

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

IDEIGLENES
2005/0282(COD)

5.5.2006

*****I**

JELENTÉSTERVEZET

a gépjárművek emisszió tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási információk elérhetőségéről és a 72/306/EGK irányelv és a .../EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

Előadó: Matthias Groote

A vélemény előadója (*): Anja Weisgerber

(*): Bizottságok közötti megerősített együttműködés – az eljárási szabályzat 47. cikke

PR\612025HU.doc

PE 372.132v01-00

Külső fordítás

HU

HU

Eljárások jelölései

- * Konzultációs eljárás
leadott szavazatok többsége
- **I Együtműködési eljárás (első olvasat)
leadott szavazatok többsége
- **II Együtműködési eljárás (második olvasat)
leadott szavazatok többsége a közös álláspont jóváhagyásához; a Parlament összes képviselőjének többsége a közös álláspont elutasításához vagy módosításához
- *** Hozzájárulási eljárás
a Parlament összes képviselőjének többsége, kivéve az EK-Szerződés 105., 107., 161. és 300., valamint az EU-Szerződés 7. cikke alá tartozó esetekben
- ***I Együtdöntési eljárás (első olvasat)
leadott szavazatok többsége
- ***II Együtdöntési eljárás (második olvasat)
leadott szavazatok többsége a közös álláspont jóváhagyásához; a Parlament összes képviselőjének többsége a közös álláspont elutasításához vagy módosításához
- ***III Együtdöntési eljárás (harmadik olvasat)
leadott szavazatok többsége az együttes szövegtervezet jóváhagyásához

(Az eljárás típusa a Bizottság által javasolt jogalaptól függ.)

Módosító javaslatok jogalkotási szöveghez

A Parlament módosító javaslataiban a módosított szöveg ***félkövér dőlt betűkkel*** van kiemelve. A *normál dőlt betűs* kiemelés jelzi az illetékes osztályoknak, hogy a jogalkotási szöveg mely részeiben javasolnak javításokat a végleges szöveg kidolgozásának elősegítése érdekében (például nyilvánvaló hibák vagy kihagyások egy adott nyelvi változatban). Az ilyen jellegű javasolt módosításokat egyeztetni kell az érintett osztályokkal.

TARTALOMJEGYZÉK

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE.....	5
INDOKOLÁS	34

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

a gépjárművek emisszió tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási információk elérhetőségéről és a 72/306/EGK irányelv és a .././EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Együttdöntési eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2005)0683)¹,
 - tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére és 95. cikkére, amely alapján a Bizottság benyújtotta javaslatát a Parlamenthez (C6-0007/2006),
 - tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
 - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság jelentésére, valamint az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság, Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság és a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság véleményére (A6-0000/2006),
1. jóváhagyja a Bizottság módosított javaslatát;
 2. felhívja a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha lényegesen módosítani szándékozik a javaslatot, vagy a helyébe másik szöveget kíván léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

A Bizottság által javasolt szöveg

A Parlament módosításai

Módosítás: 1
(4) preambulumbekkezdés

(4) 2001 márciusában a Bizottság elindította a „Tiszta levegőt Európának” (Clean Air For Europe, CAFE) programot, amelynek fő elemeit egy közlemény körvonalazza Ennek eredményeként elfogadták a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégiát. A tematikus stratégia egyik következtetése szerint a levegőminőségre vonatkozó európai

(4) 2001 márciusában a Bizottság elindította a „Tiszta levegőt Európának” (Clean Air For Europe, CAFE) programot, amelynek fő elemeit egy közlemény körvonalazza Ennek eredményeként elfogadták a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégiát. A tematikus stratégia egyik következtetése szerint a levegőminőségre vonatkozó európai

¹ A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

célkitűzések eléréséhez a járművek kibocsátásainak további csökkentésére van szükség.

célkitűzések eléréséhez **a közlekedési ágazat (légi, tengeri és szárazföldi közlekedés) és a gazdasági szektor (alapanyag-feldolgozó ipar)** kibocsátásainak további csökkentésére van szükség. **A gépjárművek kibocsátásainak csökkentését ebben az összefüggésben egy globális stratégia részének kell tekinteni.**

Indokolás

A levegőszennyezésről szóló tematikus stratégiával kapcsolatban nem szabad megfeleledkezni arról, hogy a gépjárműveken kívül még más ágazatokban is drasztikusan csökkenteni kell a kibocsátást.

Módosítás: 2 (5) preambulumbekzdés

(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.

(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, az egészségügyi kiadások csökkenése **és a megmentett életévek számának növekedése** terén jelentkező előnyöket.

Indokolás

Ebben az összefüggésben nem csak az egészségügyi kiadások csökkenését, hanem a megmentett életéveket is meg kell említeni. A Bizottság következménybecslése szerint mindez 2020-ra 20 500 megmentett életévet jelentene.

Módosítás: 3 (6) preambulumbekzdés

(6) A járművek belső piacon való szabad

(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.

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.

Módosítás: 4

(7) preambulumbekkezdés

(7) A Bizottságnak szorosan figyelemmel kell kísérnie a kibocsátás-szabályozás területén megvalósuló technológiai fejlődést, és **adott esetben** annak megfelelően módosítania kell ezt a rendeletet.

(7) A Bizottságnak szorosan figyelemmel kell kísérnie a kibocsátás-szabályozás területén megvalósuló technológiai fejlődést, és **amennyiben a rendelet szövege előírja**, annak megfelelően módosítania kell ezt a rendeletet.

Indokolás

Nem minden kérdést kell a komitológiai eljárás keretében rendezni, és biztosítanunk kell, hogy a fő irányvonalokról együttdöntési eljárás keretében határoznak.

Módosítás: 5

(8) preambulumbekkezdés

(8) A Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie, és **szükség esetén szabályoznia kell** a még nem szabályozott kibocsátásokat, amelyek az új üzemanyag összetételek, motortechnológiák és kipufogógáz-kibocsátást csökkentő berendezések egyre szélesebb körben való használata következtében jelennek meg. **Ennek magában kell foglalnia az össz-**

(8) A Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie a még nem szabályozott kibocsátásokat, amelyek az új üzemanyag összetételek, motortechnológiák és kipufogógáz-kibocsátást csökkentő berendezések egyre szélesebb körben való használata következtében jelennek meg, és **szükség esetén ezek szabályozása érdekében javaslatot kell benyújtania a**

szénhidrogén (THC) kibocsátás szabályozásáról a nem-metán szénhidrogén (NMHC) és a metán (CH₄) alapján való szabályozási rendszerre történő átállás előnyeinek a felmérését.

Tanácsnak és Parlamentnek.

Indokolás

A külön meghatározott határértékeket már most be kell tartani. A sűrített gázzal meghajtott gépjárművek nem képesek megfelelni ezeknek a határértékeknek.

Módosítás: 6
(8a) preambulumbekzdés (új)

(8a) Annak érdekében, hogy ne szorítsák ki a gázmeghajtású autókat a piacról, amelyek előrelépést jelentenek a nitrogénoxid- és részecskekibocsátás tekintetében, és ezzel egyidejűleg támogassák a benzinmeghajtású gépjárművek fejlesztését, ebben a rendeletben külön határértékeket vezetnek be a szénhidrogének össztömegére és a nem-metán szénhidrogének tömegére.

Indokolás

A sűrített gázzal hajtott autók jelentősen hozzájárulnak a nitrogénoxid- és részecskekibocsátás csökkentéséhez. Sokkal kisebb az emissziójuk mint a hasonló benzinmeghajtású személygépkocsiké, ezért nem szabad kiszorítani ezeket a piacról azzal, hogy olyan határértékeket állapítanak meg rájuk, amelyek műszakilag kivitelezhető keretek között nem tarthatók be.

Módosítás: 7
(9) preambulumbekzdés

(9) Az ultrafinom részecskék kibocsátása csökkentésének biztosítása érdekében a Bizottságnak ***mérlegelnie kell a részecskekibocsátás részecskeszám alapú megközelítésének az elfogadását is*** a jelenleg használt tömeg alapú megközelítés

(9) Az ultrafinom részecskék kibocsátása csökkentésének biztosítása érdekében ***(2,5-re vagy kevesebbre)*** a Bizottságnak ***a lehető leghamarabb, de legkésőbb a második szakasz (Euro 6) hatálybalépésekor*** a jelenleg használt tömegalapú megközelítés mellett ***meg kell***

mellett.

határoznia a részecskeszámot is, mégpedig az ENSZ-EGB Légszennyezőrészecskemérő Program (Particulate Measurement Programme – PMP) eredményei alapján és a már elfogadott ambiciózus környezetvédelmi célkitűzések figyelembevételével.

Indokolás

A részecskeszámra vonatkozó határértékek bevezetése biztosítja, hogy az egészségre bizonyítottan nagyon káros ultrafinom részecskéket is kimutassák a mérési eljárásban. A részecsketömeg csökkentése jelenleg műszakilag még nem kivitelezhető, azonban a részecskeszám mérésére szolgáló mérési eljárás bevezetése is garantálja az ultrafinom részecskék korlátozását.

Módosítás: 8

(10) preambulumbekzdés

(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 légszennyezőrészecsketömegre vonatkozó határértékeket, mivel az új technika alacsonyabb szintű tömeget rögzít, mint a jelenlegi módszer.

(10) A részecsketömegre és -számra vonatkozó mérések jobb laboratóriumi megismételhetősége érdekében a Bizottságnak a lehető leghamarabb, de legkésőbb a második szakasz (Euro 6) hatálybalépésekor új mérési eljárást kell bevezetnie a jelenlegi mérési eljárás helyett az ENSZ-EGB Légszennyezőrészecskemérő Programjának (Particulate Measurement Programme – PMP) eredményei alapján. Az új mérési eljárás bevezetését követően újra be kell majd állítani az ebben a javaslatban előterjesztett, a kibocsátott légszennyezőrészecsketömegre vonatkozó határértékeket, mivel az új technika alacsonyabb szintű tömeget rögzít, mint a jelenlegi módszer.

Indokolás

A részecskeszámra vonatkozó határértékek bevezetése biztosítja, hogy az egészségre bizonyítottan nagyon káros ultrafinom részecskéket is kimutassák a mérési eljárásban. A

részecsketömeg csökkentése jelenleg műszakilag még nem kivitelezhető, azonban a részecskeszám mérésére szolgáló mérési eljárás bevezetése is garantálja az ultrafinom részecskék korlátozását.

Módosítás: 9
(13a) preambulumbekzdés (új)

(13a) A Bizottságnak a következő kipufogógáz-kibocsátási normára (Euro 7) irányuló javaslatában mérlegelnie kell, hogy az eddig szabályozott kibocsátások mellett a CO₂-kibocsátásra is határértékeket állapítson meg. Ebből a szempontból különösen támogatni kell az alternatív hajtóanyagokat, mint például a bioüzemanyagokat, mivel ezek pozitív CO₂-mérlegük alapján csekély CO₂-kibocsátást okoznak.

Indokolás

A CARS 21 magas szintű csoporttal elkezdett folyamat folytatásával összhangban, amellyel egyértelműen meg kívánják szólítani az autópárt a jogszabályokban, továbbá az összes olyan környezeti hatással járó kibocsátás korlátozása érdekében, amelyet gépjárművek üzemanyag égetésével termelnek, a jövőben a CO₂-kibocsátást is korlátozni kell ebben a rendeletben. Még jobban el kell terjeszteni a bioüzemanyagokat, mivel ezek egy gazdaságilag és ökológiailag fenntartható opciót kínálnak ahhoz, hogy tisztább járművek közlekedjenek Európa útjain.

Módosítás: 10
(13b) preambulumbekzdés (új)

(13b) Annak érdekében, hogy a tisztább környezet szempontjából eredményeket érjen el, a Bizottságnak mérlegelnie kell, hogy a kipufogógáz-kibocsátási normákon kívül más területeken is szabályozásokat vezessen be, például a gépjárműágazat energiahatékonysága tekintetében.

Indokolás

Nem szabad csak a kibocsátás szempontjából megközelíteni a problémát, hanem a gépjárművek energiahatékonyságán is dolgozni kell, annak érdekében, hogy a problémaforrást kezeljék. Az intelligens gépjárművek példája alapján dolgozni kell azon, hogy számítógépes támogatással csökkentsék a járművek fogyasztását.

Módosítás: 11

(13c) preambulumbekendés (új)

(13c) A Bizottságnak a következő kipufogógáz-kibocsátási normára (Euro 7) irányuló javaslatában meg kell vizsgálnia, hogy szükséges-e még a gépjárműosztályokat további csoportokra bontani.

Indokolás

A módosítással tovább lehetne egyszerűsíteni a rendeletet.

Módosítás: 12

(16a) preambulumbekendés (új)

(16a) Egy jogalkotási pontatlanság megszüntetése érdekében 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 irányelvet¹, hogy az valamennyi nehézjárművet szabályozza, és pontosítani kell, hogy ez a rendelet a könnyűjárművekre vonatkozik.

¹ HL L 275., 2005.10.20., 1. o. A legutóbb a 2005/78/EK bizottsági irányelvvel (HL L 313., 2005.11.29., 1. o.) módosított irányelv.

Indokolás

A jogalkotás javítása érdekében fontos az alkalmazási körök világos meghatározása. A benzinmeghajtású nehézjárművek eddig a 70/220/EK irányelv hatálya alá tartoztak. Még ha csak egy hipotetikus esetről is van szó, hiszen kevés benzinmeghajtású nehézjármű létezik, az egyértelműség értelmében ezt a félreértést ismét tisztázni kell.

Módosítás: 13
(17a) preambulumbekzdés (új)

(17a) A jelenlegi irányelvek és az e rendelet közötti zökkenőmentes átmenet biztosítása érdekében az Euro 5 szakaszban a különleges szociális szükségletek ellátására tervezett járművek tekintetében fenn kell tartani azt a kivételt, amely lehetővé teszi, hogy a 2500 kg feletti M₁ kategóriájú járművek az N₁ kategória II. és III. osztályába tartozó járművekként kapjanak típusjóváahagyást. Ez a kivétel az Euro 6 szakasz hatálybalépésével szűnik meg.

Indokolás

Azon nem terepjáró járművek tekintetében, amelyeket a vezetőn kívül hat utas szállítására terveztek, illetve a mentési, sürgősségi vagy betegellátási feladatokra, fogyatékkal élő emberek szállítására vagy közüzemi feladatokra tervezett járművek tekintetében az Euro 6 hatálybalépéséig lehetővé kell tenni, hogy még mindig az N₁ kategória II. és III. osztályába tartozó járműként kapjanak típusjóváahagyást.

Módosítás: 14
(18) preambulumbekzdés

A rendelet végrehajtásához vagy módosításához szükséges intézkedéseket a

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 elfogadni.

Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlásának szabályairól szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak megfelelően kell elfogadni, **amennyiben erről a megfelelő cikkben így rendelkezik.**

Indokolás

Nem minden kérdést kell a komitológiai eljárás keretében rendezni, és biztosítanunk kell, hogy a fő irányvonalokról együttléti eljárás keretében határozzanak.

Módosítás: 15 (19) preambulumbekzdés

(19) E rendelet célkitűzése, azaz a belső piac kieljesítése 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.

(19) E rendelet célkitűzése, azaz a belső piac kieljesítése a gépjárművek kibocsátásaira vonatkozó közös műszaki követelmények bevezetésén keresztül, **valamint annak biztosítása, hogy a független javítók ugyanúgy hozzáférjenek a jármű javítására vonatkozó információkhoz, mint a hivatalos forgalmazók/szervizek,** 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.

Indokolás

A jármű javítására vonatkozó információkhoz való hozzáférés szükséges a gépjárművek belső piaci szabad forgalmazásának biztosításához. A független javítók számára lehetővé kell tenni, hogy karbantartási szolgáltatásokat és egyéb, a gépjárművek környezetkímélő üzemeltetését biztosító szolgáltatásokat kínáljanak fel.

Módosítás: 16
1. cikk (1) bekezdés

Ez a rendelet gépjárművek és olyan pótalkatrészek, mint például a **cserekatalizátorok** kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyására vonatkozó követelményeket határoz meg.

Ez a rendelet gépjárművek és olyan pótalkatrészek, mint például a **szennyezésgátló csereberendezések** kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyására vonatkozó követelményeket határoz meg.

Indokolás

Olyan fogalmat kell használni, amely egyik technológiát sem érinti hátrányosan, illetve nem korlátoz innovációkat.

Módosítás: 17
2. cikk

(1) Ez a rendelet **a következőkkel felszerelt** gépjárművekre vonatkozik:

(1) Ez a rendelet **a [XXXX/XX/EK] irányelv [II. mellékletében] meghatározott olyan M_1 , M_2 és N_1 kategóriájú** gépjárművekre vonatkozik, **amelyek műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömege nem haladja meg a 3500 kg-ot, illetve referenciasúlya nem haladja meg a 2610 kg-ot.**

a) külső gyújtású motorok;

b) a [XXXX/XX/EK] irányelv [II. mellékletében] meghatározott M_1 és N_1 kategóriájú gázüzemű külső gyújtású motorok; valamint

c) a [XXXX/XX/EK] irányelv [II. mellékletében] meghatározott M_1 és N_1 kategóriájú kompressziós gyújtású motorok.

(2) A gyártó kérésére **ez a** rendelet a [XXXX/XX/EK] irányelv [II. mellékletében] meghatározott M_2 és N_2 kategóriájú **kompressziós gyújtású motorral felszerelt**, 2840 kg referenciasúlyt

(2) A gyártó kérésére **az e** rendelet **szerint az M_1 , M_2 és N_1 kategóriájú járművekre megadott típusjövahagyás kiterjeszhető a [XXXX/XX/EK] irányelv [II. mellékletében] meghatározott M_1 , M_2 és**

nem meghaladó, az e rendeletben és végrehajtási intézkedéseiben megállapított feltételeknek megfelelő **gépjárművekre is alkalmazható.**

N_2 kategóriájú, 2840 kg referenciasúlyt nem meghaladó, az e rendeletben és végrehajtási intézkedéseiben megállapított feltételeknek megfelelő **járművekre.**

Indokolás

A félreértések elkerülése érdekében egyértelműen el kell határolni a könnyűjárművek és a nehézjárművek szabályozását. Ezért módosítani kell a rendelet hatályát. A rendelet módosított hatálya technológiai szempontból semleges, így nem hivatkozik motorokra és üzemanyagokra. A rendelet hatályának módosítása összefügg a 2005/55/EK irányelv hatályának módosításával, amelynek a jövőben ki kell terjednie az összes nehézjárműre.

Módosítás: 18

3. cikk 1a. pont (új)

(1a) „különleges szociális szükségletek teljesítésére tervezett járművek”: olyan nem terepjáró járművek, amelyeket a vezetőn kívül hat utas szállítására terveztek, illetve mentési, sürgősségi vagy betegellátási feladatokra, fogyatékkal élő emberek szállítására vagy közüzemi feladatokra tervezett járművek.

Indokolás

A jelenlegi irányelvek és az e rendelet közötti zökkenőmentes átmenet biztosítása érdekében az Euro 5 szakaszban a különleges szociális szükségletek ellátására tervezett járművek tekintetében fenn kell tartani azt a kivételt, amely lehetővé teszi, hogy a 2500 kg feletti M_1 kategóriájú járművek az N_1 kategória II. és III. osztályába tartozó járművekként kapjanak típusjóváahagyást. Ez a kivétel az Euro 6 szakasz hatálybalépésével szűnik meg.

Módosítás: 19

3. cikk 11. pont

(11) „eredeti **katalizátor**” olyan **katalizátor vagy katalizátor-csoport**, amelyre kiterjed a járműre megadott típusjóváahagyás;

(11) „eredeti **szennyezésgátló berendezés**”: **olyan szennyezésgátló berendezés vagy ilyen berendezések együttese**, amelyre kiterjed a járműre megadott típusjóváahagyás;

Indokolás

A jogalkotási folyamat pontossága és a műszaki fejlődés szempontjából érdemesebb egyetlen tágabb fogalmat használni ahelyett, hogy minden pontban külön fogalmat határoznának meg a katalizátorokra, dízel részecskeszűrőkre, a nitrogénoxidok utókezelő rendszereire és egyéb későbbi, műszakilag kivitelezhető utókezelő rendszerekre. Olyan fogalmat kell használni, amely egyik technológiát sem érinti hátrányosan, illetve nem korlátoz innovációkat.

Módosítás: 20
3. cikk 12. pont

(12) „**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;

(12) „**szennyezésgátló csereberendezés**”: olyan **szennyezésgátló berendezés** vagy **ilyen berendezések együttese**, amelyet az eredeti **szennyezésgátló berendezés** kicserélésére szántak, és amelyre a [XXXX/XX/EC] irányelvben meghatározott önálló műszaki egységként jóváhagyás szerezhető;

Indokolás

A jogalkotási folyamat pontossága és a műszaki fejlődés szempontjából érdemesebb egyetlen tágabb fogalmat használni ahelyett, hogy minden pontban külön fogalmat határoznának meg a katalizátorokra, dízel részecskeszűrőkre, a nitrogénoxidok utókezelő rendszereire és egyéb későbbi, műszakilag kivitelezhető utókezelő rendszerekre. Olyan fogalmat kell használni, amely egyik technológiát sem érinti hátrányosan, illetve nem korlátoz innovációkat.

Módosítás: 21
3. cikk 13. pont

(13) „**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

(13) „**jármű javítására vonatkozó információ**”: minden olyan információ, amely a jármű hibájának megállapításához, a jármű szervizeléséhez, ellenőrzéséhez, rendszeres felügyeletéhez, javításához, **alkatrészek és berendezések beépítéséhez**, újraprogramozásához vagy újraindításához szükséges, és amelyet a gyártók hivatalos forgalmazóik/szervizeik rendelkezésére bocsátanak, az ilyen információk későbbi

módosításait és kiegészítéseit is ideértve;

módosításait és kiegészítéseit is ideértve;

Módosítás: 22
3. cikk 14. pont

(14) „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, autóklubok, közúti segélyszolgálatok, ellenőrzési és vizsgálati szolgáltatásokat kínáló gazdasági szereplők és javítók számára képzést kínáló gazdasági szereplők.

(14) „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 **és saját forgalmazói**, pótalkatrészek forgalmazói, műszaki tájékoztatók megjelentetői, autóklubok, közúti segélyszolgálatok, ellenőrzési és vizsgálati szolgáltatásokat kínáló gazdasági szereplők és javítók számára képzést kínáló gazdasági szereplők.

Módosítás: 23
4. cikk (2) bekezdés

(2) A gyártók kötelesek biztosítani a termelés megfelelőségét, a szennyezésgátló berendezések élettartamát és a használat közbeni megfelelést ellenőrző típusjóváahagyási 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 típusjóváahagyás céljára végzett vizsgálatát minden **160 000 km** megtétele után kell megismételni.

(2) A gyártók kötelesek biztosítani a termelés megfelelőségét, a szennyezésgátló berendezések élettartamát és a használat közbeni megfelelést ellenőrző típusjóváahagyási 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 típusjóváahagyás céljára végzett vizsgálatát minden **200 000 km** megtétele után kell megismételni.

Indokolás

Biztosítani kell, hogy a régi járművek is rendelkezzenek még működő szennyezésgátló berendezéssel.

Módosítás: 24

5. cikk (4) bekezdés i) pont

i) referencia-üzemanyagok, úgymint benzin, gázolaj, gáz-halmazállapotú üzemanyagok és bioüzemanyagok.

i) referencia-üzemanyagok, úgymint benzin, gázolaj, gáz-halmazállapotú üzemanyagok és bioüzemanyagok.

Módosítás: 25

5. cikk (5) bekezdés

(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.**

(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, nem tükrözik a való világra jellemző kibocsátásokat, **illetve indokoltnak tűnik további szennyező anyagok kibocsátásának szabályozása, akkor javaslatot tesz a Tanácsnak és a Parlamentnek a szükséges módosításokról.**

Indokolás

A vizsgálati ciklusokat és az újabb szennyező anyagokra vonatkozó kibocsátási határértékeket együttdöntési eljárás keretében kell szabályozni.

Módosítás: 26
5. cikk (6) bekezdés

(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.

(6) A Bizottság a [XXXX/XX/EK] irányelv 37. cikke (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően meghatározza a (2)–(4) bekezdés végrehajtásához szükséges konkrét eljárásokat, vizsgálatokat és követelményeket. ***A végrehajtási intézkedéseket az [e rendelet hatálybalépését követő 6 hónap] után elő kell terjeszteni.***

Indokolás

A gépkocsigyártóknak szükségük van a végrehajtási intézkedések részletes műszaki adataira. Ezért ahhoz, hogy az új határértékeket meg is lehessen valósítani, nincs lehetőség 6 hónapnál hosszabb késedelemre.

Módosítás: 27
6. cikk (1) bekezdés

(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.

(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. ***E cél jobb megvalósítása érdekében az információkat az OASIS-szabványok műszaki követelményeivel összhangban kell benyújtani. A gyártó a független piaci szereplők, valamint a hivatalos kereskedők és szervizek számára egyaránt képzési anyagokat bocsát rendelkezésre.***

Indokolás

A 2003-ban a Bizottság illetékessége keretében a különböző iparágakkal együttműködve kialakított OASIS-szabvány a gyakorlatban hatékony egyszerűsített hozzáférést tesz lehetővé jármű javítására vonatkozó információkhoz. A csoportmentességről szóló 1400/2002/EK rendelet képzési anyagok rendelkezésre bocsátását is megköveteli. Annak biztosítása érdekében, hogy ezek a továbbiakban is rendelkezésre álljanak, utalni kell rájuk a rendeletben.

Módosítás: 28

6. cikk (4) bekezdés

(4) *A karbantartási célra* szolgáló információk kivételével a jármű javítására vonatkozó információknak mindenkor hozzáférhetőeknek kell lenniük.

(4) *Az információs rendszer karbantartására* szolgáló információk kivételével a jármű javítására vonatkozó információknak mindenkor hozzáférhetőeknek kell lenniük.

Módosítás: 29

6. cikk (5) bekezdés

(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*.

(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 megfelelő OBD-információkat*.

Indokolás

A jármű javítására vonatkozó információk nem egyeznek meg az OBD-információkkal. E bekezdés eredeti értelmének visszaállítása érdekében külön utalni kell az OBD-információkra.

Módosítás: 30
8. cikk

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.

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 és OBD-információk** rendelkezésre bocsátásának módjával kapcsolatos műszaki előírások meghatározását.

Indokolás

Lásd a 6. cikk (5) bekezdésére vonatkozó módosítás indokolását.

Módosítás: 31
9. cikk (2) és (3) bekezdés

(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

(2) **Az olyan M kategóriájú járművek kivételével, amelyek műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömege meghaladja a 2500 kg-ot, és amelyeket különleges szociális szükségletek ellátására terveztek, 2009. június 1-jétől**, illetve az N₁ kategória II. és III. osztálya esetében **2010. június 1-jétől** 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, **különös tekintettel a melléletekre – az I. melléklet 1a. táblázatában meghatározott Euro 6 határértékek kivételével.**

(3) **Az olyan M kategóriájú járművek kivételével, amelyek műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömege meghaladja a 2500 kg-ot, és amelyeket különleges szociális szükségletek**

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.

ellátására tervezték, 2010. június 1-jétől,, illetve az N₁ kategória II. és III. osztálya és *a fent említett M kategóriájú járművek* esetében *2011. június 1-jétől* azoknak az új járműveknek az esetében, amelyek e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek nem felelnek meg, *különös tekintettel a mellékletekre – az I. melléklet 1a. táblázatában meghatározott Euro 6 határértékek kivételével* –, 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.

Indokolás

Az előkészítő viták során világossá vált, hogy szükséges, és műszakilag kivitelezhető is a határértékek további csökkentése. Az előadó ezért egy további lépés megtételét javasolja, mégpedig azt, hogy a rendeletben az Euro 5 szakasszal egyidejűleg vezessék be az Euro 6 szakaszt is, amely alacsonyabb határértékeket állapít meg. Ez hivatott rögzíteni a hosszú távú kibocsátáscsökkentési célkitűzéseket, amelyek a szennyezéscsökkentő gépjárműrendszerek kutatása és fejlesztése terén tervezési és befektetési biztonságot jelentenek a gyártók számára is. Az új járműtípusokra vonatkozó típusjóváhagyás és az új járműtípusok között a korábbi Euro-szabványokhoz hasonlóan itt is csak egy év telhet el.

Módosítás: 32

9. cikk (3a) és (3b) bekezdés (új)

(3a) 2014. június 1-jétől, valamint az N₁ kategória II. és III. osztálya esetében 2015. június 1-jétől 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, különös tekintettel a mellékletekre – az I.

*melléklet 1a. táblázatában meghatározott
Euro 6 határértékek kivételével*

*(3b) 2015. június 1-jétől, valamint az N₁
kategória II. és III. osztálya esetében
2016. június 1-jétől azoknak az új
járműveknek az esetében, amelyek e
rendeletnek és végrehajtási
intézkedéseinek nem felelnek meg,
különös tekintettel a melléletekre – az I.
melléklet 1a. táblázatában meghatározott
Euro 6 határértékek kivételével –, 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.*

Indokolás

*Az Euro 5 első szakasza 2009. június 1-jén lép hatályba, az Euro 6 második szakasza pedig
2014. június 1-jén, azaz egy ötéves időszak után. Az új járműtípusokra vonatkozó
típusjóváhagyás és az új járműtípusok között a korábbi Euro-szabványokhoz hasonlóan itt is
csak egy év telhet el.*

Módosítás: 33
10. cikk

(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

(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 **szennyezésgátló berendezéseknek**, 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-típusjóvá hagyásokat a **cserekatalizátorokra**.

feltételei mellett a nemzeti hatóságok továbbra is kiterjeszthetik az EK-típusjóvá hagyásokat a **szennyezésgátló berendezésekre**.

Indokolás

A jogalkotási folyamat pontossága és a műszaki fejlődés szempontjából érdekesebb egyetlen tágabb fogalmat használni ahelyett, hogy minden pontban külön fogalmat határoznának meg a katalizátorokra, dízel részecskeszűrőkre, a nitrogénoxidok utókezelő rendszereire és egyéb későbbi, műszakilag kivitelezhető utókezelő rendszerekre. Olyan fogalmat kell használni, amely egyik technológiát sem érinti hátrányosan, illetve nem korlátoz innovációkat.

Módosítás: 34

11. cikk (1) bekezdés (2) és (3) albekezdés

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.

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

A **következő rendelkezésekben** meghatározott időpontban a pénzügyi ösztönzőknek meg kell szünniük.

a) a 9. cikk (3) bekezdésében meghatározott időpont az olyan pénzügyi ösztönzők tekintetében, amelyek az I. melléklet 1. táblázatában meghatározott kibocsátási határértékek teljesítését szolgálják;

b) a 9. cikk (3b) bekezdésében meghatározott időpont az olyan pénzügyi ösztönzők tekintetében, amelyek az I. melléklet 1a. táblázatában meghatározott kibocsátási határértékek teljesítését szolgálják;

Indokolás

A módosítás egy kétlépcsős megközelítés bevezetésével van kapcsolatban. Az Euro 6 határértékek hatálybalépésekor meg kell szűnniük az Euro 5 határértékeit teljesítő járművekre vonatkozó pénzügyi ösztönzőknek.

Módosítás: 35
13.cikk

(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 figyelembevétele 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:

(1) A Bizottság megvizsgálja a metánkibocsátás széndioxid-kibocsátás számítása során történő figyelembevételét.

Szükség esetén a Bizottság javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé, amelyben intézkedéseket ír elő a metánkibocsátás vizsgálatára, kiszámítására vagy korlátozására.

(2) 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, de legkésőbb az Euro 6 hatálybalépésekor a Bizottság a következő intézkedéseket köteles meghozni anélkül, hogy a csökkentené a környezetre vonatkozóan

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.

már megállapított célkitűzéseket:

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.

Indokolás

A módosítás a korábbi módosításokhoz kapcsolódik, hogy egy kiegyensúlyozott megközelítést tartson fenn arra vonatkozóan, mit szabályozzanak komitológiai eljárás keretében, és mit együttdöntési eljárás keretében.

Módosítás: 36
14. cikk

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.

Amikor erre a cikkre hivatkoznak, 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.

Módosítás: 37
15a. cikk (új)

15a. cikk

A 2005/55/EK irányelv módosításai
A 2005/55/EK irányelv a következőképpen

módosul:

1. A cím helyébe a következő szöveg lép:

„Az Európai Parlament és a Tanács 2005. szeptember 28-i 2005/55/EK irányelve a nehézjárművek kibocsátásuk tekintetében történő típusjóváahagyásáról (Euro IV és V)”;

2. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„Ezen irányelv alkalmazásában a következő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni:

a) „jármű”: a 70/156/EGK irányelv 2. cikkében meghatározott jármű az olyan M_1 , M_2 és N_1 kategóriájú járművek kivételével, amelyek műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömege nem haladja meg a 3500 kg-ot, illetve referenciasúlya nem haladja meg a 2610 kg-ot;

b) „motor”: a jármű meghajtását biztosító erőforrás, amelyre önálló műszaki egységként a [XXXX/XX/EK] irányelv 3. cikkében meghatározottak szerint típusjóváahagyás adható;

c) „kiemelten környezetbarát jármű (EEV)”: olyan motorral meghajtott jármű, amely teljesíti az I. melléklet 6.2.1. szakasza táblázatainak C. sorában meghatározott megengedett kibocsátási határértékeket.”;

3. Az I. melléklet 1. szakasza helyébe a következő szöveg lép:

„1. HATÁLY

Ezt az irányelvet a gáz-halmazállapotú szennyezőanyagok és légszennyező részecskék szabályozására, a kibocsátáscsökkentő eszközök hasznos élettartamára, az üzemben lévő járművek/motorok és az összes gépjármű fedélzeti diagnosztikai rendszerének (OBD-rendszerének) megfelelőségére, valamint az 1. cikkben meghatározott

motorokra kell alkalmazni, kivéve azokat az M_1 , N_1 , N_2 és M_2 kategóriájú járműveket, amelyekre a [XXXX/XXXX/EK rendelet = ez a rendelet] szerint típusjóvá hagyást adtak.”

Amennyiben a fent említett változások érvényesítéséhez további módosítások szükségesek, a 2005/55/EK irányelvet és annak végrehajtási intézkedéseit a [XXXX/XX/EK] irányelv 37. cikkének (2) bekezdésében említett eljárással összhangban kell módosítani.

Indokolás

A 2005/55/EK irányelv hatályának módosítása e rendelet hatályának változásával van összefüggésben. Az alapul szolgáló elképzelés az, hogy ez a rendelet kiterjedjen valamennyi személygépjárműre és könnyűjárműre, míg a 2005/55/EK irányelv az üzemanyag típusától függetlenül az összes nehézjárművet szabályozza.

Módosítás: 38
16. cikk

16. cikk

törölve

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.”

Indokolás

A módosítás a 2005/55/EK irányelv hatályának változásával van összefüggésben.

Módosítás: 39
17. cikk (1) bekezdés

(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

(1) A 70/220/EGK, **72/306/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

rendelet hatálybalépésének az időpontja után]-tól hatályát veszti.

hónappal e rendelet hatálybalépésének az időpontja után]-tól hatályát veszti.

Indokolás

A módosítás a 2005/55/EK irányelv hatályának változásával van összefüggésben.

Módosítás: 40
18. cikk (2) bekezdés

(2) Ez a rendelet [18 hónappal és egy nappal a hatálybalépés időpontja után]-tól alkalmazandó a 9. cikk (1) és (11) bekezdése kivételével.

(2) Ez a rendelet [18 hónappal és egy nappal a hatálybalépés időpontja után]-tól alkalmazandó a 9. cikk (1) és (11) bekezdése kivételével, **amelyeket [e rendelet hatálybalépésének időpontja] kell alkalmazni.**

Indokolás

Pontosítás.

Módosítás: 41
18. cikk (3) bekezdés

(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.

törölve

Módosítás: 42
I. melléklet 1. táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

1. táblázat: Euro 5 kibocsátási határértékek

		Referencia- súly (RM) (kg)	Határértékek											
			Szénmonoxid tömege (CO)		<i>Szénhidrogének</i> tömege (<i>HC</i>)		Nitrogénoxidok tömege (NO _x)		<i>Szénhidrogének</i> és nitrogénoxidok együttes tömege (<i>HC</i> + 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)	
Kategóri a	Osztá ly		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.

A Parlament módosítása

1. táblázat: Euro 5 kibocsátási határértékek

		Referencia-súly (RM) (kg)	Határértékek													
			Szénmonoxid tömege (CO)		Összes szénhidrogén tömege (THC)		Nem-metán szénhidrogének tömege (NMHC)		Nitrogénoxidok tömege (NO _x)		Összes szénhidrogén és nitrogénoxidok együttes tömege (THC + NO _x)		Részecskék tömege (PM)		Részecskék száma ⁽¹⁾ (PM)	
			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 (#/km)	
Kategória	Osztály		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M ⁽³⁾	—	Összes	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0		
N ₁ ⁽⁴⁾	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	240	—	300	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	290	—	360	5.0	5.0		

Rövidítések: PI = külső gyújtású, CI = kompressziós gyújtású

(1) *A lehető leghamarabb, de legkésőbb az Euro 6 hatálybalépésével* szám alapú előírást határoznak meg.

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

(3) *Kivéve azokat a járműveket, amelyek műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömege több mint 2500 kg, és amelyeket különleges szociális szükségletek ellátására terveztek.*

(4) *Beleértve a (3) lübjegyzetben említett járműveket is.*

Indokolás

Lásd az indokolást.

Módosítás: 43

I. melléklet 1a. táblázat (új)

A Parlament módosítása

1a. táblázat: Euro 6 kibocsátási határértékek

		Referencia- súly (RM) (kg)	Határértékek													
			Szénmonoxid tömege (CO)		Összes szénhidrogén tömege (THC)		Nem-metán szénhidrogének tömege (NMHC)		Nitrogénoxido- k 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 ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Kategóri- a	Osztá- ly		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	Összes	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	100	—	160	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	120	—	190	5.0	5.0		

Rövidítések: PI = külső gyújtású, CI = kompressziós gyújtású

(1) Ebben a szakaszban szám alapú előírást határoznak meg.

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

Indokolás

Lásd az indokolást.

INDOKOLÁS

Bevezetés

A fosszilis energiahordozókon, például a kőolajon és földgázon alapuló üzemanyagok, mint a benzin, a gázolaj és a gáz elégetésével kibocsátások szabadulnak fel, amelyek károsak az egészségre, valamint a növény- és állatvilágra, továbbá hozzájárulnak a légkör felmelegedéséhez.

A tiszta személygépjárművek jelentős mértékben hozzájárulnak Európa levegőminőségének javulásához. Mindez szorosan összefügg az Európa útjain közlekedő gépjárműpark átlagéletkorával. Ahogy csökken a személygépkocsik átlagéletkora, úgy növekszik azoknak a személygépkocsiknak az aránya, amelyek kevesebb környezet- és egészségkárosító kipufogógázt bocsátanak ki.

A Bizottság javaslata

A 6. környezetvédelmi cselekvési program és az erre épülő „Tiszta levegőt Európának” (Clean Air For Europe, CAFE) program keretében a Bizottság tavaly szeptemberben javaslatot nyújtott be egy a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégiára. A 2005. december 21-én előterjesztett, az Euro 5 rendeletre irányuló bizottsági javaslattal olyan intézkedéseket kívántak bemutatni, amelyek hatására tisztább levegő érhető el.

A bizottsági javaslat harmonizált műszaki szabályokat vezet be a könnyű gépjárművekre annak érdekében, hogy magas színvonalú környezetvédelem mellett biztosítsa a belső piac működését. Határértékeket állapít meg a szén-monoxid (CO), a szénhidrogének (HC), a nitrogén-oxidok (NOx) és a részecskék (PM) káros kibocsátására. Annak érdekében, hogy magas színvonalú környezetvédelem mellett lehetővé váljon a belső piac működése, a bizottsági javaslat intézkedéseket tartalmaz a járműjavításra vonatkozó információkhoz való hozzáféréssel kapcsolatban is.

A jogalkotási folyamat javítása érdekében a következő Euro-szabványt egy rendeletben kell megszövegezni, és valamennyi korábbi vonatkozó jogszabálysöveget össze kell vonni, majd hatályon kívül kell helyezni (a 70/220/EGK irányelv és annak számos módosítása). E rendeletre irányuló javaslattal párhuzamosan („politikai rendelet”) a kétszintű megközelítés szerint egy „műszaki rendelet” is kidolgoznak, amelyben megállapítják az alapvető követelményeket is megfogalmazó műszaki előírásokat.

Az előadó megközelítése

- A Bizottság javaslatában az alkalmazási kör a különböző motortechnológiákon alapul. A szöveg pontosítása és egyszerűsítése érdekében az előadó azt javasolja, hogy ezentúl a járműkategóriákon alapuljon a rendelet alkalmazási köre. Ezenkívül a 2005/55/EK irányelv módosításával pontosítják a könnyű- és nehézjárművek között különbséget tevő jogszabályt.

- Az előkészítő viták során világossá vált, hogy szükséges, és műszakilag kivitelezhető is a határértékek további csökkentése. Az előadó ezért egy további lépés megtételét javasolja, mégpedig azt, hogy a rendeletben az Euro 5 szakasszal egyidejűleg vezessék be az Euro 6 szakaszt is, amely alacsonyabb határértékeket állapít meg. Ez hivatott rögzíteni a hosszú távú kibocsátáscsökkentési célkitűzéseket, amelyek a szennyezéscsökkentő gépjárműrendszerek kutatása és fejlesztése terén tervezési és befektetési biztonságot jelentenek a gyártók számára is.

Az Euro 5 első szakasza 2009. június 1-jén lép hatályba, az Euro 6 második szakasza pedig 2014. június 1-jén, azaz egy ötéves időszak után.
- Konszenzus alakult ki azzal kapcsolatban, hogy a bizottsági javaslatban a nitrogénoxidra megadott határértékek nem eléggé ambiciózusak. A nitrogénoxidok többek között savas esőt és eutrofizációt okoznak, valamint a talaj közelében ózon kialakulásához vezetnek, ami életveszélyes lehet az emberre (irritáció és a légzőszervek károsodása), ezenkívül pedig az erdők és a mezőgazdasági hasznosítású területek szennyezéséért is felelősek.

Az előadó ezért az Euro 5 szakaszban a kompressziós gyújtású motorokkal meghajtott járművek tekintetében a bizottsági javaslattal szemben további 10%-os csökkentést javasol, azaz 180 mg/km-t. Ebben a szakaszban további csökkentésre nincs reális esély, mivel ez a NOx utókezelő rendszerek bevezetését tenné szükségessé, amelyek fejlesztése a könnyűjárműveknél még kísérleti szakaszban van, és egy rés piacot képviselnek.

Az előadó ezért a második szakaszban, az Euro 6-ban kb. 60%-os csökkentés javasol a dízelmotorok NOx-határértékeire, azaz 75 mg/km határérték bevezetésére tesz javaslatot.

A külső gyújtású motorok tekintetében meg kell tartani a bizottsági javaslat határértékeit, amelyek az Euro 4 szakasszal szemben 25%-os csökkenést jelentenek. A közvetlen befecskendezésű motorok fejlesztése fényében a további csökkentés kontraproduktívnek bizonyulna.
- A nitrogénoxidokról folytatott vita során nem szabad megfeledkezni a finom részecskék problémájáról. Különösen a nagyvárosokban érezhető a szennyezés, ezért elengedhetetlen a kibocsátási határértékek további csökkentése.
- Az előadó támogatja a bizottsági javaslatban az Euro 5 szakaszra előírt határértékeket, azaz a kibocsátott részecsketömeg 80%-os csökkentését és 5 mg/km-es határértéken való rögzítését. Ezek a határértékek csak részecskeszűrő bevezetésével tarthatók be. Azonban annak érdekében, hogy a jövőben a különösen egészségkárosító hatású ultrafinom részecskék kibocsátásait is korlátozzák, az előadó felszólít arra, hogy a lehető legkorábbi időpontban, de legkésőbb az Euro 6 hatálybalépésével a részecsketömegén túl vezessék be a részecskeszámra vonatkozó határértékeket és mérési eljárásokat is. Mindez az ENSZ-EGB légszennyező részecskék mérésére irányuló kutatási programja keretében folytatott aktuális kutatások és viták alapján megvalósíthatónak tűnik.
- A sűrített gázzal meghajtott járművek sokkal kevésbé terhelik a környezetet, mint a

kizárólag gázolajjal vagy benzinnel hajtott gépjárművek. A sűrített gázzal meghajtott járműveknél nem jelent problémát a részecskekibocsátás, és nitrogénoxid-kibocsátásuk is lényegesen alacsonyabb, mint a hagyományos üzemanyaggal meghajtott járművek értékei. Annak érdekében, hogy ezek a járművek ne szoruljanak ki a piacról amiatt, mert nem tudják teljesíteni a Bizottság által javasolt szénhidrogén-határértékeket, az előadó a HC össztömegénél az Euro 4 szabvány megtartását javasolja, és azt ajánlja, hogy a táblázatokban illesszenek be egy külön oszlopot a nem metántartalmú szénhidrogének számára (NMHC), hogy a benzinmeghajtású autók tekintetében megmaradjon az ambiciózus szénhidrogén-határérték.

- Az Euro 3 és 4 szabvány szabályozása szerint a 2500 kg feletti M kategóriájú járművek, valamint az N1 kategória II. és III. osztályú járművei típusjóváahagyást kaphatnak. Napjainkban már nem mindegyik 2500 kg össztömeget meghaladó személygépkocsi tekintetében van szükség erre a kivételre. A zökkenőmentes átmenet biztosítása érdekében az előadó azt javasolja, hogy az Euro 5 szakaszban tartsák fenn ezt a kivételt az olyan járművekre vonatkozóan, amelyek különleges szociális szükségleteket látnak el, pl. mentési és sürgősségi feladatokat ellátó járművek, fogyatékkal élő embereket szállító járművek, közüzemi feladatokat ellátó járművek, olyan nem terepjáró családi járművek, amelyeket a vezetőkön kívül hat utas szállítására terveztek.
- Az előadó támogatja a bizottsági javaslatban továbbra is szereplő lehetőséget, amely szerint a tagállamok pénzügyi ösztönzőkkel támogathatják a tiszta gépjárművek határidő előtti bevezetését.
- Az előadó véleménye szerint a bizottsági javaslatban a szennyezésgátló berendezések tartós élettartamára előírt 160 000 km nem elég előremutató érték. Tovább lépést javasolt, és a tartós élettartamra 200 000 km ír elő. Ez jobban megközelítené az amerikai piacra jellemző normát, és jobban megfelelné a gépjárművek tényleges élettartamának.
- A járműjavításra vonatkozó információkhoz való hozzáférésről szóló III. fejezettel kapcsolatos vita alkalmából az előadó támogatja a bizottsági javaslatot, és hangsúlyozza, hogy a hivatalos forgalmazóhoz/szervizekhez hasonlóan az OASIS-szabványon keresztül a független piaci szereplőknek is szabványosított hozzáféréssel kell rendelkezniük a járműjavítási és OBD-információkhoz. A gépjárművek karbantartása és javítása a járművek működőképességét és rendes üzemelését szolgálja. Amennyiben a független piaci szereplők is problémamentesen el tudják végezni a javításokat, egyszerűsödni fog a rendszeres karbantartáshoz való hozzáférés. A rendszeres karbantartás biztosítja a gépjárművek biztonságos és egyben környezetkímélő üzemeltetését, ezért mindenképpen támogatandó.