I

(Jogalkotási aktusok)

IRÁNYELVEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2011/88/EU IRÁNYELVE

(2011. november 16.)

a 97/68/EK irányelvnek a rugalmas végrehajtási eljárással forgalomba hozott motorokra vonatkozó rendelkezések tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 114. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamenteknek való továbbítását követően;

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére [1],

rendes jogalkotási eljárás keretében [2],

mivel:

(1) A nem közúti mozgó gépekbe és berendezésekbe szánt belső égésű motorok gáz- és szilárd halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1997. december 16-i 97/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [3] a nem közúti mozgó gépekbe épített motorok kipufogógáz-kibocsátásáról és légszennyező anyagok kibocsátási határértékeiről szól, és hozzájárul az emberi egészség és a környezet védelméhez. A 97/68/EK irányelv előírta, hogy a kompressziós gyújtású motorok többségének típusjóváhagyására alkalmazandó jelenlegi, III A szakasz szerinti kibocsátási határértékeket a III B szakasz szerinti szigorúbb határértékek fogják felváltani. A határértékeket az említett motorok típusjóváhagyásánál 2010. január 1-jétől, forgalomba hozatalánál pedig 2011. január 1-jétől kell alkalmazni.

(2) A 97/68/EK irányelv felülvizsgálatát jelenleg készíti elő a Bizottság a 97/68/EK irányelvet módosító, 2004. április 21-i 2004/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [4] 2. cikkében meghatározott követelményeknek megfelelően. Annak biztosítása érdekében, hogy a felülvizsgált irányelv összhangban álljon a levegőminőségre vonatkozó uniós követelményekkel, valamint figyelembe véve a rendelkezésre álló tapasztalatokat, tudományos ismereteket és technológiákat, a Bizottságnak a 97/68/EK irányelv soron következő felülvizsgálatakor – a hatásvizsgálattól függően – a következő intézkedéseket kellene megfontolnia:

— új kibocsátási szakasz – az V. szakasz – létrehozása, amelynek – amennyiben műszakilag megvalósítható – a nehézgépjárművek Euro VI szabványának követelményein kell alapulnia;

— a részecskekibocsátás mennyiségének csökkentésére vonatkozóan új követelmények – konkrétan részecskeszám-határérték – bevezetése – amennyiben műszakilag megvalósítható – a kompressziós gyújtású motorok minden kategóriájára az ultrafinom részecskék mennyiségének hathatós csökkentése érdekében;

— átfogó megközelítés alkalmazása az utólag felszerelhető kibocsátásszabályozó eszközökre vonatkozó harmonizált követelményekkel kapcsolatos, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága védnöksége alatt jelenleg folyó tárgyalások alapján a kibocsátáscsökkentési rendelkezések és a nem közúti mozgó gépek meglévő flottája utókezelő rendszerekkel való utólagos felszerelésének előmozdítására; e megközelítésnek támogatnia kell a tagállamoknak a levegőminőség javítására és a munkavállalók védelmének fokozására tett erőfeszítéseit;

— a nem közúti mozgó gépek és a járművek időszakos vizsgálati módszerének kialakítása különösen a tekintetben, hogy kibocsátási jellemzőik ténylegesen megfelelnek-e a nyilvántartásba vételkor megadott értékeknek;

[1] HL C 48., 2011.2.15., 134. o.
[2] Az Európai Parlament 2011. október 25-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2011. november 8-i határozata.
[3] HL L 59., 1998.2.27., 1. o.
[4] HL L 146., 2004.4.30., 1. o.

— a III A szakasz vasúti motorkocsikra és mozdonyokra vonatkozó követelményeinek nem megfelelő cseremotorok engedélyezésének lehetősége bizonyos feltételek mellett;

— a vasútra vonatkozó egyedi kibocsátási szabványok idevágó nemzetközi szabványokkal való harmonizálásának lehetősége a meghatározott kibocsátási határértékeknek megfelelő, megfizethető motorok elérhetőségének biztosítása érdekében.

(3) A III B szakaszba történő átmenet technológiai lépésváltást jelent, ami a motorok áttervezése és a fejlett technikai megoldások kidolgozása miatt jelentős megvalósítási költségekkel jár. Azonban sem a jelenlegi pénzügyi és gazdasági világválság, sem pedig a gazdasági konjunktúra által okozott fluktuáció nem vezethet a környezetvédelmi előírások enyhüléséhez. A 97/68/EK irányelv ezen felülvizsgálata ezért kivételesnek tekintendő. Ezen túlmenően a környezetkímélő technológiákba történő beruházások fontosak a jövőbeli növekedés, a munkahelyteremtés és az egészségvédelem előmozdítása szempontjából.

(4) A 97/68/EK irányelv rendelkezik egy rugalmas végrehajtási eljárásról, amely lehetővé teszi a berendezésgyártóknak, hogy két kibocsátási szakasz közötti időszakban korlátozott számban olyan motorokat szerezzenek be, amelyek nem felelnek meg az említett időszakban alkalmazandó kibocsátási határértékeknek, azonban az érvényben lévőt közvetlenül megelőző szakasz követelményeivel összhangban jóváhagyták őket.

(5) A 2004/26/EK irányelv 2. cikkének b) pontja rendelkezik az esetleges további rugalmassági eljárások szükségességének értékeléséről.

(6) A III B szakaszban célszerű a rugalmas végrehajtási eljárással forgalomba hozott – nem vasúti motorkocsi, mozdony vagy belvízi hajó meghajtására használt – motorok számát valamennyi motorkategóriában a berendezésgyártó által az adott kategóriába tartozó motorral ellátott berendezésekből forgalomba hozott éves mennyiség 20 %-áról 37,5 %-ára növelni. Ennek alternatívájaként fel kell kínálni a gyártóknak azt a lehetőséget, hogy a rugalmas végrehajtási eljárás keretében meghatározott számú motort hozzanak forgalomba. A motorok e meghatározott számát is felül kell vizsgálni, és az nem lépheti túl a 97/68/EK irányelv XIII. mellékletének 1.2.2. szakaszában meghatározott határértékeket.

(7) A rugalmas végrehajtási eljárásra alkalmazandó szabályokat célszerű kiigazítani oly módon, hogy az eljárás alkalmazása a mozdonyok meghajtására használt motorokra szigorúan meghatározott ideig terjedjen ki.

(8) A levegőminőség javítása az Unió egyik legfontosabb célja, melynek megvalósítására szolgál a környezeti levegő minőségéről és a „Tisztább levegőt Európának" elnevezésű programról szóló, 2008. május 21-i 2008/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]). A kibocsátásoknak a forrásnál való csökkentése elengedhetetlen e cél teljesítéséhez, beleértve a nem közúti mozgó gépek ágazata kibocsátásának csökkentését is.

(9) Az ezen irányelv hatálya alá eső gépeket üzemeltető vállalatoknak támogatásban kellene részesülniük európai pénzügyi programok, illetve a tagállamok által indított, idevágó programok keretében. E támogatási programoknak a legmagasabb kibocsátási szabványok korai bevezetésének előnyben részesítését kell célozniuk.

(10) A 97/68/EK irányelv a cseremotorok tekintetében mentességről rendelkezik, ez azonban nem érvényes a vasúti motorkocsikra és a mozdonyokra. A súly és a méret tekintetében felmerülő kötöttségekre figyelemmel ugyanakkor részleges mentesség előírása szükséges a vasúti motorkocsik és a mozdonyok cseremotorjai esetében is.

(11) Az ezen irányelvben meghatározott intézkedések a gyártó ágazatban tapasztalt átmeneti nehézségeket tükröznek, nem vezetnek végleges kiigazításhoz, így ezen intézkedések alkalmazását a III B szakasz idejére vagy – ahol későbbi szakasz nincs – hároméves időtartamra kell korlátozni.

(12) Figyelembe véve az Egyesült Királyság vasúti hálózatának különleges infrastruktúráját, ahol eltérő űrszelvényt alkalmaznak, és ennélfogva a súllyal és a mérettel kapcsolatos kötöttségek merülnek fel, aminek következtében az új kibocsátási határidőkhöz való alkalmazkodáshoz hosszabb időre van szükség, célszerű nagyobb rugalmasságot biztosítani a mozdonyok meghajtására használt motorok e speciális piacán.

(13) A 97/68/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 97/68/EK irányelv módosításai

A 97/68/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 4. cikk (6) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„6. A nem vasúti motorkocsik és belvízi hajók meghajtására használt kompressziós gyújtású motorokat az (1)–(5) bekezdésben említetteken kívül a XIII. mellékletben említett eljárással összhangban, rugalmas végrehajtási eljárással is forgalomba lehet hozni."

([1]) HL L 152., 2008.6.11., 1. o.

2. A 10. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1a) bekezdésben a második albekezdést el kell hagyni;

b) a szöveg a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(1b) A 9. cikk (3 g), (3i) és (4a) bekezdésétől eltérve a tagállamok a vasúti motorkocsik és mozdonyok hajtására használt következő motorok forgalomba hozatalát engedélyezhetik:

a) a III A szakasz szerinti határértékeknek megfelelő cseremotorok, amennyiben azok vasúti motorkocsik és mozdonyok hajtására használt olyan motorok helyettesítésére szolgálnak, amelyek

i. nem teljesítik a III A szakasz szerinti szabványt; vagy

ii. teljesítik a III A szakasz szerinti szabványt, de nem teljesítik a III B szakasz szerinti szabványt;

b) a III A szakasz szerinti határértékeknek meg nem felelő cseremotorok, amennyiben azok vezérlés nélküli, önálló mozgásra képtelen vasúti motorkocsikban használt motorok helyettesítésére szolgálnak, feltéve, hogy a kérdéses cseremotor legalább azoknak a szabványoknak megfelel, mint az ugyanilyen típusú, meglévő vasúti motorkocsikban használt motorok;

E bekezdés értelmében csak abban az esetben adható engedély, ha a tagállam jóváhagyó hatósága meggyőződött arról, hogy az adott vasúti motorkocsi vagy mozdony vonatkozásában alkalmazandó legújabb kibocsátási szint követelményeinek megfelelő cseremotor használata jelentős technikai nehézségekkel fog járni.

(1c) Az (1a) és (1b) bekezdés hatálya alá eső motorokhoz hozzátűzik a »CSEREMOTOR« megnevezést tartalmazó, a vonatkozó eltérésre egyértelműen utaló címkét.

(1d) A Bizottság értékeli az (1b) bekezdés környezeti hatásait, és az annak való megfelelés tekintetében felmerülő lehetséges technikai nehézségeket. A Bizottság ezen értékelésre tekintettel 2016. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az (1b) bekezdés felülvizsgálatáról, amelyhez szükség esetén – az említett bekezdés alkalmazásának befejező időpontját feltüntető – jogalkotási javaslatot csatol.";

c) a (7) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(7) A tagállamok engedélyezik az I. melléklet 1. pontja A.i., A.ii. és A.v. alpontjában meghatározott motoroknak a XIII. melléklet rendelkezései szerinti rugalmas végrehajtási eljárással történő forgalomba hozatalát."

3. A XIII. melléklet ezen irányelv mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Átültetés a nemzeti jogba

(1) A tagállamok legkésőbb 2012. november 24-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Ezen rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Hatálybalépés

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

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2011. november 16-án.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*
J. BUZEK	W. SZCZUKA

MELLÉKLET

A XIII. melléklet 1. pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„1. AZ EREDETIBERENDEZÉS-GYÁRTÓ INTÉZKEDÉSEI

1.1. A III B szakasz kivételével az az eredetiberendezés-gyártó (a továbbiakban: OEM), amelyik igénybe kívánja venni a rugalmas végrehajtási eljárást – a vasúti mozdonyok és motorkocsik meghajtására szolgáló motorok esetét kivéve –, engedélyt kér valamely jóváhagyó hatóságtól a saját motorgyártói számára, hogy az OEM általi kizárólagos használatra motorokat hozhassanak forgalomba. Az éppen alkalmazandó kibocsátási határértékeknek meg nem felelő, de az előző kibocsátásihatárérték-szakaszban jóváhagyott motorok darabszáma nem haladhatja meg az 1.1.1. és 1.1.2. pontban meghatározott felső határokat.

1.1.1. A rugalmas végrehajtási eljárással forgalomba hozott motorok darabszáma egyetlen kategóriában sem haladhatja meg az OEM által az adott kategóriába tartozó motorral felszerelt berendezésekből forgalomba hozott (az Unió piacán a legutóbbi öt évben történt értékesítés átlagaként számolt) éves mennyiség 20 %-át. Ha az OEM öt évnél rövidebb ideje forgalmaz berendezéseket az Unió piacán, akkor az átlagot azon időtartam alapján kell kiszámolni, amióta az OEM e piacon berendezéseket forgalmaz.

1.1.2. Az 1.1.1. pont választható alternatívájaként – a vasúti motorkocsik és mozdonyok meghajtására használt motorok kivételével – az OEM engedélyt kérhet a saját motorgyártói számára, hogy meghatározott darabszámú motort forgalomba hozhassanak az OEM általi kizárólagos használatra. Az egyes motorkategóriákban a motorok darabszáma nem haladhatja meg az alábbi felső határokat:

Motorkategória P (kW)	Motorok darabszáma
19 ≤ P < 37	200
37 ≤ P < 75	150
75 ≤ P < 130	100
130 ≤ P ≤ 560	50

1.2. A III B szakaszban, de legfeljebb az annak kezdetétől számított három évig – a vasúti motorkocsik és mozdonyok meghajtására használt motorok kivételével – az az OEM, amelyik igénybe kívánja venni a rugalmas végrehajtási eljárást, engedélyt kér valamely jóváhagyó hatóságtól a saját motorgyártói számára, hogy az OEM általi kizárólagos használatra szánt motorokat hozhassanak forgalomba. Az éppen alkalmazandó kibocsátási határértékeknek meg nem felelő, de az előző kibocsátásihatárérték-szakaszban jóváhagyott motorok mennyisége nem haladhatja meg az 1.2.1. és 1.2.2. pontban említett felső határokat.

1.2.1. A rugalmas végrehajtási eljárással forgalomba hozott motorok darabszáma egyetlen motorkategóriában sem haladhatja meg az OEM által az adott kategóriába tartozó motorral felszerelt berendezésekből forgalomba hozott (az Unió piacán a legutóbbi öt évben történt értékesítés átlagaként számolt) éves mennyiség 37,5 %-át. Ha az OEM öt évnél rövidebb ideje forgalmaz berendezéseket az Unió piacán, akkor az átlagot azon időtartam alapján kell kiszámolni, amióta az OEM e piacon berendezéseket forgalmaz.

1.2.2. Az 1.2.1. pont választható alternatívájaként az OEM engedélyt kérhet a saját motorgyártói számára, hogy meghatározott számú motort hozhassanak forgalomba az OEM általi kizárólagos használatra. Az egyes motorkategóriákban a motorok darabszáma nem haladhatja meg az alábbi felső határokat:

Motorkategória P (kW)	Motorok darabszáma
37 ≤ P < 56	200
56 ≤ P < 75	175
75 ≤ P < 130	250
130 ≤ P ≤ 560	125

1.3. A mozdonyok meghajtására használt motorok tekintetében a III B szakaszban, de legfeljebb a szakasz kezdetétől számított három évig az OEM a saját kizárólagos használatára szolgáló legfeljebb 16 darab motor forgalomba hozatalára kérhet engedélyt saját motorgyártói számára. Az OEM saját motorgyártói számára legfeljebb 10 további, 1 800 kW-nál nagyobb névleges teljesítményű, kizárólag az Egyesült Királyságon belüli használatra szánt mozdonyokba beépítendő motor forgalomba hozatalára is engedélyt kérhet. A mozdonyok csak akkor teljesítik ezt a követelményt, ha az Egyesült Királyság hálózatán történő üzemelésre vonatkozó biztonsági tanúsítvánnyal rendelkeznek, vagy teljesítik az e tanúsítványra vonatkozó követelményeket.

Ilyen engedély csak akkor adható, ha a III B szakasz kibocsátási határértékeit műszaki okokból nem lehet teljesíteni.

1.4. A jóváhagyó hatósághoz intézett kérelemben az OEM feltünteti a következő információkat:

a) a rugalmas végrehajtási eljárással forgalomba hozott motort tartalmazó nem közúti mozgó gépek és berendezések minden egyes darabján feltüntetendő címke mintája. A címke a következő szöveget tartalmazza: »A … (a megfelelő teljesítménysávhoz tartozó összes gép darabszáma) GÉP KÖZÜL A … (gépsorozat) SZÁMÚ, … MOTORSZÁMÚ GÉP, 97/68/EK IRÁNYELV SZERINTI TÍPUSJÓVÁHAGYÁS SZÁMA: …«;

b) a motoron elhelyezendő, a 2.2. pontban említett szövegű kiegészítő címke mintája.

1.5. Az OEM a rugalmas végrehajtási eljáráshoz kapcsolódóan minden olyan szükséges információt megad a jóváhagyó hatóságnak, amelyet a jóváhagyó hatóság a határozathoz szükségesnek ítél.

1.6. Az OEM bármely tagállami jóváhagyó hatóság rendelkezésére bocsát minden olyan információt, amelyet a jóváhagyó hatóság annak igazolása érdekében kér, hogy minden olyan motor, amelyről azt állítják, hogy rugalmas végrehajtási eljárással hozták forgalomba, vagy amelyet ennek megfelelően címkéztek, valóban megfelel az állításnak vagy a címkézésnek.”