berendezés vagy ilyen berendezések együttese, amelyre kiterjed az adott járműre megadott típusjóváhagyás;
13. „kibocsátáscsökkentő pótberendezés”: olyan kibocsátás-csökkentő berendezés vagy ilyen berendezések együttese, amelyet az eredeti kibocsátás-csökkentő berendezés pótlására szántak, és amelyre a 70/156/EGK irányelvben meghatározott önálló műszaki egységként jóváhagyás szerezhető;
14. „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 forgalmazóik 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;

▼B

15. „független gazdasági szereplők”: azok a hivatalos forgalmazókon és szervizeken kívüli vállalkozások, amelyek a gépjárművek javításában és karbantartásában közvetlenül vagy közvetve részt vesznek, különösen a javítók, a javító felszerelések, eszközök vagy pótalkatrészek gyártói vagy forgalmazói, a műszaki tájékoztatók megjelentetői, az autóklubok, a közúti segélyszolgálatok, az ellenőrzési és vizsgálati szolgáltatásokat kínáló gazdasági szereplők, az alternatív üzemanyaggal működő járművek berendezéseit szerelők, a gyártók és javítók számára képzést kínáló gazdasági szereplők;
16. „bioüzemanyag”: a közlekedés számára biomasszából gyártott folyékony vagy gázhalmazállapotú üzemanyag;
17. „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.

II. FEJEZET

A GYÁRTÓK TÍPUSJÓVÁHAGYÁSI KÖTELEZETTSÉGEI

4. cikk

A gyártók kötelezettségei

(1) A gyártók kötelesek bizonyítani, hogy minden új jármű, amelyet a Közösségben értékesítenek, regisztrálnak vagy üzembe helyeznek, az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak megfelelően típusjóváhagyással rendelkezik. A gyártóknak azt is bizonyítaniuk kell, hogy a Közösségben értékesített vagy üzembe helyezett minden típusjóváhagyást igénylő új kibocsátáscsökkentő pótkészítés az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak megfelelően típusjóváhagyással rendelkezik.

Ezek a kötelezettségek magukban foglalják az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékek és az 5. cikkben említett végrehajtási intézkedések teljesítését is.

(2) A gyártók kötelesek biztosítani a gyártás megfelelőségét, a kibocsátáscsökkentő berendezések élettartamát és az üzemelés közbeni megfelelést ellenőrző típusjóváhagyási eljárások elvégzését.

Továbbá, a gyártó műszaki intézkedéseinek biztosítaniuk kell, hogy e rendelet értelmében, a kipufogócsőnél és a párolgással keletkező szennyező anyag kibocsátást, a jármű rendes üzemeltetési feltételek szerinti normál élettartama folyamán hatékonyan korlátozzák. Ezért az üzemelés közbeni megfelelésre vonatkozó intézkedéseket 5 évvel bezárólag, illetve 100 000 km megtétele után, attól függően, hogy melyik van előbb, ellenőrizni kell. A kibocsátáscsökkentő berendezések típusjóváhagyás céljából végzett élettartam-vizsgálata 160 000 kilométer után esedékes. Ennek érdekében a gyártó számára lehetővé kell tenni a próbapados „öregedési” tesztelést, a (4) bekezdésben említett végrehajtási intézkedésekkel összhangban.

Az üzemelés közbeni megfelelést, különösen a kipufogócső kibocsátásoknál ellenőrizni kell az I. mellékletben megállapított kibocsátási határértékekhez képest. A párolgási kibocsátások és az alacsony környezeti hőmérsékleten történő kibocsátások ellenőrzésének javítása érdekében az ellenőrzési eljárásokat felül kell vizsgálnia a Bizottságnak.

▼B

(3) A gyártóknak egy, a vásárlás időpontjában a jármű vásárlójának átadandó dokumentumban meg kell határozniuk a széndioxid-kibocsátásra és az üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó számadatokat.

(4) A (2) és (3) bekezdés végrehajtására vonatkozó konkrét eljárásokat és követelményeket a 15. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően kell meghatározni.

*5. cikk***Követelmények és vizsgálatok**

(1) A gyártó köteles olyan felszereléssel ellátni a járművet, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrészek tervezése, kialakítása és összeállítása lehetővé tegye a jármű számára a rendes használat során az e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek való megfelelést.

(2) Tilos a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata. A tilalom nem vonatkozik az alábbi esetekre:

a) a berendezés használata a motor sérülés vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt;

b) a berendezés a motorindításra vonatkozó követelmények teljesítésén túl nem üzemel;

vagy

c) a vizsgálati eljárások alapján véve olyan feltételek mellett folynak, amelyekkel ellenőrizhető a párolgási kibocsátás és az átlagos kibocsátás a kipufogócsőnél.

(3) A típusjóváhagyás e bekezdésben meghatározott konkrét eljárásait, vizsgálatait és követelményeit, valamint a (2) bekezdés végrehajtására vonatkozó követelményeket – amelyek e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányulnak – a 15. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás szerint kell elfogadni. Ide tartozik a következőkkel kapcsolatos követelmények meghatározása:

a) kipufogócső kibocsátások, ideértve a vizsgálati ciklusokat, az alacsony környezeti hőmérsékletet, az üresjárat fordulatszámánál tapasztalható kibocsátásokat, a füst átlátszatlanságát és az utókezelő rendszerek működését és felújítását;

b) párolgási kibocsátások és kibocsátások a forgattyúházból;

c) az OBD-rendszerek és a kibocsátáscsökkentő berendezések üzemelés közbeni teljesítménye;

d) kibocsátáscsökkentő berendezések élettartama, kibocsátáscsökkentő pótberendezések, üzemelés közbeni megfelelés, gyártásmegfelelés és közlekedésre való alkalmasság;

▼B

- e) üvegházhatású gázok kibocsátásának és az üzemanyag-fogyasztásnak a mérése;
 - f) hibrid járművek és alternatív üzemanyagú járművek;
 - g) a típusjóvá hagyások és követelmények kiterjesztése a kis mennyiséget gyártókra;
 - h) a vizsgálóberendezések;
- valamint
- i) referencia-üzemanyagok, úgymint benzin, gázolaj, gázhalmazállapotú üzemanyagok és bioüzemanyagok, úgymint bioetanol, biodízel és biogáz.

A fenti követelmények, amennyiben alkalmazhatók, a járművekre azok üzemanyagának típusától függetlenül vonatkoznak.

III. FEJEZET

A JÁRMŰJAVÍTÁSI ÉS -KARBANTARTÁSI INFORMÁCIÓK HOZZÁFÉRHETŐSÉGE*6. cikk***A gyártók kötelezettségei**

(1) A gyártók kötelesek internetes oldalakon keresztül szabványosított formátumban korlátlan hozzáférést biztosítani a független gazdasági szereplők számára a járműjavítási és -karbantartási információkhoz azonnal és gyorsan elérhető, a hivatalos forgalmazók és szervizek számára biztosított szolgáltatáshoz vagy hozzáféréshez képest megkülönböztetést nem jelentő módon. E cél elérésének elősegítése érdekében az információkat kezdetben az OASIS-formátum ⁽¹⁾ műszaki követelményeivel összhangban kell szolgáltatni. A gyártók ezenkívül képzési anyagot bocsátanak a független gazdasági szereplők, valamint a hivatalos forgalmazók és szervizek rendelkezésére.

▼M2

(2) Az (1) bekezdésben említett információk tartalmazzák a következőket:

- a) egyértelmű jármű-azonosítás;
- b) szervizkönyvek, ideértve a javítási és karbantartási bejegyzéseket;
- c) műszaki kézikönyvek;
- d) alkatrészekre és hibaaazonosításra vonatkozó információk (például a mérések legkisebb és legmagasabb elméleti értékei);

⁽¹⁾ Az „OASIS-formátum” az SC2-D5 sz. OASIS-dokumentum (Gépjárműjavítási információk formátuma – Format of Automotive Repair Information) műszaki előírásait jelenti, 1.0. verzió, 2003. május 28. (elérhető: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>) és a SC1-D2 sz. OASIS-dokumentum (Gépjárművekre vonatkozó követelmények leírása – Autorepair Requirements Specification) 3.2., 3.5., 3.6., 3.7. és 3.8. szakasza 6.1. verzió, 2003. január 10. (elérhető: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>), kizárólag nyitott szöveges és grafikus formátumok.

▼ M2

- e) bekötési vázlatok;
- f) diagnosztikai hibakódok (a gyártóra jellemző kódokat is beleértve);
- g) a járműtípusra vonatkozó szoftverkalibrációs azonosítási szám;
- h) a védett eszközökre és berendezésekre vonatkozó, valamint azok révén szolgáltatott információk;
- i) az adatok rögzítésére vonatkozó információk, valamint a kétirányú felügyeleti és vizsgálati adatok; és
- j) szabványos munkaegységek vagy a javítási és karbantartási feladatok időtartama, ha ezeket akár közvetlenül, akár harmadik félen keresztül a gyártó hivatalos forgalmazói és szervizei rendelkezésére bocsátják.

▼ B

- (3) Egy adott járműgyártó elosztóhálózatában részes hivatalos forgalmazókat vagy szervizeket e rendelet alkalmazásában független gazdasági szereplőknek kell tekinteni, amennyiben olyan járművek javítását és karbantartását végzik, amelyek esetében nem tagjai a járműgyártó elosztóhálózatának.
- (4) Az információs rendszer karbantartásának céljára szolgáló információk kivételével a járműjavítási és -karbantartási információknak mindenkor hozzáférhetőeknek kell lenniük.
- (5) Az OBD-kompatibilis cserealkatrészek vagy szervizalkatrészek, diagnosztikai eszközök és vizsgálóberendezések gyártása és karbantartása céljából a gyártók kötelesek megkülönböztetés nélkül minden érdeklődő alkatrész-, diagnosztikai eszköz vagy vizsgálóberendezés-gyártó vagy javító számára megadni a megfelelő OBD-, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkat.
- (6) Az alternatív üzemanyagú gépjárművekben alkalmazott autóiipari felszerelések tervezése és gyártása céljából a gyártók kötelesek a megfelelő OBD-, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkat, megkülönböztetéstől mentesen, az alternatív üzemanyagú gépjárművek autóiipari felszerelése minden érdekelt gyártójának, beszerelőjének vagy javítójának rendelkezésére bocsátani.
- (7) EK-típusjóváhagyás és a nemzeti típusjóváhagyás kérésekor a gyártónak bizonyítania kell a típusjóváhagyást végző hatóság számára az e rendeletnek való megfelelést a járműjavítási és -karbantartási, valamint az (5) bekezdésben említett információk hozzáférhetősége tekintetében. Abban az esetben, ha ezek az információk az adott időpontban még nem állnak rendelkezésre, vagy még nem felelnek meg az ebben a rendeletben és végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak, a gyártónak a típusjóváhagyás időpontjától számított hat hónapon belül biztosítania kell azokat. Amennyiben ezen az időszakon belül nem bizonyítja a megfelelést, a jóváhagyást végző hatóság megteszi a megfelelő intézkedéseket a megfelelésbiztosítása érdekében.

▼B

A járműjavítási és -karbantartási információk későbbi módosításait és kiegészítéseit a gyártónak ugyanakkor kell hozzáférhetővé tennie internetes oldalain, valamint ezzel párhuzamosan a hivatalos szervizek számára is.

▼M2

(8) Amennyiben a járművek javítási és karbantartási bejegyzéseit a járműgyártó központi adatbázisában vagy egy, az ő nevében létrehozott központi adatbázisban tárolják, a 692/2008/EK bizottsági rendelet⁽¹⁾ XIV. mellékletének 2.2. pontja szerint akkreditált és engedélyezett független szervizek számára a hivatalos forgalmazókra vagy szervizekre vonatkozókkal megegyező feltételek mellett térítésmentes hozzáférést kell biztosítani az említett bejegyzésekhez, annak érdekében, hogy információkat vihessenek be az általuk elvégzett javításról és karbantartásról.

▼B*7. cikk***A járműjavítási és -karbantartási információk hozzáférési díja**

(1) A gyártók ésszerű és arányos díjat számíthatnak fel az e rendelet hatálya alá tartozó járműjavítási és karbantartási információkhoz való hozzáférésért; a díj akkor nem ésszerű vagy arányos, ha akadályozza a hozzáférést azáltal, hogy nem veszi figyelembe, hogy a független gazdasági szereplő milyen mértékben veszi azt igénybe.

▼M2

(2) A gyártók a járműjavítási és -karbantartási információkat – az olyan tranzakciós szolgáltatásokat is beleértve, mint az újraprogramozás vagy a műszaki segítségnyújtás – óránkénti, napi, havi és éves időtartamra kötelesek hozzáférhetővé tenni, az információk hozzáférési díja a hozzáférés időtartama szerint változik. Az időalapú hozzáférés mellett a gyártók tranzakciónkénti hozzáférést is felkínálhatnak, amely esetében a díjak számlázása tranzakciónként, és nem a hozzáférés időtartama alapján történik. Ha a gyártó mindkét hozzáférési rendszert alkalmazza, a független szervizek választanak az időalapú vagy a tranzakciónkénti hozzáférési rendszer között.

▼B*8. cikk***Végrehajtási intézkedések**

A 6. és 7. cikkek végrehajtásához szükséges intézkedéseket – amelyek e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányulnak – a 15. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni. Ez magában foglalja az OBD-információk, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk rendelkezésre bocsátásának módjával kapcsolatos műszaki előírások meghatározását és frissítését, különös figyelmet fordítva a kis- és középvállalkozások sajátos igényeire.

⁽¹⁾ HL L 199., 2008.7.28., 1. o.



9. cikk

Jelentés

A Bizottság 2011. július 2-ig jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférés rendszerének működéséről, különös tekintettel a versenyre, illetve a belső piac működésére gyakorolt hatásra, valamint a környezeti előnyökre. A jelentésben ki kell térni arra, hogy helyes volna-e a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférésre vonatkozó összes rendelkezést egy típusjövahagyásról szóló, felülvizsgált keretirányelvben egységesíteni.

IV. FEJEZET

A TAGÁLLAMOK KÖTELEZETTSÉGEI

10. cikk

Típusjövahagyás

(1) 2007. július 2-től kezdődő hatállyal a nemzeti hatóságok nem tagadhatják meg a gyártó által kért EK-típusjövahagyás vagy nemzeti típusjövahagyás megadását egy új járműtípusra a járművek kibocsátásaival vagy üzemanyag-fogyasztásával kapcsolatos okokból, illetve nem tilthatják meg egy új jármű nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy üzembe helyezését akkor, ha az érintett jármű e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek, valamint különösen az I. melléklet 1. táblázatában meghatározott Euro 5, illetve az I. melléklet 2. táblázatában meghatározott Euro 6 határértékeknek megfelel.

(2) 2009. szeptember 1-től, illetve az N₁ kategória II. és III. osztályába és az N₂ kategóriába tartozó járművek esetében 2010. szeptember 1-től a nemzeti hatóságoknak meg kell tagadniuk az EK-típusjövahagyás vagy a nemzeti típusjövahagyás megadását a kibocsátásokkal vagy üzemanyag-fogyasztással kapcsolatos okokból azokra az új járműtípusokra, amelyek e rendeletnek és a végrehajtási intézkedéseinek és különösen a mellékleteknek nem felelnek meg, kivéve az I. melléklet 2. táblázatában meghatározott Euro 6 határértékeket. A kipufogócső kibocsátásra vonatkozó vizsgálatnak a különös szociális igények teljesítésére tervezett járművekre alkalmazott határértékei megegyeznek az N₁ kategória III. osztályára alkalmazott értékekkel.

(3) 2011. január 1-jétől, illetve az N₁ kategória II. és III. osztályába és az N₂ kategóriába tartozó járművek, valamint a különös szociális igények teljesítésére tervezett járművek esetében 2012. január 1-jétől, azon új járművek esetében, amelyek e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek – különösen a mellékleteknek, kivéve az I. melléklet 2. táblázatában foglalt Euro 6 határértékeket – nem felelnek meg, a nemzeti hatóságoknak úgy kell tekinteniük, hogy a megfelelőségi igazolások már nem érvényesek a 70/156/EGK irányelv 7. cikke (1) bekezdésében foglaltak céljára, és a kibocsátásokkal vagy üzemanyag-fogyasztással kapcsolatos okokból meg kell tiltaniuk az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és üzembe helyezését. A kipufogógáz-kibocsátásra vonatkozó vizsgálatnak a különös szociális igények teljesítésére tervezett járművekre alkalmazott határértékei megegyeznek az N₁ kategória III. osztályára alkalmazott értékekkel.

▼B

(4) 2014. szeptember 1-jétől, valamint az N₁ kategória II. és III. osztályába és az N₂ kategóriába tartozó járművek esetében 2015. szeptember 1-jétől a nemzeti hatóságoknak meg kell tagadniuk az EK-típusjóváahagyás vagy a nemzeti típusjóváahagyás megadását a kibocsátásokkal vagy üzemanyag-fogyasztással kapcsolatos okokból azokra az új járműtípusokra, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek, valamint különösen az I. melléklet 2. táblázatában meghatározott Euro 6 határértékeknek.

(5) 2015. szeptember 1-jétől, valamint az N₁ kategória II. és III. osztályába és az N₂ kategóriába tartozó járművek esetében 2016. szeptember 1-jétől azon új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek, valamint különösen az I. melléklet 2. táblázatában meghatározott Euro 6 határértékeknek, a nemzeti hatóságoknak úgy kell tekinteniük, hogy a megfeleléségi igazolások már nem érvényesek a 70/156/EGK irányelv 7. cikkének (1) bekezdésében foglaltak céljára, és a kibocsátásokkal vagy üzemanyag-fogyasztással kapcsolatos okokból meg kell tiltaniuk az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és üzembe helyezését.

▼M1

(6) Az I. melléklet 1. és 2. táblázatában a részecskék tömegére megadott 5,0 mg/km kibocsátási határérték az (1), (2) és (3) bekezdésben megállapított időpontokban lép hatályba.

Az I. melléklet 1. és 2. táblázatában a részecskék tömegére megadott 4,5 mg/km kibocsátási határérték, illetve a részecskék számára vonatkozó határérték 2011. szeptember 1-jén lép hatályba a járművek új típusainak típusjóváahagyására és 2013. január 1-jén a Közösségen belül értékesített, nyilvántartásba vett vagy üzembe helyezett összes új járműre.

▼B*11. cikk***A pótalkatrészek típusjóváahagyása**

(1) A nemzeti hatóságoknak meg kell tiltaniuk az e rendelet szerint jóváahagyott járművekbe szánt kibocsátáscsökkentő pótkerendezések értékesítését, illetve járműbe szerelését, ha azok nem olyan típusúak, mint amelyre a típusjóváahagyást e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek megfelelően megadták.

(2) A nemzeti hatóságok továbbra is kiterjeszthetik az EK-típusjóváahagyásokat az e rendeletet megelőző szabványokhoz igazodó kibocsátáscsökkentő pótkerendezésekre az eredeti feltételek szerint. A nemzeti hatóságoknak meg kell tiltaniuk az ilyen kibocsátáscsökkentő pótkerendezések értékesítését vagy járműre szerelését, kivéve, ha azok olyan típusúak, mint amelyre a megfelelő típusjóváahagyást megadták.

(3) Az alkatrészek típusjóváahagyására vonatkozó követelmények elfogadása előtt típusjóváahagyott járművekbe történő beszerelésre szánt kibocsátáscsökkentő berendezések mentesülnek az (1) és (2) bekezdésben foglalt követelmények alól.



12. cikk

Pénzügyi ösztönzők

(1) A tagállamok rendelkezhetnek pénzügyi ösztönzők alkalmazásáról az e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek megfelelő sorozatban gyártott járművek tekintetében.

Ezeknek az ösztönzőknek minden olyan, a tagállam piacán értékesítésre kínált új járműre érvényesnek kell lennie, amely a 10. cikk (3) bekezdésében meghatározott időpontokat megelőzően eleget tesz legalább az I. melléklet 1. táblázatában foglalt kibocsátási határértékeknek; ezek az ösztönzők az ott meghatározott időpontokban megszűnnek.

Az olyan pénzügyi ösztönzők, amelyek kizárólag az I. melléklet 2. táblázatában foglalt kibocsátási határértékeket teljesítő járművekre vonatkoznak, olyan új járművek esetében adhatók, amelyeket a tagállam piacán a 10. cikk (3) bekezdésében megjelölt időpontoktól kezdődően kínáltak eladásra, a 10. cikk (5) bekezdésében megjelölt időpontok előtt; az ösztönzők a 10. cikk (5) bekezdésében meghatározott időpontokban megszűnnek.

(2) A tagállamok pénzügyi ösztönzőket nyújthatnak a használatban lévő járművek átalakításához és a nem megfelelő járművek leselejtezéséhez.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben említett pénzügyi ösztönzők összege egyik járműtípus esetében sem lépheti túl az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékek teljesítésének biztosítására bevezetett műszaki berendezések többletköltségét, a járműbe való beszerelés költségét is beleértve.

(4) A Bizottságot kellő időben tájékoztatni kell az (1) és (2) bekezdésben említett pénzügyi ösztönzők bevezetésére vagy megváltoztatására vonatkozó tervekről.

13. cikk

Szankciók

(1) A tagállamoknak meg kell határozniuk az e rendelet rendelkezéseinek gyártók általi megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó rendelkezéseket, és meg kell hozniuk a szükséges intézkedéseket azok végrehajtásának biztosítására. Az előírt szankcióknak hatásosnak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok ezekről a rendelkezésekről 2009. január 2-ig tájékoztatják a Bizottságot, és haladéktalanul közlik a Bizottsággal az azokat érintő minden későbbi módosítást is.

(2) A szankcióval járó jogsértések típusai a következők:

- a) hamis nyilatkozattétel a jóváhagyási eljárások, illetve a visszavonáshoz vezető eljárások során;
- b) a típusjóváhagyás, illetve az üzemelés közbeni megfelelés vizsgálati eredményeinek meghamisítása;
- c) olyan adatok vagy műszaki előírások visszatartása, amelyek a típusjóváhagyás visszavonásához vagy megvonásához vezethetnek;
- d) hibás berendezések alkalmazása;

és

- e) az információhoz való hozzáférés megtagadása.



V. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK*14. cikk***Az előírások újrafogalmazása**

(1) A Bizottság megvizsgálja annak lehetőségét, hogy a metánkibocsátást figyelembe vegye a széndioxid-kibocsátás számítása során. Amennyiben szükséges, a Bizottság javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a metánkibocsátás ellenőrzéséről, vagy korlátozásáról.

(2) A Járműelőírások Harmonizálásának Világfóruma (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations) védnöksége alatt folyó ENSZ-EGB légszennyezőrészecske-mérő program befejezését követően, de legkésőbb az Euro 6 hatálybalépésekor a Bizottság elfogadja a következő intézkedéseket, amelyek célja többek között e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítása, beleértve a kiegészítéssel történő módosítást is, a meglévő ambiciózus környezetvédelmi célok gyengítése nélkül:

a) e rendelet módosítása a 15. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban abból a célból, hogy újból beállítsa az e rendelet I. mellékletében megállapított részecsketömeg-alapú határértékeket, és ugyanabban a mellékletben olyan részecskeszám-alapú határértékeket vezessen be, amelyek nagyjából megfelelnek a benzinre és gázolajra vonatkozó tömegalapú határértékeknek;

b) egy átdolgozott részecskemérési eljárás és részecskeszám-alapú határérték elfogadása, a 15. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással.

(3) A bizottság folyamatosan felülvizsgálja az 5. cikk (3) bekezdésében említett eljárásokat, vizsgálatokat és követelményeket, valamint a kibocsátások mérésére használt vizsgálati ciklusokat. Ha a felülvizsgálat kimutatja, hogy az említettek már nem megfelelők, illetve nem tükrözik a valós kibocsátásokat, akkor azokat ki kell igazítani oly módon, hogy azok a valós közúti vezetés által generált kibocsátásokat megfelelően tükrözzék. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló szükséges rendelkezéseket, a 15. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(4) A Bizottság folyamatosan felülvizsgálja az 5. cikk (3) bekezdésében említett követelmények és vizsgálatok tárgyát képező szennyező anyagokat. Amennyiben a Bizottság azt állapítja meg, hogy további szennyező anyagok kibocsátásának szabályozása vált szükségessé, akkor javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé e rendelet megfelelő módosítására.

(5) A Bizottság felülvizsgálja az I. melléklet 4. táblázatában megszabott kibocsátási határértékeket a kipufogócsőnél jelen levő szén-monoxid- és a szénhidrogén- kibocsátás tekintetében, hideg állapotban történő indítást követő vizsgálat segítségével, és adott esetben javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a kibocsátási értékhatárok szigorítására.

(6) A 2005/55/EK irányelv vonatkozó mellékleteit a 15. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell módosítani, oly módon, hogy azok tartalmazzák az irányelv hatálya alá eső valamennyi gépjárműtípusra vonatkozó követelményeket.



15. cikk

A bizottság eljárása

- (1) A Bizottságot egy bizottság segíti.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.
- Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott határidő 3 hónap.
- (3) Az e bekezdésre való hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

16. cikk

A 70/156/EGK és a 2005/55/EK irányelv módosítása

- (1) A 70/156/EGK irányelv az e rendelet II. mellékletében foglaltaknak megfelelően módosul.
- (2) A 2005/55/EK irányelv a következőképpen módosul:
- a) A cím helyébe a következő szöveg lép:
- „Az Európai Parlament és a Tanács 2005. szeptember 28-i 2005/55/EK irányelve a nehézjárművek és motorok kibocsátásuk tekintetében történő típusjóváhagyásáról (Euro IV és V)”;
- b) Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Ezen irányelv alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

- a) »jármű«: a 70/156/EGK irányelv 2. cikkében meghatározott jármű, amelynek referenciatömege meghaladja a 2 610 kg-ot;
- b) »motor«: a jármű meghajtását biztosító erőforrás, amelyre önálló műszaki egységként a 70/156/EGK irányelv 2. cikkében meghatározottak szerint típusjóváhagyás adható;
- c) »kiemelten környezetbarát jármű (EEV)«: olyan motorral meghajtott jármű, amely megfelel az I. melléklet 6.2.1. pontja táblázatainak C. sorában meghatározott megengedett kibocsátási határértékeknek.”;
- c) Az I. melléklet 1. szakasza helyébe a következő szöveg lép:
- „1. Ez az irányelv a gáz-halmazállapotú szennyezőanyagok és légszennyező részecskék szabályozására, a kibocsátáscsökkentő berendezések hasznos élettartamára, az üzemben lévő járművek/motorok és az összes gépjármű fedélzeti diagnosztikai rendszerének (OBD-rendszerének) megfelelőségére, valamint az 1. cikkben meghatározott motorokra alkalmazandó, kivéve azokat az M₁, N₁, N₂ és M₂ kategóriájú járműveket, amelyekre a 715/2007/EK rendelet (*) szerint típusjóváhagyást adtak.

(*) HL L 171., 2007.6.29., 1. o.”

▼B*17. cikk***Hatályon kívül helyezés**

(1) Az alábbi irányelvek 2013. január 2-től hatályukat veszítik:

- a 70/220/EGK irányelv,
- a 72/306/EGK irányelv,
- a 74/290/EGK irányelv,
- a 77/102/EGK irányelv,
- a 78/665/EGK irányelv,
- a 80/1268/EGK irányelv,
- a 83/351/EGK irányelv,
- a 88/76/EGK irányelv,
- a 88/436/EGK irányelv,
- a 89/458/EGK irányelv,
- a 91/441/EGK irányelv,
- a 93/59/EGK irányelv,
- a 93/116/EK irányelv,
- a 94/12/EK irányelv,
- a 96/44/EK irányelv,
- a 96/69/EK irányelv,
- a 98/69/EK irányelv,
- a 98/77/EK irányelv,
- az 1999/100/EK irányelv,
- az 1999/102/EK irányelv,
- a 2001/1/EK irányelv,
- a 2001/100/EK irányelv,
- a 2002/80/EK irányelv,
- a 2003/76/EK irányelv,
- a 2004/3/EK irányelv.

(2) A gépjárművekre vonatkozó 70/157/EGK, 70/220/EGK, 72/245/EGK, 72/306/EGK, 80/1268/EGK és 80/1269/EGK tanácsi irányelvek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról szóló, 1989. július 17-i 89/491/EGK bizottsági irányelv⁽¹⁾ II. és V. melléklete 2013. január 2-től hatályát veszti.

(3) A hatályukat veszített irányelvekre történő hivatkozások az e rendeletre való hivatkozásként értelmezendők.

⁽¹⁾ HL L 238., 1989.8.15., 43. o.

▼B

(4) A tagállamok 2013. január 2-től hatályon kívül helyezik az (1) bekezdésben említett irányelvek alapján elfogadott végrehajtási jogszabályukat.

*18. cikk***Hatálybalépés**

(1) Ez a rendelet az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

(2) Ezt a rendeletet 2009. január 3-tól kell alkalmazni, a 10. cikk (1) bekezdése és a 12. cikk kivételével, amelyeket 2007. július 2-től kell alkalmazni.

(3) Az 5. cikk (3) bekezdésében és a 14. cikk (6) bekezdésében említett módosításokat vagy végrehajtási intézkedéseket legkésőbb 2008. július 2-ig kell elfogadni.

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

▼B

I. MELLÉKLET

KIBOCSÁTÁSI HATÁRÉRTÉKEK

1. táblázat

Euro 5 kibocsátási határértékek

Kategória		Osztály	Referenciatömeg (RM) (kg)	Határértékek													
				Szén-monoxid tömege (CO)		Összes szénhidrogén tömege (THC)		Metántól különböző szénhidrogének tömege (NMHC)		Nitrogénoxidok tömege (NO _x)		Szénhidrogének és nitrogénoxidok együttes tömege (THC + NO _x)		Részecskék tömege (PM)		Részecskék száma (P)	
				L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (darab/km)	
				PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽³⁾	CI	PI	CI
M		—	összes	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I.	RM ≤ 1 305		1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	II.	1 305 < RM ≤ 1 760		1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	III.	1 760 < RM		2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₂		—	összes	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹

Magyarázat: PI = szikragyújtás, CI = kompressziós gyújtás

►M2 ◀⁽³⁾ A szikragyújtású motorokra vonatkozó részecsketömeg-előírások csak a közvetlen injektálású motorokra vonatkoznak.

2. táblázat

Euro 6 kibocsátási határértékek

Kategória		Osztály	Referenciatömeg (RM) (kg)	Határértékek													
				Szén-monoxid tömege (CO)		Összes szénhidrogén tömege (THC)		Metántól különböző szénhidrogének tömege (NMHC)		Nitrogénoxidok tömege (NO _x)		Szénhidrogének és nitrogénoxidok együttes tömege (THC + NO _x)		Részecskék tömege (PM)		Részecskék száma (P)	
				L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (darab/km)	
				PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽³⁾	CI	PI ⁽⁴⁾	CI
M	—	összes		1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0/4,5	5,0/4,5		6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I.	RM ≤ 1 305		1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0/4,5	5,0/4,5		6,0 × 10 ¹¹
	II.	1 305 < RM ≤ 1 760		1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	5,0/4,5	5,0/4,5		6,0 × 10 ¹¹
	III.	1 760 < RM		2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0/4,5	5,0/4,5		6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	összes		2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0/4,5	5,0/4,5		6,0 × 10 ¹¹

Magyarázat: PI = szikragyújtás, CI = kompressziós gyújtás

► M2 ◀

⁽³⁾ A szikragyújtású motorokra vonatkozó részecsketömeg-előírások csak a közvetlen injektálású motorokra vonatkoznak.

⁽⁴⁾ 2014. szeptember 1. előtt meg kell határozni a részecskeszám-határértéket.

► M2 ◀

▼B

3. táblázat

Kibocsátási határérték a párolgási kibocsátás vizsgálatához

Párolgási kibocsátás tömege (g/vizsgálat)
2,0

4. táblázat

Kibocsátási határérték a kipufogócsőnél történő szénmonoxid- és szénhidrogén-kibocsátás hidegindítás utáni vizsgálatához

Vizsgálati hőmérséklet 266 K (-7 °C)			
Gépjárműkategória	Osztály	Szén-monoxid tömege (CO) L ₁ (g/km)	Szénhidrogének tömege (HC) L ₂ (g/km)
M	—	15	1,8
N ₁	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N ₂		30	3,2



II. MELLÉKLET

A 70/156/EGK irányelv módosítása

A 70/156/EGK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk az utolsó francia bekezdés után az alábbi mondattal egészül ki:

„Ha ebben az irányelvben önálló irányelvre vagy rendeletre történik hivatkozás, akkor ez egyúttal a végrehajtási intézkedéseikre is vonatkozik.”

2. Az „önálló irányelv” szavak után a „vagy rendelet” szavak kerülnek betoldásra az alábbi rendelkezésekben:

2. cikk 1. francia bekezdés; 2. cikk 9. francia bekezdés; 2. cikk. 10. francia bekezdés; 2. cikk. 14. francia bekezdés; 3. cikk (1) bekezdés; 3. cikk (4) bekezdés; 4. cikk (1) bekezdés c) pont; 4 cikk (1) bekezdés d) pont; 5 cikk (5) bekezdés; 6 cikk (3) bekezdés; 7 cikk (2) bekezdés; 13 cikk (4) bekezdés; 13. cikk (5) bekezdés; I. melléklet első bekezdés; III. melléklet III. rész; IV. melléklet II. rész első bekezdés; V. melléklet 1(a) szakasz; V. melléklet 1(b) szakasz; V. melléklet 1(c) szakasz; VI. melléklet, az EK-jármű-típusjóváahagyási bizonyítvány 2. oldala; VII. melléklet 1. pont 4. szakasz; VII. melléklet 1. lábjegyzet; X. melléklet 2.1. szakasz; X. melléklet 3.3. szakasz; XI. melléklet 4. függelék, Betűmagyarázat: X.; XII. melléklet B2. szakasz; XIV. melléklet 2(a) szakasz; XIV. melléklet 2(c) szakasz; XIV. melléklet 2(d) szakasz.

3. Az „önálló irányelvek” szavak után a „vagy rendeletek” szavak kerülnek betoldásra az alábbi rendelkezésekben:

2. cikk 8. francia bekezdés; 3 cikk (1) bekezdés; 3. cikk (2) bekezdés; 4. cikk (1) bekezdés a) pont első és második francia bekezdése; 4. cikk (1) bekezdés b) pont; 4. cikk (3) bekezdés; 5. cikk (4) bekezdés harmadik albekezdés; 5. cikk (6) bekezdés; 8. cikk (2) bekezdés; 8. cikk (2) bekezdés c) pont; 9. cikk (2) bekezdés; 10. cikk (2) bekezdés; 11. cikk (1) bekezdés; 13. cikk (2) bekezdés; 14. cikk (1) bekezdés i. pont; Mellékletek listája: a XIII. melléklet címe; I. melléklet első bekezdés; IV. melléklet I. rész első és második sor; IV. melléklet II. rész a táblázat 1. lábjegyzete; V. melléklet 1(b) szakasz; V. melléklet 3. szakasz; V. melléklet 3(a) szakasz; V. melléklet 3(b) szakasz; VI. melléklet 1. és 2. pont; VI. melléklet, az EK-jármű-típusjóváahagyási bizonyítvány 2. oldala; X. melléklet 2.2. szakasz; X. melléklet 2.3.5. szakasz; X. melléklet 3.5. szakasz; XII. melléklet, cím; XIV. melléklet, 1.1. szakasz; XIV. melléklet 2(c) szakasz.

4. Az „irányelv” szó után a „vagy rendelet” szavak kerülnek betoldásra az alábbi rendelkezésekben:

5. cikk (3) bekezdés harmadik albekezdés; IV. melléklet I. rész, a táblázat X. lábjegyzete; VI. melléklet, az EK-jármű-típusjóváahagyási bizonyítvány 2. oldala a táblázatok címsora; VII. melléklet (1) bekezdés 2. szakasz; VII. melléklet (1) bekezdés 3. szakasz; VII. melléklet (1) bekezdés 4. szakasz; VIII. melléklet, 1., 2., 2.1., 2.2. és 3. szakasz; IX. melléklet, az M₁ kategóriájú teljes vagy befejezett járművek részére 2. oldala, 45., 46.1. és 46.2. pont; IX. melléklet, az M₂ és M₃ kategóriájú teljes vagy befejezett járművek részére 2. oldala, 45. és 46.1. pont; IX. melléklet, az N₁, N₂ és N₃ kategóriájú teljes vagy befejezett járművek részére 2. oldala, 45. és 46.1. pont; IX. melléklet, az M₁ kategóriájú nem teljes járművek részére 2. oldala, 45. és 46.1. pont; IX. melléklet, az M₂ és M₃ kategóriájú nem teljes járművek részére 2. oldala, 45. és 46.1. pont; IX. melléklet, az N₁, N₂ és N₃ kategóriájú nem teljes járművek részére 2. oldala, 45. és 46.1. pont; X. melléklet 2. lábjegyzet; X. melléklet 1.2.2. szakasz; XI. melléklet, 4. függelék, Betűmagyarázat: N/A; XV. melléklet, a táblázat címe.

▼B

Az „irányelv” szó után a „vagy rendelet” szavak kerülnek betoldásra az alábbi rendelkezésekben:

IX. melléklet, az M₁ kategóriájú teljes vagy befejezett járművek részére 2. oldala; IX. melléklet, az M₂ és M₃ kategóriájú teljes vagy befejezett járművek részére 2. oldala; IX. melléklet, az N₁, N₂ és N₃ kategóriájú teljes vagy befejezett járművek részére 2. oldala; IX. melléklet, az M₁ kategóriájú nem teljes járművek részére 2. oldala; IX. melléklet, az M₂ és M₃ kategóriájú nem teljes járművek részére 2. oldala; IX. melléklet, az N₁, N₂ és N₃ kategóriájú nem teljes járművek részére 2. oldala, XV. melléklet.

5. A 8. cikk (2) bekezdésének c) pontjában az „irányelv(ek)” szó/szavak után a „vagy rendelet(ek)” szavak kerülnek betoldásra.
6. A IV. melléklet I. részében a táblázat fejléce és a 2. pont helyébe az alábbiak lépnek:

„Tárgy	Az irányelv/rendelet 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		
2. Kibocsátások/ Információkhoz való hozzáférés	.../.../EK .../.../EK	L ..., ..., ... o.	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾		X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾							

⁽¹⁾ A 2 610 kg értéket nem meghaladó referenciatömeggel bíró járművekre. A gyártó kérésére azokra a járművekre is alkalmazható, amelyek referenciatömege nem haladja meg a 2 840 kg-ot.”

7. A IV. melléklet I. részében a 11. és a 39. pontot el kell hagyni.
8. A VII. melléklet 4. pontjában az „irányelv” szó után a „vagy rendelet” szavak kerülnek betoldásra.
9. A VII. melléklet 5. pontjában a „legutóbbi irányelv” szavak után a „vagy rendelet” szavak kerülnek betoldásra.
10. A XI. melléklet 1. függelékében a táblázat fejléce és a 2. pont helyébe az alábbi szöveg lép:

„Sorszám	Tárgy	Az irányelv/rendelet száma	M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
2	Kibocsátások/ Információk-hoz való hozzáférés	.../.../EK .../.../EK	Q	G + Q	G + Q”	

11. A XI. melléklet 1. függelékében a 11. és a 39. pontot el kell hagyni.
12. A XI. melléklet 2. függelékében a táblázat fejléce és a 2. pont helyébe az alábbi szöveg lép:

„Sorszám	Tárgy	Az irányelv/rendelet száma	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Kibocsátások/ Információk-hoz való hozzáférés	.../.../EK .../.../EK	A	A		A	A”					

13. A XI. melléklet 2. függelékében a 11. és a 39. pontot el kell hagyni.

▼B

14. A XI. melléklet 3. függelékében a táblázat fejléce és a 2. pont helyébe az alábbi szöveg lép:

„Sorszám	Tárgy	Az irányelv/rendelet száma	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Kibocsátások/ Információk-hoz való hozzáférés	.../.../EK .../.../EK	Q		Q	Q”					

15. A XI. melléklet 3. függelékében a 11. pontot el kell hagyni.
16. A XI. melléklet 4. függelékében a táblázat fejléce és a 2. pont helyébe az alábbi szöveg lép:

„Sorszám	Tárgy	Az irányelv/rendelet száma	N kategóriájú mozgó daru
2	Kibocsátások/ Információkhoz való hozzáférés	.../.../EK .../.../EK	N/A”

17. A XI. melléklet 4. függelékében a 11. pontot el kell hagyni.