



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 21.12.2005
COM(2005) 683 végleges

2005/0282 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a gépjárművek emisszió tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási információk elérhetőségéről és a 72/306/EGK irányelv és a ../../EK irányelv módosításáról

(előterjesztő: a Bizottság)

{SEC(2005) 1745}

INDOKOLÁS

1) A JAVASLAT HÁTTERE

A javaslat alapja és célkitűzései

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

Az Európai Unió egységes piacának megfelelő működéséhez a gépjárművek légköri szennyezőanyag-kibocsátását korlátozó közös normákra van szükség. A közösségi szintű intézkedés megelőzi azt, hogy a tagállamokban kialakuló különböző termékszabványok a belső piac széttagolódásához vezessenek, és szükségtelen akadályokat támasszanak a Közösségen belüli kereskedelem terén.

A tagállamok és polgárai aggodalommal tekintenek a levegőszennyezés emberi egészséggel és a környezettel kapcsolatos kockázataira. 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 összefüggések

A személyautók tekintetében az új típusjövahagyásokra vonatkozó Euro 4 kibocsátási határértékek 2005 január 1-én léptek hatályba¹. Egyes tagállamokban már hagyomány, hogy adókedvezményekkel igyekeznek felgyorsítani a kevésbé környezetszennyező járművek bevezetését. Annak megakadályozása érdekében, hogy az egyes tagállamokban a különböző határértékeken alapuló különféle adózási ösztönzők 2005. januárjában való bevezetése az egységes piac széthullását okozza, a Bizottság szolgálatai kiadtak egy munkaanyagot², amely javaslatot tett a légszennyező részecskékre vonatkozó határértékekre. A munkaanyag felkérte az adózási ösztönzőket bevezetni kívánó tagállamokat, hogy ösztönzőiket a munkaanyagban közzétett 5 mg/km értékre alapozzák.

Amennyiben a gépjárművek kibocsátási szintjeinek csökkentésére irányuló politika nem változik, nagy a kockázata annak, hogy a belső piac működése szenved csorbát azzal, hogy a tagállamok egyoldalú intézkedéseket kísérelnek meg bevezetni. A rossz levegőminőség a jövőben is probléma marad az Európai Unióban, mert a légköri szennyezés továbbra is káros hatást fog gyakorolni az emberi egészségre.

A javaslat által érintett területet szabályozó hatályos rendelkezések

A gépjárművek konstrukciójára vonatkozó követelményeket jelenleg a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekkel kapcsolatos tagállami jogszabályok közelítéséről szóló (módosított) 70/220/EGK irányelv³ szabályozza.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1998 október 13-i 98/69/EK irányelve a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekről és a 70/220/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 350. szám, 1998.12.28., 1. o.).

² SEC(2005) 43, 2005.1.12.

³ HL L 76. szám, 1970.4.6., 1. o.

Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel

A javaslatot a Tematikus stratégia a levegőszennyezésről⁴ előkészítésének szakmai alapját képező „Tiszta levegőt Európának” (Clean Air For Europe, CAFE) program keretében dolgozták ki. A CAFE felmérte a kibocsátási szinteket, a levegő jelenlegi és jövőbeli minőségét, valamint a levegő minőségének javítására tett további intézkedések költségeit és előnyeit. A felmérés eredményeinek alapján a Bizottság meghatározta a levegőminőség szükséges szintje elérésének biztosítására szolgáló bevezetendő intézkedéseket. Az Euro 5 az ózon prekursorok (például a nitrogénoxid (NO_x) és szénhidrogén (HC)) és a légszennyező részecskék kibocsátásának csökkentése érdekében bevezetendő számos intézkedés egyike.

Ezenkívül a javaslat minden tekintetben összhangban van az Európai Unió Fenntartható fejlődési stratégiájának céljaival, és jelentős mértékben hozzájárul a lisszaboni stratégia célkitűzéseéhez.

2) KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELT FELEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

Az érdekelt felekkel folytatott egyeztetés

A konzultáció módszerei, a megcélzott főbb ágazatok és a válaszadók általános jellemzése

A javaslat kidolgozása során a Bizottság számos módon konzultált az érdekelt felekkel:

- Konzultációt folytatott az érdekelt felek képviselőiből álló, Gépjármű Kibocsátási Csoport néven tevékenykedő szakértői munkacsoporttal, amelynek feladata a Bizottság kibocsátással kapcsolatos kérdésekre vonatkozó szabályozási munkájának támogatása. A csoport munkájában az érdekelt felek széles köre vesz részt: nemzeti hatóságok, gépjárműgyártók, alkatrészek beszállítói, iparági egyesületek és nem kormányzati szervezetek.
- Az érdekelt feleknek 2004. februárjában kiküldtek egy kérdőívet a személygépkocsikra és könnyűjárművekre vonatkozó új Euro 5 kibocsátási határértékekkel kapcsolatos különféle lehetséges forgatókönyvekről. A kérdőív arra keresett válaszokat, hogy milyen technológiára lenne szükség, és milyen költségekkel járna a különböző határértékekre vonatkozó forgatókönyvek megvalósítása. Az adatgyűjtés eredményeit egy független szakértői bizottság értékelte.
- A szakértői bizottság által elvégzett értékelés eredményeit 2005 elején mutatták be a fő érdekcsoportoknak. A bizottság feltérképezte és vázolta a szükséges technológiákat, és meghatározta a különböző kibocsátás-csökkentési forgatókönyvek megvalósításához szükséges költségeket.
- Az Euro 5 javaslatot a Bizottság levegőszennyezésről szóló Tematikus stratégiájával (CAFE Program) egy időben dolgozták ki. Az érdekelt felek tevékenyen részt vettek a program megvitatásában.

⁴ COM(2005) 446, 2005.9.21.

- A javaslat tervezet legfontosabb elemeit bemutatták a CARS 21 magas szintű csoportnak és a Sherpa csoportnak, lehetőséget adva az érdekelt feleknek, hogy már a tervezetkészítés szakaszában megtegyék észrevételeiket az új Euro 5 kibocsátási határértékekkel kapcsolatban.
- 2005. júliusában a Bizottság internetes konzultációt tartott az Euro 5 előzetes javaslat tervezetéről. A konzultáció során körülbelül 50 válasz érkezett különböző érdekelt felektől.

A válaszok összefoglalása és figyelembe vételük módja

Az Interneten keresztül lefolytatott konzultáció során az érdekelt felek számos kérdést vetettek fel⁵. A jelen javaslatot kísérő hatásvizsgálat teljes körű beszámolót ad a felvetett érdemi kérdésekről, és bemutatja figyelembe vételük módját.

Szaktevételek kérése és felhasználása

Érintett tudományos/szakmai területek

A javaslat kidolgozása során el kellett végezni a kibocsátások csökkentéséhez felhasználandó járműtechnológiák és a kapcsolódó, az Euro 5 kibocsátási határértékek elérését célzó forgatókönyvek megvalósításához szükséges költségek elemzését.

Az alkalmazott módszer

2004 elején a Bizottság szolgálatai kérdőívet küldtek az érdekelt feleknek a könnyűjárművekre vonatkozó új Euro 5 kibocsátási határértékekről. A kérdőív több, az új határértékekre vonatkozó lehetséges forgatókönyvet mutatott be, és adatokat kért az értékek eléréséhez szükséges technológiáról, valamint a kapcsolódó költségekről. A kérdőívre adott válaszok értékelését egy független tanácsadókból álló szakértői bizottság végezte. A cél az érdekelt felektől kapott válaszok értékelése és érvényesítése, valamint a szükséges technológiára és az egyes forgatókönyvekhez tartozó költségekre vonatkozó közös álláspont kidolgozása volt. 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 hollandiai TNO által vezetett szakértői csoport végezte.

A kapott és felhasznált tanácsok összegzése

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

⁵ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/stakeholder_consultation/contributions.htm

A szakértői tanácsok nyilvánosságát biztosító eszközök

A szakértői bizottság jelentése elérhető a Vállalkozás- és Iparpolitikai Főigazgatóság internetes oldalain⁶.

Hatásvizsgálat

Négy szakpolitikai lehetőséget mérlegeltek:

- (1) *„Politikaváltás nélküli” megközelítés:* a dízel- és benzinüzemű járműveknél továbbra is az Euro 4 kibocsátási határértékek (módosított 70/220/EK irányelv) maradnak érvényben.

Ha a gépjárművek kibocsátási szintjeinek csökkentésére irányuló politika nem változik, nagy a kockázata annak, hogy a belső piac működése csorbát szenved. Szigorúbb európai szintű kibocsátási normák hiányában valószínűsíthető, hogy a tagállamok maguk kezdik meg a jogalkotást, vagy egyéb intézkedéseket vezetnek be, például megtiltják bizonyos típusú járműveknek a városokba való belépését, vagy alacsony kibocsátású zónákat hoznak létre.

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

Ezért ez a szakpolitikai változat nem tekinthető megvalósíthatónak.

- (2) *Szabályozás alapú megközelítés:* a jelenlegi Euro 4 jogszabályok átdolgozása új, uniós szintű Euro 5 kibocsátási határértékek meghatározásával.

A politikaváltás nélküli forgatókönyvvel összehasonlítva a szabályozás alapú megközelítésnek az a nyilvánvaló előnye, hogy biztosítja a belső piac megfelelő működését és a levegő minőségének javítását. Ezáltal javul a közegészség, amely megtakarításokat tesz lehetővé a kormányok számára.

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

Ezért a javaslat a szabályozás alapú megközelítést ajánlja.

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

Jelenleg csak nagyon kevés tagállamban vannak hagyományai az adózási ösztönzők bevezetésének, ezért az intézkedés bevezetése esetleg korlátozott körű lehet. Hosszú távon az ilyen intézkedések fenntarthatósága is megkérdőjelezhető. Ezért ez a politika jelentős mértékű

⁶ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/mveg_meetings/meeting97/tno_report.pdf

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 ösztönző rendszerek működnek, mind a járművásárlási szokások, mind a levegőszennyező hatások tekintetében. Ez tehát a járművek egységes piacának további létét sodorhatja veszélybe.

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.

Ezért nem ezt a megközelítést kell követni.

(4) *Nem szabályozás alapú megközelítés:* önszabályozás az autóipar részéről tárgyalások eredményeként tett azon kötelezettségvállalás révén, miszerint csökkentik az új járművek kibocsátásait.

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

Az Euro kibocsátási rendelet-sorozatot széles körben használják számos feltörekvő piacon. Ezért a kibocsátások EU-ban kialakított szabályozó rendszerének világszerte fontos kihatásai vannak. A szabályozás alapú megközelítéstől való elmozdulás egy önkéntes alapú megközelítés felé ezért megszakítaná a globális harmonizáció folyamatát.

Ez okból kifolyólag a nem szabályozás alapú megközelítést nem mérlegelték részletesebben.

A Bizottság szolgálatai hatásvizsgálatot végeztek, amely a Munkaprogramban a 2005/ENTR/018. hivatkozási szám alatt szerepel.

3) A JAVASLAT JOGI ELEMEI

A javasolt fellépés összefoglalása

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

Nagymértékben (80%) csökkenteni kell a dízel járművek részecske-kibocsátásának tömegét. Bár ennek az alacsonyabb kibocsátási határértéknek az eléréséhez a Rendelet nem írja elő egy adott technológia alkalmazását, a valóságban dízel részecskeszűrők (DPF) bevezetése válik szükségessé.

Jelenleg a választott kibocsátási határértéket csak zárt szűrőkkel lehet elérni, amelyeknek az az előnye, hogy csökkentik az egészségre leginkább károsnak tekintett ultrafinom részecskék kibocsátott mennyiségét. Annak a lehetőségnek a megelőzése érdekében, hogy a jövőben olyan nyitott szűrőket fejlesszenek ki, amelyek megfelelnek a részecskék tömegére vonatkozó új határértéknek, ugyanakkor azonban nagy számú ultrafinom részecskét átengednek, egy

későbbi időpontban várhatóan új, a kibocsátott részecskék számát korlátozó előírást vezetnek be. A számra vonatkozó norma meghatározása jelenleg nem lenne helyes, mivel az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságában egyelőre még folyik a kutatás a Légszennyezőrészecske-mérő Program (Particulate Measurement Programme, PMP) keretében, és az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága munkacsoportja még vizsgálja a kérdést. Mihelyt a Légszennyezőrészecske-mérő Program eredményei rendelkezésre állnak, a bizottságok kidolgozzák a részecskeszámra vonatkozó normát.

A Légszennyezőrészecske-mérő Programban egy új, légszennyezőrészecske-kibocsátást mérő protokoll tesztelése is folyamatban van. Az új megközelítés legfontosabb előnye az, hogy biztosítja a laboratóriumi kibocsátásmérés többszöri megismételhetőségét. Mihelyt a program lezárult, megvizsgálják, hogy a jelenlegi mérési eljárás hogyan helyettesíthető az új megközelítéssel. Az új mérési eljárás bevezetését követően a Bizottságnak újra be kell majd állítania az ebben a javaslatban előterjesztett, a kibocsátott légszennyezőrészecske-tömegre vonatkozó határértékeket, mivel az új technika alacsonyabb szintű tömeget rögzít, mint a jelenlegi módszer.

A dízel járműveknél csak kismértékű (20%) nitrogénoxid-kibocsátás csökkentés szerepel a tervekben. Ezt a kibocsátási határértéket úgy határozták meg, hogy a csökkentés a belső motorokra vonatkozó további intézkedésekkel elérhető legyen. Mivel a javaslat következtében a kipufogórendszerbe részecskeszűrőket kell majd beépíteni, a Bizottság ezen a szinten el kívánta kerülni egy külön nitrogénoxid-utókezelő rendszer beépítésének a kötelezővé tételét. Mivel a nitrogénoxid-kibocsátás további csökkentéséhez szükséges technológia még nem elég érett, a javaslat szerint a nitrogénoxid-kibocsátást nem kell a 200 mg/km határérték alá szorítani.

A javaslatban szerepel a benzinüzemű gépkocsik kibocsátásainak tovább csökkentése. A Bizottság a nitrogénoxid és a szénhidrogén (HC) 25%-os csökkentését javasolja, 60 mg/km, illetve 75 mg/km határérték mellett. Az EU-ban jelenleg értékesített számos benzinüzemű jármű jóval a javasolt kibocsátási szint alatt teljesít, a többi pedig viszonylag kis költségráfordítással átalakítható úgy, hogy megfeleljen ennek a normának.

A javaslat a benzinmotorok által kibocsátott légszennyező-részecskék tömegének a korlátozását is tartalmazza. Ezek a határértékek csak a szegény keverékkel működő közvetlen befecskendezésű benzinmotorokra vonatkoznak, hiszen a részecske-kibocsátás a tisztán sztöchiometrikus keverékkel működő benzinüzemű járműveknél nem probléma.

További változást jelent az a javaslat, hogy az időtartam, amelyen keresztül a gyártóknak a szennyezéscsökkentő eszközök működését garantálniuk kell, emelkedjen 80 000 km-ről 160 000 km-re. Ez reálisabban tükrözi a járművek tényleges élettartamát, és a változás biztosítja majd azt, hogy a szennyezéscsökkentő rendszerek a jármű egész élettartamán keresztül működjenek.

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

Egy utolsó elem pedig az előző jogszabályban foglalt kivételek megszüntetése, amelyek lehetővé tették a személyszállító nehézjárművek (M1 osztály, 2500 kg felett) könnyű kereskedelmi járműként történő típusjóváahagyását. Ez a mentesség már semmilyen szempontból nem tűnik indokoltnak.

Jogalap

A javaslat jogalapja a Szerződés 95. cikke.

A szubszidiaritás elve

A szubszidiaritás elve oly mértékben érvényesül, amennyiben a javaslat nem esik a Közösség kizárólagos hatáskörébe.

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

Közösségi intézkedéssel jobban elérhetők a javaslat célkitűzései, mivel így elkerülhető a belső piac széttagolódása, ami egyébként bekövetkezne. A javaslat azáltal, hogy egységes normákat határoz meg a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátásainak tekintetében, biztosítja a levegő minőségének a javulását az Európai Unióban, és lépéseket tesz a határokon átnyúló levegőszennyezés problémájának megoldására 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 egyaránt biztosítva legyen a belső piac megfelelő működése és a környezet magasabb szintű védelme.

A javaslat hatásvizsgálatának keretében elvégzett költség-haszon elemzés szerint a választott kibocsátási határértékek a társadalom egésze számára előnyt jelentenek, miközben egyúttal az autóipar versenyképességét is figyelembe veszik.

A jogi dokumentum fajtájának megválasztása

A javasolt jogi dokumentum: Rendelet. Másfajta jogi dokumentum a következő okból nem lenne megfelelő:

- Rendelet alkalmazása azért tekinthető megfelelőnek, mert kellő bizonyosságot biztosít az előírások betartására anélkül, hogy a tagállami jogrendszerekbe való átültetést igényelne.

A javaslat az „osztott szintű megközelítést” alkalmazza, amelyet más jogszabályokban, pl. a nehézjárművek kibocsátásaira vonatkozó irányelvben⁷ is alkalmaznak. Ez a megközelítés azt feltételezi, hogy a javaslattétel és a jogszabály elfogadása két különböző, de párhuzamos útvonalon történik:

- először, az EK-Szerződés 95. cikke alapján az Európai Parlament és a Tanács meghatározza az alapvető rendelkezéseket egy rendeletben, az együttdöntési eljárást alkalmazva („együttdöntéssel tett javaslat”);

⁷ 2005/55/EK irányelv (HL L 275. szám, 2005.10.20., 1. o.); 2005/78/EK irányelv (HL L 313. szám, 2005.11.29., 1. o.).

- másodsor, az alapvető rendelkezéseket végrehajtó műszaki előírásokat egy rendeletben határozzák meg, amelyet a Bizottság egy szabályozási bizottság segítségével fogad el („bizottsági javaslat”).

4) KÖLTSÉGVETÉSI VONATKOZÁSOK

A javaslatnak nincsenek kihatásai a közösségi költségvetésre.

5) TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

Szimuláció, kísérleti szakasz és átmeneti időszak

A javaslatban általános átmeneti időszakok szerepelnek annak érdekében, hogy a járműgyártóknak elegendő ideje legyen az átállásra.

Egyszerűsítés

A javaslat rendelkezik a jogszabályok egyszerűsítéséről.

A Bizottság „közösségi jog korszerűsítése és egyszerűsítése” című közleménye a Tanács, az Európai Parlament, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága számára⁸ a közösségi jogszabályok egyszerűsítése egyik kiemelt területként határozza meg a gépjárművek típusjövahagyását. A 70/220/EGK irányelvet hatályon kívül helyező, kibocsátásokra vonatkozó új jogszabályra tett javaslat konkrétan is szerepel a Bizottság munkaprogramjában.

Emellett ez a javaslat azáltal is egyszerűsíteni kívánja a közösségi jogszabályokat, hogy a rendeletbe és végrehajtási intézkedéseibe a (módosított) 80/1268/EGK irányelvben⁹ meghatározott, a könnyűjárművek széndioxid-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának a mérésére vonatkozó követelményeket és vizsgálati eljárásokat is beépíti. Következésképpen ezt az irányelvet is hatályon kívül lehet helyezni.

További egyszerűsítést jelent a 72/306/EGK irányelvben¹⁰ szereplő, a dízelüst mérésére vonatkozó vizsgálati követelmények e javaslatba történő beépítése. Ezt az irányelvet a jövőben, ha a nehézjárművek kibocsátásaira vonatkozó joganyagban is megjelennek hasonló követelmények, hatályon kívül lehet helyezni.

A javaslat rendelkezik az (EU vagy nemzeti) hatóságok közigazgatási eljárásainak az egyszerűsítéséről. A javaslatot a Bizottság közösségi vívmányok korszerűsítésére és egyszerűsítésére vonatkozó folyamatban levő programja, valamint munka- és jogalkotási programja a 2005/ENTR/018 hivatkozási szám alatt tartalmazza.

⁸ COM(2003) 71, 2003.2.11.

⁹ A Tanács 1980. december 16-i 80/1268/EGK irányelve a gépjárművek üzemanyag-fogyasztására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 375. szám, 1980.12.31., 36. o.).

¹⁰ A Tanács 1972. augusztus 2-i 72/306/EGK irányelve a járművekben használt dízelmotorok szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 190. szám, 1972.8.20., 1. o.).

A hatályos jogszabályok hatályon kívül helyezése

A javaslat elfogadása hatályos jogszabályok hatályon kívül helyezéséhez vezet majd. Ennek részletezése a javaslat 17. cikkében található.

Felülvizsgálat / átdolgozás / megszüntetési záradék

A Bizottság 2009 folyamán, a CARS 21 jelentés félidős felülvizsgálatát követően felül kívánja vizsgálni a kibocsátások (beleérte a NOx-kibocsátást) további javítását a határértékek további olyan jelentős csökkentésével, ami a járművek kibocsátási technológiájának akkori fejlettségét és a költséghatékonysági megfontolásokat tükrözi. A javaslatok kibővített hatásvizsgálatokon és az érintett felekkel történő konzultációkon alapulnak majd.

Európai Gazdasági Térség

A javasolt jogi aktus az EGT-t érintő kérdésre vonatkozik, ezért ki kell terjednie az Európai Gazdasági Térségre.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a gépjárművek emisszió tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási információk elérhetőségéről és a 72/306/EGK irányelv és a .././EK irányelv módosításáról

(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 javaslatára¹¹,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság javaslatára¹²,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárással összhangban¹³,

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, melyet az Európai Parlament és a Tanács [dátum]-i, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművekhez szánt rendszerek, alkatrészek és különálló műszaki egységek jóváhagyásáról szóló [XXXX/XX/EK] irányelvé¹⁴ hozott létre. A gépjárművek kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó műszaki követelményeket ezért harmonizálni kell annak elkerülése érdekében, hogy a tagállamokban különböző követelmények létezzenek, valamint a környezet magas szintű védelmének biztosítása céljából.
- (2) Ez a rendelet a [XXXX/XX/EK] irányelv szerinti közösségi típusjóváhagyási eljáráshoz kapcsolódóan elfogadott több különálló szabályozó aktus egyike. Ezért az irányelvet ennek megfelelően módosítani kell.
- (3) Az Európai Parlament kérésére új szabályozási megközelítést vezettek be az EU járművekre vonatkozó jogalkotásában. Ezért ez a rendelet a járművek kibocsátásaira

¹¹ HL C , , o.

¹² HL C , , o.

¹³ HL C , , o.

¹⁴ HL L , , o. [Ez a Bizottság COM(2004) 738 végleges által módosított COM(2003) 418, 2003/0153 (COD) javaslatára utal, mely együttdöntési eljárás alatt áll. Míhelyt elfogadják, a keretirányelvben szereplő hivatkozások pontosításra kerülnek.]

vonatkozó lapvető rendelkezéseket állapítja meg, míg a műszaki előírásokat a keretirányelv 36. cikke alapján elfogadott végrehajtási intézkedések határozzák majd meg.

- (4) 2001. márciusában a Bizottság elindította a „Tiszta levegőt Európának” (Clean Air For Europe, CAFE) programot, amelynek fő elemeit egy közlemény körvonalazza¹⁵. Ennek eredményeként elfogadták a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégiát¹⁶. A tematikus stratégia egyik következtetése szerint a levegőminőségre vonatkozó európai célkitűzések eléréséhez a járművek kibocsátásainak további csökkentésére van szükség.
- (5) A kibocsátási normák meghatározása során fontos figyelembe venni azok piacokra és a gyártók versenyképességére gyakorolt hatásait, a felmerülő közvetlen és közvetett üzleti költségeket és az innováció ösztönzése, a levegőminőség javulása és az egészségügyi kiadások csökkenése terén jelentkező előnyöket.
- (6) A járművek belső piacon való szabad forgalmának elősegítéséhez szükséges a járműjavításra vonatkozó információk korlátlan és szabványosított elérhetősége, valamint a járműjavító és információs szolgáltatások piacán folyó valóságos verseny. Az ilyen információk nagy hányada a fedélzeti diagnosztikai rendszerekhez és azok más járműrendszerekkel való interakciójához kapcsolódik. Helyénvaló meghatározni a gyártók internetes oldalai által követendő műszaki előírásokat.
- (7) A Bizottságnak szorosan figyelemmel kell kísérnie a kibocsátás-szabályozás területén megvalósuló technológiai fejlődést, és adott esetben annak megfelelően módosítania kell ezt a rendeletet.
- (8) A Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie, és szükség esetén szabályoznia kell a még nem szabályozott kibocsátásokat, amelyek az új üzemanyag összetételek, motortechológiák és kipufogógáz-kibocsátást csökkentő berendezések egyre szélesebb körben való használata következtében jelennek meg. Ennek magában kell foglalnia az össz-szénhidrogén (THC) kibocsátás szabályozásáról a nem-metán szénhidrogén (NMHC) és a metán (CH₄) alapján való szabályozási rendszerre történő átállás előnyeinek a felmérését.
- (9) Az ultrafinom részecskék kibocsátása csökkentésének biztosítása érdekében a Bizottságnak mérlegelnie kell a részecske-kibocsátás részecskeszám alapú megközelítésének az elfogadását is a jelenleg használt tömeg alapú megközelítés mellett.
- (10) Ahhoz, hogy a kibocsátott részecsketömeg laboratóriumi mérése során nagyobb legyen a megismételhetőség, a Bizottságnak be kell vezetnie egy új vizsgálati protokollt. A témára vonatkozó kutatási program lezárultával mérlegelni kell a jelenlegi mérési eljárás új megközelítéssel történő helyettesítését. Az új mérési eljárás bevezetését követően újra be kell majd állítani az ebben a javaslatban előterjesztett, a kibocsátott légszennyezőrészecske-tömegekre vonatkozó határértékeket, mivel az új technika alacsonyabb szintű tömeget rögzít, mint a jelenlegi módszer.

¹⁵ COM(2001) 245, 2001.5.4.

¹⁶ COM(2005) 446, 2005.9.21.

- (11) 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 jármű specifikációk és a vezetői viselkedés változásai a menetciklusok korszerűsítését vagy helyettesítését teszik szükségessé. Elképzelhető, hogy átdolgozásra van szükség ahhoz, hogy a való világban tapasztalható kibocsátások megfeleljenek a típusjóváhagyás során mértnek. A hordozható kibocsátásmérő berendezések alkalmazását és a „nem túlléphető” szabályozási koncepció bevezetését is mérlegelni kell.
- (12) A jármű használata során a kibocsátás csökkentése szempontjából fontos szerepet töltenek be a fedélzeti diagnosztikai rendszerek. A valóságban tapasztalható tényleges kibocsátás csökkentésének fontossága miatt a Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie az ilyen rendszerekre vonatkozó követelményeket és a hibafigyelésnél alkalmazott tűréshatárokat.
- (13) A járművek üzemanyag-fogyasztásának és széndioxid kibocsátásának mérésére szolgáló szabvány módszerre van szükség annak biztosításához, hogy a tagállamok közötti kereskedelemben ne jelenjenek meg műszaki akadályok. Azt is biztosítani kell továbbá, hogy a vásárlók és fogyasztók objektív és pontos információkat kapjanak.
- (14) A tagállamoknak képesnek kell lennie arra, hogy pénzügyi ösztönzőkkel felgyorsítsák az olyan járművek forgalomba hozatalát, amelyek eleget tesznek a közösségi szinten elfogadott követelményeknek. Ezeknek az ösztönzőknek azonban meg kell felelniük a Szerződés rendelkezéseinek, különösen az állami támogatásokra vonatkozó szabályoknak. Ez bizonyos, a belső piac torzulásainak megelőzésére szánt feltételek teljesülése miatt szükséges. Ez a rendelet nem érinti a tagállamok azt a jogát, hogy a kibocsátások mértékét figyelembe vegyék a gépjárműadók számításának alapjában.
- (15) Mivel a kibocsátásokra és üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó közösségi 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 rendeletek használata biztosítja majd, hogy a részletes műszaki rendelkezések közvetlenül alkalmazhatók legyenek a gyártókra, a jóváhagyó hatóságokra és a műszaki szolgáltatókra, és sokkal gyorsabban és hatékonyabban naprakész állapotba hozhatók legyenek. A gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekkel kapcsolatos tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1970. március 20-i 70/220/EGK tanácsi irányelvet¹⁷ és a gépjárművek széndioxid-kibocsátásaival és üzemanyag-fogyasztásával kapcsolatos 1980. december 16-i 80/1268/EGK tanácsi irányelvet¹⁸ ezért hatályon kívül kell helyezni. Szintén hatályon kívül kell helyezni a 89/458/EGK¹⁹, 91/441/EGK²⁰,

¹⁷ HL L 76. szám, 1970.4.6., 1. o. Legutóbb a Bizottság 2003/76/EK irányelve által módosított irányelv. (HL L 206. szám, 2003.8.15., 29. o.).

¹⁸ HL L 375. szám, 1980.12.31., 36. o. Legutóbb az Európai Parlament és a Tanács 2004/3/EK irányelve által módosított irányelv (HL L 49. szám, 2004.2.19., 36. o.).

¹⁹ A Tanács a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelvet az 1,4 liter hengerűrtartalom alatti személygépkocsikra vonatkozó európai kibocsátási normák tekintetében módosító 1989. július 18-i 89/458/EGK irányelve. (HL L 226. szám, 1989.8.3., 1. o.).

93/59/EGK²¹, 94/12/EK²², 96/69/EK²³, 98/69/EK²⁴ és 2004/3/EK²⁵ irányelvet. Ezen kívül a tagállamoknak hatályon kívül kell helyezniük a hatályon kívül helyezett irányelveket átültető jogszabályokat.

- (16) Módosítani kell a Tanács 1972. augusztus 2-i 72/306/EGK irányelvét a járművekben használt dízelmotorok szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről²⁶, mivel a könnyűjárművek által kibocsátott füst átlátszatlanságának mérésére vonatkozó összes követelményt ennek a rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek kell tartalmaznia.
- (17) A hatályos irányelvekről a jelen rendeletre történő zökkenőmentes átállítás biztosítása érdekében a 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 a rendelet hatálybalépése után alkalmazandónak kell lenniük. Az irányelvek alapján megadott típusjóvá hagyások érvényességét a rendelet hatálybalépése nem befolyásolja.
- (18) A rendelet végrehajtásához vagy módosításához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlásának szabályairól szóló 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak megfelelően kell elfogadni²⁷.
- (19) E rendelet célkitűzése, azaz a belső piac kiteljesítése a gépjárművek kibocsátásaira vonatkozó közös műszaki követelmények bevezetésén keresztül, tagállami szinten nem valósítható meg kielégítően. A szükséges fellépés mértéke miatt a célkitűzések közösségi szinten jobban megvalósíthatók. Ezért a Közösség a szubszidiaritás Szerződés 5. cikkében meghatározott elvével összhangban jogosult intézkedéseket tenni. Az arányosság ugyanebben a cikkben meghatározott elvével összhangban ez a rendelet nem lép túl azon, amire e cél eléréséhez szükség van.

²⁰ A gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelvet módosító 1991. június 26-i 91/441/EGK tanácsi irányelv (HL L 242. szám, 1991.8.30., 1. o.).

²¹ A gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelvet módosító 1993. június 28-i 93/59/EGK tanácsi irányelv (HL L 186. szám, 1993.7.28., 21. o.).

²² Az Európai Parlament és a Tanács 1994. március 23-i 94/12/EK irányelve a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekről és a 70/220/EGK irányelv módosításáról (HL L 100. szám, 1994.4.19., 42. o.).

²³ Az Európai Parlament és a Tanács gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelvet módosító 1996. október 8-i 96/69/EK irányelve (HL L 282. szám, 1996.11.1., 64. o.).

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 1998. október 13-i 98/69/EK irányelve a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekről és a 70/220/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 350. szám, 1998.12.28., 1. o.).

²⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 70/156/EGK és 80/1268/EGK tanácsi irányelvet az N1 kategóriájú járművek széndioxid-kibocsátása és üzemanyag-fogyasztása mérésének tekintetében módosító 2004. február 11-i 2004/3/EK irányelve (HL L 49. szám, 2004.2.19., 36. o.).

²⁶ HL L 190. szám, 1972.8.20., 1. o. Legutóbb a Bizottság 2005/21/EK irányelve által módosított irányelv (HL L 61. szám, 2005.3.8., 25. o.).

²⁷ HL L 184. szám, 1999.7.17., 23. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

Tárgy, alkalmazási kör és fogalommeghatározások

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet gépjárművek és olyan pótalkatrészek, mint például a katalizátorok kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó követelményeket határoz meg.

Emellett a rendelet megállapít használat közbeni megfelelésre, a szennyezésgátló berendezések, fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszerek élettartamára, az üzemanyag-fogyasztás mérésére és a jármű javítására vonatkozó információk elérhetőségére vonatkozó szabályokat is.

2. cikk

Alkalmazási kör

1. Ez a rendelet a következőkkel felszerelt gépjárművekre vonatkozik:
 - (a) külső gyújtású motorok;
 - (b) a [XXXX/XX/EK] irányelv [II. mellékletében] meghatározott M₁ és N₁ kategóriájú gázüzemű külső gyújtású motorok; valamint
 - (c) a [XXXX/XX/EK] irányelv [II. mellékletében] meghatározott M₁ és N₁ kategóriájú kompressziós gyújtású motorok.
2. A gyártó kérésére ez a rendelet a [XXXX/XX/EK] irányelv [II. mellékletében] meghatározott M₂ és N₂ kategóriájú kompressziós gyújtású motorral felszerelt, 2840 kg referenciasúlyt nem meghaladó, az e rendeletben és végrehajtási intézkedéseiben megállapított feltételeknek megfelelő gépjárművekre is alkalmazható.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

- (1) A „hibrid jármű” olyan jármű, amely hajtását legalább két különböző energia-átalakító és két különböző (a járműn elhelyezett) energiatároló rendszer biztosítja;
- (2) A referenciasúly a menetkész jármű súlya, a járművezető 75 kg-mal figyelembe vett átlagsúlyával csökkentve, és 100 kg átlagsúllyal megnövelve;

- (3) A „gáz-halmazállapotú szennyezőanyagok” a kipufogógázzal kibocsátott szénmonoxid, a nitrogén-dioxid (NO₂) egyenértékben kifejezett nitrogén-oxidok és benzin esetében C₁H_{1,85}, gázolaj esetében C₁H_{1,86}, PB-gáz esetében C₁H_{2,525}, földgáz esetében CH₄ feltételezett arányú szénhidrogének;
- (4) A „légszennyező részecskék” a kipufogógáz azon összetevői, amelyeket a kipufogócsőnél történő átlagos kibocsátás ellenőrzéséhez használt vizsgálati eljárásnál meghatározott szűrőkkel legfeljebb 52 °C (325 K) hőmérsékleten eltávolítanak a hígított kipufogógázból;
- (5) A „kibocsátás a kipufogócsőnél” a kibocsátott gáz-halmazállapotú szennyezőanyagokat és légszennyező részecskéket jelenti;
- (6) A „párolgási kibocsátás” a gépjármű üzemanyag-ellátó rendszeréből kipárolgó szénhidrogéngőz, ami különbözik a kipufogócsőnél történő kibocsátástól;
- (7) A „forgattyúház” azokat a motoron belüli vagy azon kívüli tereket jelenti, amelyeket olyan belső vagy külső vezetékek kötnek össze az olajteknővel, amelyeken keresztül a gázok és gőzök kiszivároghatnak;
- (8) A „szennyezésgátló berendezés” a jármű kipufogócsőnél történő és párolgási kibocsátások csökkentését és/vagy korlátozását szolgáló alkatrészeit jelenti;
- (9) A „fedélzeti diagnosztikai rendszer” vagy „OBD-rendszer” olyan kibocsátáscsökkentő berendezés, amely számítógép memóriában tárolt hibakódok segítségével képes meghatározni az üzemzavar valószínűsíthető helyét;
- (10) A „hatástalanító berendezés” bármely olyan tervezési elem, amely érzékeli a hőmérsékletet, a jármű sebességét, a motor fordulatszámát (a percnkénti fordulatszámot), a sebességfokozatot, a kipufogó- és szívócsővezetékben keletkező vákuumot vagy bármely más paramétert a kibocsátáscsökkentő berendezés 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 kibocsátáscsökkentő berendezés hatásfokát;
- (11) Az „eredeti katalizátor” olyan katalizátor vagy katalizátor-csoport, amelyre kiterjed a járműre megadott típusjövahagyás;
- (12) A „cserekatalizátor” olyan katalizátor vagy katalizátor-csoport, amelyet az eredeti katalizátor kicserélésére szántak, és amelyre a [XXXX/XX/EC] irányelvben meghatározott önálló műszaki egységként jóváhagyás szerezhető;
- (13) A „jármű javítására vonatkozó információ” minden olyan információ, amely a jármű hibájának megállapításához, a jármű szervizeléséhez, ellenőrzéséhez, rendszeres felügyeletéhez, javításához, újraprogramozásához vagy újraindításához szükséges, és amelyet a gyártók hivatalos forgalmazóik/szervizeik rendelkezésére bocsátanak, az ilyen információk későbbi módosításait és kiegészítéseit is ideértve;
- (14) A „független gazdasági szereplők” azok a hivatalos forgalmazókon és szervizeken kívüli vállalkozások, amelyek a gépjárművek javításában és karbantartásában közvetlenül vagy közvetve részt vesznek, különösen javítók, javító felszerelések

vagy eszközök gyártói, pótalkatrészek forgalmazói, műszaki tájékoztatók megjelentetői, autókлубok, közúti segélyszolgálatok, ellenőrzési és vizsgálati szolgáltatásokat kínáló gazdasági szereplők és javítók számára képzést kínáló gazdasági szereplők.

II. fejezet

A gyártók kötelezettségei

4. cikk

A gyártók kötelezettségei

1. A gyártók kötelesek gondoskodni arról, hogy minden jármű, amelyre a Közösségben történő értékesítés, regisztráció vagy használatbavétel céljából típusjóvá hagyást kívánnak szerezni, megfeleljen az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak.

Ez a kötelezettség magában foglalja az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékek és az 5. cikkben említett végrehajtási intézkedések teljesítését is.

2. A gyártók kötelesek biztosítani a termelés megfelelőségét, a szennyezésgátló berendezések élettartamát és a használat közbeni megfelelést ellenőrző típusjóvá hagyási eljárások elvégzését. A használat közbeni megfelelésre vonatkozó méréseket legalább 5 évente, illetve – amennyiben az előbb következik be – minden 100 000 km megtétele után ellenőrizni kell. A szennyezésgátló berendezések élettartamának típusjóvá hagyás céljára végzett vizsgálatát minden 160 000 km megtétele után kell megismételni.
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 Bizottság a [XXXX/XX/EK] irányelv 37. cikke (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően meghatározza a 2. és 3. bekezdés végrehajtására vonatkozó konkrét eljárásokat és követelményeket.

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 szokásos körülmények közötti használat során az e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek való megfelelést.
2. A kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata a következő esetek kivételével tilos:

- a) a berendezés használata a motor sérülés vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt, vagy
 - 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. Ahhoz, hogy járműveikre típusjóvá hagyást szerezhessenek, a gyártóknak bizonyítaniuk kell az e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek való megfelelést.
4. A Bizottság kidolgozza a típusjóvá hagyás konkrét eljárásait, vizsgálatait és követelményeit, beleértve a következőkkel kapcsolatos követelmények meghatározását:
- a) kibocsátások a kipufogócsőnél, ideértve a vizsgálati ciklusokat, az alacsony környezeti hőmérsékletet, az üresjáratú fordulatszámú tapasztalható kibocsátásokat, a füst átlátszatlanságát és az utókezelő rendszerek működését és felújítását;
 - b) párolgási kibocsátások és kibocsátások a forgattyúházból;
 - c) a fedélzeti diagnosztikai rendszerek és a szennyezésgátló berendezések használat közbeni teljesítménye;
 - d) a szennyezésgátló berendezések élettartama, kibocsátáscsökkentő tartalék berendezések, használat közbeni megfelelés, gyártásmegfelelés és közlekedésre való alkalmasság;
 - e) széndioxid-kibocsátások és üzemanyag-fogyasztás;
 - f) hibrid járművek;
 - g) a típusjóvá hagyások és követelmények kiterjesztése a kis mennyiséget gyártókra;
 - h) a vizsgálóberendezésekre vonatkozó követelmények, valamint
 - i) referencia-üzemanyagok, úgymint benzin, gázolaj, gáz-halmazállapotú üzemanyagok és bioüzemanyagok.
5. A Bizottság figyelemmel kíséri a 4. bekezdésben említett követelmények és vizsgálatok tárgyát képező szennyezőanyagokat, valamint a kibocsátások mérésére használt vizsgálati ciklusokat, és amennyiben úgy találja, hogy az eljárások, illetve a vizsgálatok már nem megfelelőek, vagy nem tükrözik a való világra jellemző kibocsátásokat, meghozza a szükséges intézkedéseket.
6. A Bizottság a [XXXX/XX/EK] irányelv 37. cikke (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően meghatározza a 2-5. bekezdés végrehajtásához szükséges konkrét eljárásokat, vizsgálatokat és követelményeket.

III. FEJEZET

A jármű javítására vonatkozó információk elérhetősége

6. cikk

A gyártók kötelezettségei

1. A gyártók kötelesek internetes oldalakon keresztül korlátlanul és szabványos formában hozzáférhetővé tenni a független gazdasági szereplők számára a jármű javítására vonatkozó információkat azonnal és gyorsan elérhető, a hivatalos forgalmazók és szervizek számára biztosított hozzáféréshez képest hátrányos megkülönböztetést nem jelentő módon.
2. Az 1. bekezdésben említett információk tartalmazzák a következőket:
 - (a) egyértelmű járműazonosítás;
 - (b) szervizkönyvek;
 - (c) műszaki kézikönyvek;
 - (d) alkatrészekre és hiba-azonosításra vonatkozó információk (például a mérések legkisebb és legmagasabb elméleti értékei);
 - (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 és
 - (i) az adatok rögzítésére vonatkozó információk, valamint a kétirányú felügyeleti és vizsgálati adatok.
3. E rendelet alkalmazásában független gazdasági szereplőknek kell tekinteni azokat a hivatalos forgalmazókat vagy szervizeket, akik egy adott járműgyártó elosztóhálózatának a tagjai, amennyiben olyan járművek javítását és karbantartását is végzik, amelyek esetében nem tagjai a járműgyártó elosztóhálózatának.
4. A karbantartási célra szolgáló információk kivételével a jármű javítására vonatkozó információknak mindenkor hozzáférhetőeknek kell lenniük.
5. Az OBD-kompatibilis csere- vagy szervizalkatrészek, diagnosztikai eszközök és vizsgálóberendezések gyártása, karbantartása és javítása céljából a gyártók kötelesek hátrányos megkülönböztetés nélkül minden érdeklődő alkatrész-, diagnosztikai eszköz- vagy vizsgálóberendezés-gyártó és/vagy javító számára megadni a jármű javítására vonatkozó információkat.

6. EK-típusjóváahagyás és a nemzeti típusjóváahagyás kérésekor a gyártónak bizonyítékot kell szolgáltatnia a típusjóváahagyást végző hatóság számára az e rendeletnek való megfelelésről a jármű javítására vonatkozó és 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 jóváahagyás időpontjától számított hat hónapon belül biztosítania kell azokat. Amennyiben ezen az időszakon belül nem bizonyítja a megfelelést, a jóváahagyást végző hatóság megteszi a megfelelő intézkedéseket a megfelelésig biztosítása érdekében, a típusjóváahagyás visszavonását is beleértve.

A jármű javítására vonatkozó információk későbbi módosításait és kiegészítéseit a gyártónak ugyanakkor kell hozzáférhetővé tennie internetes oldalain, mint a hivatalos szervizek számára.

7. cikk

A jármű javítására vonatkozó információk rendelkezésre bocsátási díja

1. A gyártók indokolt és arányos díjat számíthatnak fel a jármű javítására vonatkozó információk e rendeletben szabályozott rendelkezésre bocsátásáért; a díj akkor nem indokolt vagy arányos, ha akadályozza a hozzáférést azáltal, hogy nem veszi figyelembe, hogy a független gazdasági szereplő milyen mértékben veszi azt igénybe.
2. A gyártók a jármű javítására vonatkozó információkat napi, havi és éves időtartamra kötelesek hozzáférhetővé tenni, és az információk rendelkezésre bocsátási díja az hozzáférhetővé tétel időtartama szerint változik.

8. cikk

Végrehajtási intézkedések

A Bizottság a [XXXX/XX/EK] irányelv 37. cikke (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően elfogadja a 6. és a 7. cikk végrehajtásához szükséges intézkedéseket. Ez magában foglalja a járműjavítási információk rendelkezésre bocsátásának módjával kapcsolatos műszaki előírások meghatározását.

IV. FEJEZET

A tagállamok kötelezettségei

9. cikk

Típusjóváhagyás

1. [a hatálybalépés időpontja]-t követően a nemzeti hatóságok nem tagadhatják meg a gyártó által kért EK-típusjóváhagyás vagy a nemzeti típusjóváhagyás megadását egy új járműtípusra a gépjárművek kibocsátásaival vagy üzemanyag-fogyasztásával kapcsolatos okokból, illetve nem tilthatják meg egy új jármű regisztrációját, értékesítését vagy használatbavételét akkor, ha az érintett jármű e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek megfelel.
2. [18 hónappal és egy nappal a hatálybalépés időpontja után]-tól, illetve az N₁ kategória II. és III. osztálya esetében [30 hónappal a hatálybalépés időpontja után]-tól a nemzeti hatóságoknak meg kell tagadniuk az EK-típusjóváhagyás vagy a nemzeti típusjóváhagyás megadását a kibocsátásokkal vagy üzemanyag-fogyasztással kapcsolatos okokból azokra az új járműtípusokra, amelyek e rendeletnek és a végrehajtási intézkedéseinek nem felelnek meg.
3. [36 hónappal és egy nappal a hatálybalépés időpontja után]-tól, illetve az N₁ kategória II. és III. osztálya esetében [48 hónappal a hatálybalépés időpontja után]-tól azoknak az új járműveknek az esetében, amelyek e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek nem felelnek meg, a nemzeti hatóságoknak úgy kell tekinteniük, hogy a megfelelőségi igazolások már nem érvényesek a [XXXX/XX/EK] irányelv [25. cikkében] foglaltak céljára, és a kibocsátásokkal vagy üzemanyag-fogyasztással kapcsolatos okokból meg kell tagadniuk az ilyen járművek regisztrációját, illetve meg kell tiltaniuk azok értékesítését és használatbavételét.

10. cikk

A pótalkatrészek típusjóváhagyása

1. A nemzeti hatóságoknak meg kell tiltaniuk az értékesítését, illetve járműbe szerelését azoknak az EK típusjóváhagyással rendelkező, fedélzeti diagnosztikai rendszerrel (OBD) nem felszerelt járművekbe szánt cserekatalizátoroknak, amelyek nem olyan típusúak, mint amelyre a típusjóváhagyást e rendeletnek megfelelően megadták.
2. Az 1. bekezdésben foglaltak ellenére a típusjóváhagyás megadásának eredeti feltételei mellett a nemzeti hatóságok továbbra is kiterjeszthetik az EK-típusjóváhagyásokat a cserekatalizátorokra.

11. cikk

Pénzügyi ösztönzők

1. A tagállamok rendelkezhetnek pénzügyi ösztönzőkről az e rendeletnek megfelelő gépjárművek sorozatgyártása tekintetében.

Ezeknek az ösztönzőknek minden olyan, a tagállamok piacán értékesítésre kínált új járműre érvényesnek kell lennie, amely a 9. cikk (3) bekezdésében meghatározott időpontot megelőzően eleget tesz az e rendeletben és végrehajtási rendelkezéseiben foglaltaknak.

A 9. cikk (3) bekezdésében meghatározott időpontban a pénzügyi ösztönzőknek meg kell szünniük.

2. A tagállamok rendelkezhetnek a használatban lévő járművek e rendeletben megállapított kibocsátási határértékek teljesítése érdekében történő átalakítását és a nem megfelelő járművek leselejtezését elősegítő pénzügyi ösztönzőkről.
3. Az 1. és 2. bekezdésben említett pénzügyi ösztönzők összegének minden gépjárműtípus esetében alacsonyabbnak kell lennie, mint az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékek teljesítésének biztosítására bevezetett műszaki berendezések többletköltsége, 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.

12. cikk **Szankciók**

A tagállamoknak meg kell határozniuk a jelen rendelet rendelkezéseinek 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 legkésőbb 18 hónappal e rendelet hatálybalépését követően kötelesek tájékoztatni a Bizottságot, az azokat érintő későbbi módosításokról pedig haladéktalanul kötelesek tájékoztatást adni.

V. FEJEZET

Záró rendelkezések

13. cikk **Az előírások újrafogalmazása**

1. A Bizottság [a hatályba lépéstől számított 6. hónap]-ig megvizsgálja, hogy újra kell-e fogalmazni az I. mellékletben meghatározott szénhidrogén kibocsátási határértékeket a nem-metán szénhidrogének és a metán kibocsátásának külön történő figyelembevételére céljából.
2. Szintén meg kell vizsgálni a metánkibocsátás széndioxid-kibocsátás számítása során történő figyelembevételét.

3. Szükség esetén a Bizottság az alábbi intézkedéseket hozhatja az 1. és 2. bekezdésekkel kapcsolatban:
- a) a 14. cikkben foglaltakkal összhangban módosítja ezt a rendeletet abból a célból, hogy újból beállítsa a szénhidrogénekre vonatkozó, az e rendelet I. mellékletében megállapított határértékeket;
 - b) a [XX/XXXX/EK] irányelv 37. cikke (2) bekezdésének megfelelően intézkedéseket fogad el a metánkibocsátás vizsgálatára, kiszámítására vagy korlátozására.
4. ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (Járművekre Vonatkozó Szabályozás Harmonizálásának Világfóruma) védnöksége alatt folyó Légszennyezőrészecske-mérő Programjának a befejezését követően a Bizottság a következő intézkedéseket köteles meghozni:
- a) a 14. cikkben foglaltakkal összhangban módosítja ezt a rendeletet abból a célból, hogy újból beállítsa az e rendelet I. mellékletében megállapított részecsketömeg alapú határértékeket, és ugyanebben a mellékletben olyan részecskeszám alapú határértékeket vezessen be, amelyek nagyjából megfelelnek a benzinre és gázolajra vonatkozó tömeg alapú határértékeknek;
 - b) a [XX/XXXX/EK] irányelv 37. cikke (2) bekezdésének megfelelően elfogad egy átdolgozott részecskemérési eljárást és részecskeszám alapú határértéket.

14. cikk
Módosítások

A Bizottság a [XX/XXXX/EK] irányelv 37. cikke (2) bekezdésében említett eljárással összhangban, ugyanennek az irányelvnek a [36. cikke (2), (3), (4)] bekezdése értelmében módosíthatja ezt a rendeletet.

15. cikk
A [XXXX/XX./EK] irányelv módosításai

A [XX/XXXX/EK] irányelv IV., VI. és XI. melléklete az e rendelet II. mellékletében foglaltaknak megfelelően módosul.

16. cikk
A 72/306/EGK irányelv módosításai

A 72/306/EGK irányelv 1. cikke a következő bekezdéssel egészül ki:

„Ez az irányelv nem vonatkozik azonban az [e rendelet] 2. cikkében említett járművekre.”

17. cikk
Hatályon kívül helyezés

1. A 70/220/EGK, 80/1268/EGK, 89/458/EGK, 91/441/EGK, 93/59/EGK, 94/12/EK, 96/69/EK, 98/69/EK és 2004/3/EK irányelv [18 hónappal e rendelet hatálybalépésének az időpontja után]-tól hatályát veszti.
2. A hatályukat veszített irányelvekre történő hivatkozások az e rendeletre való hivatkozásként értelmezendők.

18. cikk
Hatálybalépés

1. Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.
2. Ez a rendelet [18 hónappal és egy nappal a hatálybalépés időpontja után]-tól alkalmazandó a 9. cikk (1) és (11) bekezdése kivételével.
3. Amennyiben az 5. cikk (6) bekezdésében és a 13. cikk (1) és (3) bekezdésében említett módosítások vagy végrehajtási intézkedések elfogadása [e rendelet hatályba lépését követő 6 hónap] után történik meg, a 9. cikk (2) és (3) bekezdésében említett dátumokat a módosításban vagy végrehajtó intézkedésekben szereplő dátumok váltják fel.

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

Kelt Brüsszelben,

az Európai parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

MELLÉKLETEK

I. MELLÉKLET – Kibocsátási határértékek

II. MELLÉKLET – A [XXXX/XX/EK] irányelv módosításai

I. MELLÉKLET – Kibocsátási határértékek

1. táblázat: Euro 5 kibocsátási határértékek

		Referencia-súly (RM) (kg)	Határértékek											
			Szénmonoxid tömege (CO)		Szénhidrogének tömege (HC)		Nitrogénoxidok tömege (NO _x)		Szénhidrogének és nitrogénoxidok együttes tömege (HC + NO _x)		Részecskék tömege (PM)		Részecskék száma ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₂ + L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₅ (#/km)	
Kategória	Osztály		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	Összes	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	100	—	75	260	—	320	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	120	—	82	310	—	380	5.0	5.0		

Rövidítések: PI = külső gyújtású, CI = kompressziós gyújtású

(1) Egy későbbi időpontban szám alapú előírást határoznak meg.

(2) A külső gyújtású motorokra vonatkozó részecsketömeg normák csak a szegény keverékkel működő közvetlen befecskendezésű benzinmotorokra vonatkoznak.

2. táblázat – Kibocsátási határérték a párolgási kibocsátás vizsgálatához

Párolgási kibocsátás tömege (g/vizsgálat)
2

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

Vizsgálati hőmérséklet 266 K (– 7 °C)			
Járműkategória	Osztály	Szénmonoxid (CO) tömege L ₁ (g/km)	Szénhidrogének (HC) tömege L ₂ (g/km)
M	—	15	1.8
N ₁	I	15	1.8
	II	24	2.7
	III	30	3.2

II. MELLÉKLET: A [XXXX/XX/EK] irányelv módosításai

A [XXXX/XX/EK] irányelv a következőképpen módosul:

1. A IV. melléklet I. részében a táblázat 2. pontja helyébe a következő kerül:

Tárgy	Hivatkozott szabályozó jogi aktus	Hivatalos Lapra való hivatkozás	Alkalmazhatóság									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2. Kibocsátások	[.../.../EK]	L ..., ..., ... o.	X	X	X	X	X	X				

2. A IV. melléklet I. része 1. függelékében a táblázat 2. pontja helyébe a következő kerül:

	Tárgy	Hivatkozott szabályozó jogi aktus	Hivatalos Lapra való hivatkozás	M ₁
2.	Kibocsátások	[.../.../EK]	L ..., ..., ... o.	A

3. A VI. melléklet 1. függelékében a táblázat 2. pontja helyébe a következő kerül:

Tárgy	Hivatkozott szabályozó jogi aktus	Módosította	Alkalmazandó Változatok
2. Kibocsátások	[.../.../EK]		

4. A XI. melléklet 1. függelékében a táblázat 2. pontja helyébe a következő kerül:

Tétel	Tárgy	Hivatkozott szabályozó jogi aktus	M ₁ ≤ 2 500 (1) kg	M ₁ > 2 500 (1) kg	M ₂	M ₃
2	Kibocsátások	[.../.../EK]	Q	G+Q	G+Q	G+Q

5. A XI. melléklet 2. függelékében a táblázat 2. pontja helyébe a következő kerül:

Tétel	Tárgy	Hivatkozott szabályozó jogi aktus	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Kibocsátások	[.../.../EK]	A	A	A	A	A	A				

6. A XI. melléklet 3. függelékében a táblázat 2. pontja helyébe a következő kerül:

Tétel	Tárgy	Hivatkozott szabályozó jogi aktus	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Kibocsátások	[.../.../EK]	Q	Q	Q	Q	Q				

7. A XI. melléklet 4. függelékében a táblázat 2. pontja helyébe a következő kerül

Tétel	Tárgy	Hivatkozott szabályozó jogi aktus	N3 kategóriájú önjáró daru
2	Kibocsátások	[.../.../EK]	X