

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Plenárisülés-dokumentum

A6-0483/2008

8.12.2008

*****I JELENTÉS**

a gépjárművek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról
szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD))

Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság

Előadó: Andreas Schwab

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

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

Módosítások jogalkotási szöveghez

A Parlament módosításaiban a módosított szöveget ***félkövér dőlt*** betűkkel jelölik. A módosító jogi aktusok esetében ***félkövéren*** kell jelölni a létező rendelkezés azon részeit, amelyeket a Parlament módosítani kíván, de amelyeket a Bizottság nem módosított. Az ilyen részekben az esetleges törléseket a következőképpen kell jelölni: [...]. 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	44
VÉLEMÉNY AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	47
ELJÁRÁS	80

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

a gépjárművek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD))

(Együttdöntési eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2008)0316),
 - tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére és 95. cikkére, amely alapján a Bizottság benyújtotta javaslatát a Parlamenthez (C6-0210/2008),
 - tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
 - tekintettel a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság jelentésére és az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság véleményére (A6-0482/2008),
1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát, annak módosított formájában;
 2. felhívja a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez abban az esetben, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja, vagy helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

Módosítás 1

Rendeletre irányuló javaslat 3 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) Ezért e rendelet azt is célozza, hogy fokozza az európai autóipar versenyképességét, miközben lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy az érintett termékek forgalomba hozatalára vonatkozó, e rendeletben meghatározott részletes típus-jóváhagyási követelményeknek való megfelelés tekintetében hatékony piacfelügyeletet végezzenek.

E módosítás célja, hogy kapcsolatot teremtsen az IMCO új megközelítésre vonatkozó álláspontjával, és hangsúlyozza a belső piac számára kedvező szélesebb körű hatást, amelyet e rendelet a nagyobb versenyképességgel kíván elérni.

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat 6 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a gépjárművek, a komponensek és az önálló műszaki egységek típusjóvá hagyása tekintetében meghatározza a konkrét eljárásokat, vizsgálatokat és előírásokat. A Bizottságot fel kell továbbá hatalmazni arra, hogy pontosabban meghatározza azokat a jellemzőket, amelyekkel egy gumibroncsnak rendelkeznie kell ahhoz, hogy professzionális terepjáró abroncsnak minősüljön. A Bizottságot fel kell hatalmazni a rendeletben előírtak pontos alkalmazási körének meghatározására is. ***A Bizottságot ezenkívül fel kell hatalmazni, hogy további biztonsági előírásokat állapíthasson meg olyan járművekre, melyek rendeltetészerűen veszélyes árut szállítanak közúton a tagállamokon belül vagy azok között.*** A Bizottságot továbbá fel kell hatalmazni arra is, hogy az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek és más fejlett biztonsági funkciók kötelező beépítését a műszaki és gazdasági megvalósíthatóságtól függően kiterjeszthesse az eredetileg a rendelet hatálya alá eső járműkategóriáktól különböző kategóriákra is. A Bizottságot arra is fel kell hatalmazni, hogy a rendeletben nem említett fejlett járműrendszerek típusjóvá hagyására is megállapíthasson konkrét eljárásokat, vizsgálatokat és műszaki előírásokat, és hogy a vizsgálati eljárások változásainak

Módosítás

(6) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a gépjárművek, a komponensek és az önálló műszaki egységek típusjóvá hagyása tekintetében meghatározza a konkrét eljárásokat, vizsgálatokat és előírásokat. A Bizottságot fel kell továbbá hatalmazni arra, hogy pontosabban meghatározza azokat a jellemzőket, amelyekkel egy gumibroncsnak rendelkeznie kell ahhoz, hogy professzionális terepjáró abroncsnak minősüljön. A Bizottságot fel kell hatalmazni a rendeletben előírtak pontos alkalmazási körének meghatározására is. A Bizottságot továbbá fel kell hatalmazni arra is, hogy az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek és más fejlett biztonsági funkciók kötelező beépítését a műszaki és gazdasági megvalósíthatóságtól függően kiterjeszthesse az eredetileg a rendelet hatálya alá eső járműkategóriáktól különböző kategóriákra is. A Bizottságot arra is fel kell hatalmazni, hogy a rendeletben nem említett fejlett járműrendszerek típusjóvá hagyására is megállapíthasson konkrét eljárásokat, vizsgálatokat és műszaki előírásokat, és hogy a vizsgálati eljárások változásainak eredményeként módosíthassa a gumibroncsok gördüléellenállására és gördülési zajára vonatkozó határértékeket, anélkül, hogy ez hátrányosan érintené a jelenlegi ambiciózus környezetvédelmi célokat. Mivel a szóban forgó intézkedések

eredményeként módosíthassa a gumiabroncsok gördülőellenállására és gördülési zajára vonatkozó határértékeket, anélkül, hogy ez hátrányosan érintené a jelenlegi ambiciózus környezetvédelmi célokat. Mivel a szóban forgó intézkedések hatálya általános, céljuk pedig az, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák, ezeket az 1999/468/EK határozat 5a. cikke szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

hatálya általános, céljuk pedig az, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák, ezeket az 1999/468/EK határozat 5a. cikke szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

Indokolás

A veszélyes áruk szállítására használt járművekre vonatkozó követelmények nem tartozhatnak e rendelet hatálya alá, mivel azokkal máshol foglalkoznak.

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat 6 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6a) A Bizottság közút-besorolási rendszer meghatározására irányuló jelenlegi kezdeményezése mellett a Bizottságnak e rendelet hatálybalépését követő 12 hónapon belül az EU közútjainak zajgenerálás szerinti besorolásáról szóló javaslatot kell előterjesztenie, amely kiegészíti a gépjármű-közlekedés zajtérképét, a megfelelő prioritások és útfelületre vonatkozó követelmények rögzítése és a közúti zajgenerálás maximális határértékeinek meghatározása céljából.

Indokolás

A Bizottságnak tudatosítania kell, hogy az európai útfelületek minőségének javítására irányuló programja központi tényező e javaslat környezeti zajkibocsátás csökkentésére irányuló célkitűzéseinek elérésében, amely pozitívan befolyásolja a CO₂-kibocsátást is, mivel a simább útfelületeken való közlekedés az üzemanyag-fogyasztást is csökkenti.

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 7 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7a) A korszerű gumiabroncs-gyártási technológiák és a kis gördülő-ellenállású gumiabroncsok kötelező és következetes alkalmazása elengedhetetlen ahhoz, hogy a szállítási ágazatban csökkenjen a közúti közlekedés részesedése az üvegházhatású gázok kibocsátásában, ugyanakkor előmozdítja az innovációt, a foglalkoztatást és az európai autóipar versenyképességét.

Indokolás

Mivel az előrejelzések szerint a következő 25 évben megduplázódik a gépjárművek száma a világban, az előadó meggyőződése, hogy a kis gördülő-ellenállású abroncsok következetes használata fontos lépés a CO₂-kibocsátás, az energiahatékonyság előmozdítása és az éghajlatváltozás elleni küzdelem felé. Mivel az európai vállalatok kiemelkedően teljesítenek a fejlett anyagok és a legkorszerűbb gumiabroncs-gyártási technológiák terén, egy ambiciózus rendelet egyúttal az innovációt, a foglalkoztatást és Európa versenyképességét is elősegítené.

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat 9 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9) Indokolt rögzíteni azt az alapelvet, hogy a járműveket úgy kell megtervezni, gyártani és összeszerelni, hogy azok a lehető legkisebb sérülési veszélyt jelentsék a járműben tartózkodókra és más közlekedőkre nézve. Ehhez szükséges, hogy a gyártók biztosítsák, hogy a járművek megfeleljenek a rendelet vonatkozó előírásainak. E rendelkezéseknek előírásokat kell tartalmazniuk – a teljesség igénye nélkül – a jármű szerkezeti integritására, a járművezetőt a jármű vezetésében segítő

(9) Indokolt rögzíteni azt az alapelvet, hogy a járműveket úgy kell megtervezni, gyártani és összeszerelni, hogy azok a lehető legkisebb sérülési veszélyt jelentsék a járműben tartózkodókra és más közlekedőkre nézve. Ehhez szükséges, hogy a gyártók biztosítsák, hogy a járművek megfeleljenek a rendelet vonatkozó előírásainak. E rendelkezéseknek előírásokat kell tartalmazniuk – a teljesség igénye nélkül – a jármű szerkezeti integritására, a járművezetőt a jármű vezetésében segítő

rendszerekre, a járművezető számára a látóteret biztosító és a jármű állapotát és a környezetet ismertető információkat biztosító rendszerekre, a jármű világítási rendszereire, a járműben tartózkodókat védő rendszerekre, a jármű külsejére és tartozékaira, a jármű tömegére és méreteire, a jármű gumiabroncsaira, a fejlett járműrendszerekre és egyéb tételekre vonatkozóan. Szükséges ezenkívül, hogy a jármű esettől függően megfeleljen az egyes áruszállító járművekre és azok pótkocsijára vonatkozó egyedi rendelkezéseknek, illetve a buszokra vonatkozó egyedi rendelkezéseknek.

rendszerekre, a járművezető számára a látóteret biztosító és a jármű állapotát és a környezetet ismertető információkat biztosító rendszerekre, a jármű világítási rendszereire, a járműben tartózkodókat védő rendszerekre, a ***folymatos csillapításvezérlő rendszerekre – amelyek a jármű lengéscsillapítóit pontosan hozzáigazítják a jármű súlyához és vezetési körülményeihez –***, a jármű külsejére és tartozékaira, a jármű tömegére és méreteire, a jármű gumiabroncsaira, a fejlett járműrendszerekre és egyéb tételekre vonatkozóan. Szükséges ezenkívül, hogy a jármű esettől függően megfeleljen az egyes áruszállító járművekre és azok pótkocsijára vonatkozó egyedi rendelkezéseknek, illetve a buszokra vonatkozó egyedi rendelkezéseknek.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 9 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(9) Indokolt rögzíteni azt az alapelvet, hogy a járműveket úgy kell megtervezni, gyártani és összeszerelni, hogy azok a lehető legkisebb sérülési veszélyt jelentsék a járműben tartózkodókra és más közlekedőkre nézve. Ehhez szükséges, hogy a gyártók biztosítsák, hogy a járművek megfeleljenek a rendelet vonatkozó előírásainak. E rendelkezéseknek előírásokat kell tartalmazniuk – a teljesség igénye nélkül – a jármű szerkezeti integritására, a járművezetőt a jármű vezetésében segítő rendszerekre, a járművezető számára a látóteret biztosító és a jármű állapotát és a környezetet ismertető információkat biztosító rendszerekre, a jármű világítási rendszereire, a járműben tartózkodókat védő rendszerekre, a jármű külsejére és tartozékaira, a jármű tömegére és

Módosítás

(9) Indokolt rögzíteni azt az alapelvet, hogy a járműveket úgy kell megtervezni, gyártani és összeszerelni, hogy azok a lehető legkisebb sérülési veszélyt jelentsék a járműben tartózkodókra és más közlekedőkre nézve. Ehhez szükséges, hogy a gyártók biztosítsák, hogy a járművek megfeleljenek a rendelet vonatkozó előírásainak. E rendelkezéseknek előírásokat kell tartalmazniuk – a teljesség igénye nélkül – a jármű szerkezeti integritására, a járművezetőt a jármű vezetésében segítő rendszerekre, a járművezető számára a látóteret biztosító és a jármű állapotát és a környezetet ismertető információkat biztosító rendszerekre, a jármű világítási rendszereire, a járműben tartózkodókat védő rendszerekre, a jármű külsejére és tartozékaira, a jármű tömegére és

méreteire, a jármű gumiabroncsaira, a fejlett járműrendszerekre **és egyéb tételekre** vonatkozóan. Szükséges ezenkívül, hogy a jármű esettől függően megfeleljen az egyes áruszállító járművekre és azok pótkocsijára vonatkozó egyedi rendelkezéseknek, illetve a buszokra vonatkozó egyedi rendelkezéseknek.

méreteire, a jármű gumiabroncsaira **és** a fejlett járműrendszerekre vonatkozóan. Szükséges ezenkívül, hogy a jármű esettől függően megfeleljen az egyes áruszállító járművekre és azok pótkocsijára vonatkozó egyedi rendelkezéseknek, illetve a buszokra vonatkozó egyedi rendelkezéseknek.

Indokolás

Az egyéb tételeket pontosabban meg kellene határozni.

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat 10 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(10a) A Bizottság továbbra is értékeli az egyéb fejlett biztonsági funkciók műszaki és gazdasági megvalósíthatóságát és piaci érettségét, valamint adott esetben 2012 december 1-jén, majd ezt követően háromévente felülvizsgálatot végez, lehetőség szerint e rendelet átdolgozásával.

Indokolás

A fejlett biztonsági funkciókkal kapcsolatos kutatások és fejlesztések nem zárulnak le a rendelet megszületésével. Annak érdekében, hogy az ezen a területen elért bármely jövőbeni fejlesztés is bevonható legyen, egy felülvizsgálati záradékra van szükség.

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 10 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(10b) A Bizottság felméri annak megvalósíthatóságát, hogy az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek kötelező felszerelését más

járműkategóriákra is kiterjesszék, és – adott esetben – javasolja e rendelet módosítását.

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat 10 c preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(10c) A Bizottság felméri annak megvalósíthatóságát, hogy szigorítsák a nedves tapadásra vonatkozó előírásokat, és – adott esetben – javasolja e rendelet módosítását. A tagállamok biztosítják a hatékony piacfelügyeletet.

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat 11 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(11a) A biztonság fokozására, valamint a széndioxid-kibocsátás és a forgalmi zaj csökkentésére irányuló teljes potenciált csak úgy lehet elérni, ha azt összekapcsolják a gumiabroncsok címkézési rendszerével. A címkéknek tájékoztatniuk kell a fogyasztókat a biztonsággal (nedves tapadás), CO₂-kibocsátással és a zajjal kapcsolatban.

Indokolás

A fogyasztó számára nehézségekbe ütközik, hogy különbséget tegyen a különböző típusú és márkájú gumiabroncsok között. Egy könnyen olvasható, a biztonságra, a CO₂-kibocsátásra és a zajra vonatkozó információkat tartalmazó címke bevezetésével a fogyasztók jobban tájékozódhatnak majd az új gumiabroncsok megvásárlása előtt.

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 11 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(11b) Energiahatékonysági cselekvési terv: a lehetőségek kihasználása (COM(2006)0545) című közleményében a Bizottság bejelentette, hogy 2008-ban megvizsgálja a gumiabroncsok címkézési rendszerére vonatkozó javaslat benyújtását, amelynek célja, hogy ösztönözze a piac átalakulását a kis gördülő-ellenállású gumiabroncsok irányába, mivel az ilyen gumiabroncsok fokozott használata révén jelentős, 3–4%-os üzemanyag-megtakarítás, következésképpen CO₂-kibocsátáscsökkentés érhető el, és amely hozzájárul majd a közúti közlekedésből származó kibocsátás csökkentésére irányuló közösségi stratégia megvalósításához. Különös tekintettel arra, hogy a kis gördülő-ellenállású gumiabroncsok támogatása a cserealkatrészek piacán (amely a gumiabroncs piac 75%-át teszi ki) hathatósan hozzájárulhat a gépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentését célzó közösségi stratégiában megfogalmazott CO₂-kibocsátáscsökkentési célkitűzések megvalósításához, és tekintettel a Bizottság által indított hatásvizsgálatra, amelynek célja, hogy felmérje annak politikai lehetőségeit, hogyan mozdítható elő a piac átalakulása a kis gördülő-ellenállású gumiabroncsok irányába elsősorban a gumiabroncsok energiacímkézése révén, e rendeletnek összhangban kell lennie a gumiabroncsok energiacímkézéséről szóló bizottsági jogalkotási javaslattal, e javaslatot azonban körültekintően össze kell egyeztetni a biztonsági megfontolásokkal és más paraméterekkel, például a

***zajkibocsátással és a tartóssággal, és
figyelembe kell venniük a fejlett
biztonsági rendszerekről és
gumiabroncsokról szóló szabályozási
csomagot.***

Indokolás

E módosítás célja, hogy határozottan összekapcsolja e rendeletet és a gumiabroncsok címkézéséről szóló, a közeljövőben benyújtandó bizottsági javaslatokat annak érdekében, hogy – a jobb jogalkotás elvét figyelembe véve – az említett két eszközben javasolt intézkedések egyensúlya megfelelő legyen.

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 12 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(12) A gumiabroncsoktól származó CO₂-kibocsátás csökkentése céljából indokolt alkalmazni a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről szóló, a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek címzett bizottsági közleményben ismertetett intézkedéseket. A csökkenést a kis gördülőellenállású gumiabroncsok és az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek használatának kombinációjával kell elérni. Indokolt ugyanakkor olyan előírásokat is megállapítani, amelyek célja, hogy csökkentsék az abroncs-út zajt és biztosítsák, hogy a gumiabroncsok biztonságossági szintje megmaradjon, a nedves tapadásra vonatkozó előírások bevezetésével. A kapcsolódó bevezetési ütemtervnek tükröznie kell, hogy az összes fenti előírás teljesítése milyen fokú kihívást jelent. ***Figyelembe véve a gördülési zajra vonatkozó előírások teljesítésének nehézségeit és azt az időt, amelyre az iparágaknak szüksége van a meglévő abroncs-családok felváltására, a meglévő***

Módosítás

(12) A gumiabroncsoktól származó CO₂-kibocsátás csökkentése céljából indokolt alkalmazni a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről szóló, a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek címzett bizottsági közleményben ismertetett intézkedéseket. A csökkenést a kis gördülőellenállású gumiabroncsok és az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek használatának kombinációjával kell elérni. Indokolt ugyanakkor olyan előírásokat is megállapítani, amelyek célja, hogy csökkentsék az abroncs-út zajt és biztosítsák, hogy a gumiabroncsok biztonságossági szintje megmaradjon, a nedves tapadásra vonatkozó előírások bevezetésével. A kapcsolódó bevezetési ütemtervnek tükröznie kell, hogy az összes fenti előírás teljesítése milyen fokú kihívást jelent, ***hogy a biztonságnak elsőbbséget kell élveznie, valamint hogy szükség van a CO₂-kibocsátás éghajlatváltozással kapcsolatos célkitűzésekkel összhangban történő csökkentésére és a közúti***

típusú új abroncsok esetében **különösen indokolt több időt biztosítani** a gördülési zajra vonatkozó előírások **teljesítésére**.

közlekedési zaj csökkentésére a közegészség védelme és az életminőség javítása érdekében, továbbá, hogy szükség van a meglévő abroncs-családok felváltására, melyek készleteit így a meglévő típusú új abroncsok esetében a gördülési zajra vonatkozó előírások végrehajtását követően további 12 hónapig lehetne kiárusítani.

Indokolás

Egy szigorúbb végrehajtási ütemtervre van szükség ahhoz, hogy elérhető legyen a hatodik környezetvédelmi cselekvési program keretében kitűzött célt, amely arra irányul, hogy lényegesen csökkentsék azoknak az uniós polgároknak a számát, akiket hátrányosan érint a zaj és különösen a forgalmi zaj, illetve hogy hozzájáruljanak a gépjárművek általi CO₂-kibocsátás (g/km) csökkentéséhez, ahogy azt az ún. integrált megközelítésként az EU-s stratégiában körvonalazták.

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 13 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13a) Az újrafutózott gumiabroncsok tekintetében a Bizottságnak az összes érdekelt fél bevonásával megfelelő értékelést kell készítenie erről az üzleti ágazatról, és értékelnie kell, hogy szükséges-e a jelenlegi szabályozási rendszer továbbfejlesztése.

Indokolás

A rendeletnek mentességet kell adnia az újrafutózott gumiabroncsok számára. A rendeletben foglalt intézkedések újrafutózott gumiabroncsokra való alkalmazása rendkívül nehéz lenne a gyakorlatban. Az abroncsfutóók jelentős része kis- és közepes vállalkozás, akik csak jelentős nehézségek árán tudnának megbirkózni az intézkedések végrehajtásával összefüggő költségekkel és összetett problémákkal.

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 14 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(14) Az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek, a fejlett vészfékező rendszerek és a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek jó lehetőséget nyújtanak a balesetek jelentős csökkentésére. Ezért előírásokat kell **meghatározni** ezekre a rendszerekre.

Módosítás

(14) Az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek, a fejlett vészfékező rendszerek és a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek jó lehetőséget nyújtanak a balesetek jelentős csökkentésére. Ezért **a Bizottságnak az ENSZ-EGB előírásaival összhangban** előírásokat kell **meghatározni** ezekre a rendszerekre **azon járműkategóriák tekintetében, amelyeknél e rendszerek alkalmazhatók, és amelyek esetében bizonyítottan javítani fogják a biztonság általános szintjét. Elegendő irányadó időt kell biztosítani a végrehajtásig, hogy lehetővé tegyék a végrehajtási intézkedések elvégzését, valamint ezt követően ezen összetett technológiák kifejlesztését és járműveken belüli alkalmazását.**

Indokolás

Csupán azokat a járműkategóriákra kell kiterjeszteni a követelményeket, amelyek esetében a fenti technológiák szükségesek. Az R13.11 ENSZ-EGB-előírásban foglalt végrehajtási ütemterv megfelelő erre. Mivel ezek esetében új és összetett technológiákról van szó, a végrehajtási intézkedések elvégzését követően nagyon fontos elegendő irányadó időt hagyni a hatékony fejlesztések és a járműveken belüli alkalmazás biztosítására.

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat 14 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14a) Az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerekre vonatkozó végrehajtási határidők részletes meghatározásánál a végrehajtási intézkedések elvégzését követően egy 12 hónapos irányadó időszakot kell biztosítani a kötelező végrehajtás első határideje előtt. Az első

határidőt követően az egyes járműkategóriákra vonatkozó kötelező végrehajtás tekintetében irányadó időpontoknak az R13.11 ENSZ-EGB-előírásban közzétett ütemtervet kell követniük.

Indokolás

Az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerekre vonatkozó végrehajtási határidők meghatározásánál az R13.11 ENSZ-EGB-előírásban meghatározott végrehajtási ütemtervet kell követni. A végrehajtási intézkedések elvégzésének és a járművek megfelelő átalakításának lehetővé tétele érdekében azonban az R13.11 ENSZ-EGB-előírásban meghatározott irányadó határidőket meg kell tartani, az e rendeletre vonatkozó végrehajtási intézkedések elvégzését követő 12 hónapos hatálybalépéssel.

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat 14 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14b) Az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek bevezetéséig a Bizottságnak gondoskodnia kell értékesítésösztönző és e rendszerek hatékonyságáról tájékoztató intézkedésekről és kampányokról. A Bizottságnak ezenkívül figyelemmel kell kísérnie az árak alakulását annak ellenőrzése érdekében, hogy az új autók ára nem emelkedik-e aránytalanul a járművek új biztonsági szabványoknak megfelelő felszereltsége miatt.

Indokolás

A fogyasztók körében az elfogadottság támogatása és a balesetmegelőzésben rejlő lehetőségek tudatosítása érdekében fontos tudatosság növelésére irányuló intézkedéseket hozni. Az új biztonsági szabványok elfogadása függ az új és biztonságosabb járművek árának alakulásától is.

Módosítás 17

**Rendeletre irányuló javaslat
14 c preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14c) Az e rendelet vagy az annak alkalmazásában végrehajtandó eljárások alapján javasolt jövőbeni intézkedéseknek meg kell felelniük a 21. századi versenyképes autóipari szabályozási keretről szóló bizottsági közleményben megállapított elveknek. Különösen a jobb szabályozás és az egyszerűsítés céljából, valamint annak elkerülése érdekében, hogy a műszaki előírásokra vonatkozó hatályos közösségi jogszabályokat folyamatosan frissíteni kelljen, ez a rendelet hivatkozik a meglévő nemzetközi szabványokra és szabályokra, azoknak a közösségi jogi keretben való megisméltése nélkül.

(A második mondat nagyon hasonlít a 2007/46/EK irányelv (12) preambulumbekzdésére)

Indokolás

Hangsúlyozni kell annak szükségességét, hogy e rendelet végrehajtása során alkalmazzák a CARS21 szerinti jobb jogalkotás elvét.

Módosítás 18

**Rendeletre irányuló javaslat
16 preambulumbekzdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16) A tagállamoknak szabályokat kell megállapítaniuk a rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra, és biztosítaniuk kell e szankciók érvényesítését. E szankcióknak hatásosaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

törölve

Indokolás

A 2007/46/EK irányelvben már teljes körűen foglalkoznak azzal az eljárással, hogy miként kell kezelni azokat az eseteket, amikor egy típusjóváahagyás nem vagy már nem érvényes.

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat 16 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16a) Ez a rendelet a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslattal (COM(2007)0856) kiegészített, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelethez¹ kapcsolódik. E rendelet CO₂-kibocsátáscsökkentésre vonatkozó intézkedéseit, amennyire lehetséges, össze kell kötni a 130g-os CO₂-kibocsátási alapcélkitűzéshez képest további 10g-os CO₂-kibocsátáscsökkentés elérésével.

¹ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

Indokolás

Ez az új preambulumbekkezdés a jobb jogalkotással összefüggésben biztosítja az egységességet e rendelet és az ENVI bizottság illetékességi körébe tartozó eljárás (2007/0297(COD)) keretében jelenleg tárgyalt, új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló rendelet között.

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat 16 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16b) A kívánt szén-dioxid-kibocsátási célkitűzések megvalósításához szükséges és a piacon rendelkezésre álló más technológiákra – többek között a gumiabroncsok nyomástartási technológiáira, az útfelületek minőségének javítására és bármilyen más vonatkozó új technológiára –, valamint a gumiabroncsok gördülő-ellenállására már egyértelműen vagy feltételezhetően hatással levő légkondicionálási hatékonyságra és/vagy a járművek tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó előírásokra kiterjedő összes lehetséges további intézkedést átfogó hatásvizsgálatot követően a Bizottságnak egy integráltabb megközelítés keretében, megfelelő időben további módosításokat kell előterjesztenie ehhez a rendelethez.

Indokolás

A Bizottság hatásvizsgálata és ezt követő javaslata nem veszi kellőképpen figyelembe a járművek CO₂-kibocsátáscsökkentését hatékonyan megvalósítani képes elérhető technológiák széles skáláját, amelyek szintén részét képezhették volna ennek a javaslatnak.

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat 16 c preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16c) Az útazaj problémájának kezelésére következetes és átfogó megközelítést kell alkalmazni. Az útfelületek útazajhoz való jelentős hozzájárulása tekintetében az ISO 10844-es szabvány felülvizsgálata folyamatban van, és azt ebben az összefüggésben az EU-ban található

útfelületek további optimalizálása céljából meg kell vizsgálni. A tagállamoknak a hatályos ISO-szabványoknak megfelelően is többet kell beruházniuk útfelületeik javítása érdekében. Emellett az összes közlekedési rendszerre, a közúti zaj mellett a légi közlekedés és a vasút által kibocsátott zajra is kiterjedő, átfogó zajkibocsátási politikát kell kialakítani.

Indokolás

A Bizottság hatásvizsgálata nem terjed ki az útzajt előidéző összes tényezőre, továbbá nem teljesíti a jobb jogalkotásra irányuló célkitűzéseket, amennyiben az útzajt nem vizsgálja az általános közlekedési zajkibocsátás összefüggésében.

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat 16 d preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16d) Ajánlatos lenne, ha a tagállamok a jelen rendelet szellemében, a konstruktőrök és a fogyasztók ösztönzésével már a jelen rendeletben rögzített határidő előtt megkezdnék a rendelet végrehajtását.

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A rendelet előírásokat állapít meg a gépjárművek, pótkocsik és **az ezekhez tervezett** rendszerek, komponensek és önálló műszaki egységek biztonságosságuk tekintetében történő típusjóváhagyására.

A rendelet előírásokat állapít meg a gépjárművek, pótkocsik és rendszerek, komponensek és önálló műszaki egységek biztonságosságuk tekintetében történő típusjóváhagyására. **Az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek beépítésére vonatkozó típus-jóváhagyási követelmények a biztonságra, a hatékony üzemanyag-fogyasztásra és a CO2-**

A rendelet ezenkívül előírásokat állapít meg a gumiabroncsok **CO2- és zajkibocsátásuk** tekintetében történő típusjóváhagyására.

kibocsátásra vonatkoznak.

A rendelet ezenkívül előírásokat állapít meg az **újonnan gyártott** gumiabroncsok **gördülő-ellenállása és gördülési zajkibocsátása** tekintetében történő típusjóváhagyására.

Indokolás

Ez a módosítás pontosítja a hatókört.

Módosítás 24

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 6 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

6. „**professzionális terepjáró gumiabroncs**”: olyan gumiabroncs, amelyet rendeltetésszerűen vegyesen használnak közúton és terepen, vagy más speciális célokra,

Módosítás

6. „**speciális használatú gumiabroncsok**”: olyan gumiabroncs, amelyet rendeltetésszerűen vegyesen használnak közúton és terepen, vagy más speciális célokra;

Indokolás

Helyénvalóbb ezt a gumiabroncs-kategóriát felvenni a rendeletbe. A „speciális használatú gumiabroncsok” fogalommeghatározása az ENSZ EGB 54. előírására utal.

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 7 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

7. „**téli gumiabroncs**”: M+S, M.S vagy M&S jelölésű gumiabroncs, amelynek a futófelület mintázata, a futófelület anyagának összetétele vagy a futófelület szerkezete elsődlegesen arra van tervezve, hogy téli viszonyok között (hó) a jármű mozgásának elindítására vagy fenntartására való képessége tekintetében jobb teljesítményt nyújtson mint a normál gumiabroncs,

Módosítás

7. „**téli gumiabroncs**”: M+S, M.S vagy M&S jelölésű gumiabroncs, amelynek a futófelület mintázata, a futófelület anyagának összetétele vagy a futófelület szerkezete elsődlegesen arra van tervezve, hogy téli viszonyok között (**alacsonyabb hőmérséklet, ónos eső, hó vagy sár**) a jármű mozgásának elindítására vagy fenntartására való képessége tekintetében jobb teljesítményt nyújtson mint a normál

gumiabroncs;

Indokolás

A 3 cikk (7) bekezdésében foglalt általános fogalommeghatározás kiegészítéseképpen a téli gumiabroncsok tekintetében egy uniós szinten egységes minőségi előírást kell megállapítani. E fogalommeghatározásnak kritériumokat kell tartalmaznia a jármű dinamikus tulajdonságaira vonatkozóan, figyelembe véve a téli évszakra jellemző különböző útviszonyokat (alacsony hőmérséklet, hó, jég és sár).

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 10 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

10a) „megerősített gumiabroncs” vagy „extra teherbírású gumiabroncs”: olyan C1 típusú gumiabroncs-szerkezet, amelynél a szövetvázat nagyobb teherbírására tervezték, mint a neki megfelelő alapkivitelű gumiabroncsét.

Indokolás

Erre a fogalommeghatározásra az I. melléklet C. része miatt van szükség; ezek olyan személyautókra szánt gumiabroncsok, amelyeket az azonos méretű, alapváltozatnál nagyobb terhelésre terveztek. Az iparág máskülönben aggódna, hogy a korábbi, 2001/43/EK irányelvben biztosított engedély megszűnik. Az extra teherbírású gumiabroncsokat megerősítik, hogy magasabb nyomáson több súlyt tudjanak szállítani.

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2) A gyártó igazolja, hogy minden önálló műszaki egység, amelyet a Közösségben értékesítenek vagy használatba vesznek, a rendeletnek megfelelő típusjövahagyással rendelkezik.

(2) A gyártó igazolja, hogy minden **új**, önálló műszaki egység, amelyet a Közösségben értékesítenek vagy használatba vesznek, a rendeletnek megfelelő típusjövahagyással rendelkezik.

Indokolás

A javaslat egyértelműsíteni kívánja, hogy a szabályozás a Közösségben értékesített vagy használatba vett minden új önálló műszaki egységre vonatkozik.

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 2 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) azok a rendszerek, amelyek a járművezető számára látóteret, valamint a jármű állapotát és a környezetet ismertető információkat biztosítanak, ideértve az üvegezéseket, a tükröket **és a járművezetőt tájékoztató rendszereket,**

Módosítás

c) azok a rendszerek, amelyek a járművezető számára látóteret, valamint a jármű állapotát és a környezetet ismertető információkat biztosítanak, ideértve az üvegezéseket **és a tükröket;**

Indokolás

Hatékonyabb szabályozás: a járművezetőt tájékoztató rendszerek már egyébként is szerepelnek a mondat első felében. Ezen (2) bekezdésben szereplő követelmények célja a 2004/46/EK irányelvben már meglévő követelmények tükrözése. A járművezetőt tájékoztató rendszerek fogalmát még nem határozták meg, és arra a rendelet sem terjed ki. Ha a szándék egy új rendelet megalkotása, akkor ezt egyértelműen meg kell vitatni.

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A Bizottság meghatározza, hogy a 2. cikkben említettek közül mely járműkategóriákra vonatkoznak e cikk (1) és (2) bekezdésének előírásai.

A szóban forgó intézkedéseket, amelyek célja, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák, a 2007/46/EK határozat 40. cikkének (2) bekezdése szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

Módosítás

(3) Az (1) és (2) bekezdésben foglalt előírásokat a -I. mellékletben említett járművekre, alkatrészekre és különálló műszaki egységekre kell alkalmazni.

Indokolás

Az eredeti megfogalmazás azt a látszatot kelti, hogy a Bizottságot hatalmazza fel a rendelet hatályának meghatározására. Ez azonban a rendelet alapvető fontosságú része, amelyet e módosítással határoztak meg és az új (-I.)melléklet beillesztését célzó módosításhoz kapcsolódik.

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A vezetőfülkének vagy a járművezető és az utasok számára biztosított térnek elég szilárdnak kell lennie ahhoz, hogy a járműben ülők számára védelmet nyújtson még ütközés és felborulás esetén is.

Módosítás

(4) A vezetőfülkének vagy a járművezető és az utasok számára biztosított térnek elég szilárdnak kell lennie ahhoz, hogy a járműben ülők számára védelmet nyújtson még ütközés és felborulás esetén is, **összhangban a vonatkozó ENSZ-EGB-előírással.**

Indokolás

A CARS21-ben megállapított jobb szabályozás elve azt jelezte, hogy az EU-nak lehetőség szerint az ENSZ-EGB már meglévő előírásaira kell hivatkoznia.

Módosítás 31

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) A Bizottság további biztonsági előírásokat állapít meg az olyan járművekre, melyek rendeltetésszerűen veszélyes árut szállítanak közúton a tagállamokon belül vagy azok között.

Módosítás

(6) **A veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló 2008. szeptember 24-i 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ értelmében a veszélyes áruk közúti szállítására használt járműveknek meg kell felelniük a Bizottság által – többek között az elektronikus felszerelésekre, a tűz kockázatára, a fékezésre és a sebességkorlátozó eszközökre vonatkozóan – abból a célból megállapított további biztonsági előírásoknak, hogy csökkentsék a balesetek kockázatát és következményeit,**

illetve figyelembe vegyék a szállított áruk jellegét és sajátosságait.

¹ HL L 260., 2008.9.30, 13.o.)

Indokolás

Ez a rendelet alapvető fontosságú eleme, amelyről a jogalkotónak kell határozniuk: kívánatosabb lenne pontosan meghatározni, hogy milyen további biztonsági előírásokat kell komitológiai eljárással elfogadni.

Módosítás 32

Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – 1 bekezdés - a és b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

- a) C1 osztályú gumiabroncsok – **rendeltetésszerűen** M1, O1 és O2 kategóriájú járművekhez **használt** gumiabroncsok,
- b) C2 osztályú gumiabroncsok – **rendeltetésszerűen 3,5 tonnánál nehezebb** M2, M3, N, O3 és O4 kategóriájú járművekhez **használt** gumiabroncsok, melyek terhelhetőségi jelzőszáma (egy kerékre szerelve) ≤ 121 , sebességkategória-jele pedig \geq 'N',

Módosítás

- a) C1 osztályú gumiabroncsok – **az elsődlegesen az** M1, O1 és O2 kategóriájú járművekhez **tervezett** gumiabroncsok,
- b) C2 osztályú gumiabroncsok – **az elsődlegesen az** M2, M3, N, O3 és O4 kategóriájú járművekhez **tervezett** gumiabroncsok, melyek terhelhetőségi jelzőszáma (egy kerékre szerelve) ≤ 121 , sebességkategória-jele pedig \geq 'N',

Módosítás 33

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Az M1 kategóriájú járművekbe abroncsnyomás-ellenőrző rendszert kell beépíteni, amely képes a járművezetőt figyelmeztetni **arra**, ha az abroncsban **veszélyen kicsi a nyomás, illetve arra, hogy a gumiabroncs nyomása jelentősen kisebb annál, mint ami üzemanyag-fogyasztás szempontjából optimális lenne.**

Módosítás

(2) Az M1 kategóriájú járművekbe **megfelelő** abroncsnyomás-ellenőrző rendszert kell beépíteni, amely **szükség esetén** képes a járművezetőt **a jármű belsejében** figyelmeztetni, ha az abroncsban **nyomáscsökkenés lép fel, ami az optimális üzemanyag-fogyasztás és az útbiztonság szempontjából fontos. Ennek elérése érdekében megfelelő**

határértékeket kell meghatározni a műszaki specifikációkban, amelyek lehetővé teszik ezenkívül a pontos abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek technológiailag semleges és költséghatékony kifejlesztését.

Indokolás

Számos olyan abroncsnyomás-ellenőrző rendszer van, amely nem járul ténylegesen hozzá a javaslatban megfogalmazott CO₂-kibocsátási célkitűzések eléréséhez, mert a hatékonyság révén történő megtakarítások nagy része a teljes abroncsnyomás és a marginális (nem jelentős) nyomásvesztés közötti tartományban érhető el, ráadásul ezek az alapszintű abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek nem tartalmazzák a vezetőt minden körülmények között hatékonyan figyelmeztető rendszereket, aminek már biztonsági vonzatai vannak. Ez a módosítás e probléma kezelését célozza.

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 6 bekezdés – e a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ea) újrafutózott gumiabroncsok

Indokolás

A rendeletnek mentességet kell adnia az újrafutózott gumiabroncsok számára. A rendeletben foglalt intézkedések újrafutózott gumiabroncsokra való alkalmazása rendkívül nehéz lenne a gyakorlatban. Az abroncsfutatók jelentős része kis- és közepes vállalkozás, akik csak jelentős nehézségek árán tudnának megbirkózni az intézkedések végrehajtásával összefüggő költségekkel és összetett problémákkal.

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) Az M2, M3, N2, és N3 kategóriájú járművekbe a rendelet előírásainak megfelelő fejlett vészfékező rendszert kell beépíteni.

(1) Az M2, M3, N2, és N3 kategóriájú ***azon*** járművekbe, ***amelyeknél a hatásvizsgálat kedvező eredménnyel zárult a fejlett vészfékező rendszer beépítése tekintetében, a*** rendelet előírásainak

megfelelő fejlett vészfékező rendszert kell beépíteni. **Egyik járműkategória sem zárható ki a hatásvizsgálat alól.**

Ha a gyártó M1 vagy N1 kategóriájú járműbe önként épít be fejlett vészfékező rendszert, akkor annak meg kell felelnie a rendelet előírásainak.

Indokolás

Az e területen végzett műszaki értékelések szerint bizonyos esetekben műszakilag nem megvalósítható vagy nem járna előnyökkel a fejlett vészfékező rendszer (AEBS) elfogadása (pl. a városi autóbuszok vagy a viszonylag alacsony sebesség mellett használt személyszállító teherautók esetében). Az M1 vagy N1 kategóriájú járművekre történő hivatkozást törölni kell: az M1 vagy N1 kategóriájú járművek tekintetében a fejlett vészfékező rendszerek fejlesztése és finombeállítása teljesen más, mint a nehézgépjárművek esetében, ez pedig eltérő követelményekkel rendelkező, eltérő rendszereket fog eredményezni.

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Az M2, M3, N2, és N3 kategóriájú járművekbe a rendelet előírásainak megfelelő, sávelhagyásra figyelmeztető rendszert kell beépíteni.

Ha a gyártó M1 vagy N1 kategóriájú járműbe önként épít be sávelhagyásra figyelmeztető rendszert, akkor annak meg kell felelnie a rendelet előírásainak.

Módosítás

(2) Az M2, M3, N2, és N3 kategóriájú **azon** járművekbe, **amelyeknél a hatásvizsgálat kedvező eredménnyel zárult a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer beépítése tekintetében,** a rendelet előírásainak megfelelő, sávelhagyásra figyelmeztető rendszert kell beépíteni. **Egyik járműkategória sem zárható ki a hatásvizsgálat alól. A Bizottság megvalósíthatósági vizsgálatot végez arra vonatkozóan, hogy a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer kiterjeszhető-e az M1 és N1 kategóriájú járművekre.**

Indokolás

Nem kell az összes járműkategóriába ilyen rendszert beépíteni, mivel felhasználásuk eltérő,

pl. az e rendszerekre alkalmatlan környezetben használt városi buszok és szállításra szolgáló teherautók esetében. Az M1 vagy N1 kategóriájú járművekre történő hivatkozást törölni kell: az M1 és N1 kategóriájú járművek tekintetében a sávellhagyásra figyelmeztető rendszerek fejlesztése és finombeállítása teljesen más, mint a nehézgépjárművek esetében, ez pedig eltérő követelményekkel rendelkező, eltérő rendszereket fog eredményezni.

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 3 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A Bizottság **az (1) és (2) bekezdésben említett rendszerektől különböző** fejlett járműrendszerek típusjóváahagyásához egyedi eljárásokat, vizsgálatokat **és műszaki előírásokat** állapíthat meg.

Módosítás

A Bizottság **a** fejlett járműrendszerek típusjóváahagyásához egyedi eljárásokat **és** vizsgálatokat állapíthat meg.

Indokolás

A Bizottságnak részletesen ismertetnie kell a kiegészítő műszaki előírásokat, amelyeket komitológiai eljárással kell elfogadni, vagy ezeket együttdöntési eljárással kell meghatározni.

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 3 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A szóban forgó intézkedéseket, amelyek célja, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák, a 2007/46/EK határozat 40. cikkének (2) bekezdése szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

Módosítás

A szóban forgó intézkedéseket, amelyek célja, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák, a 2007/46/EK határozat 40. cikkének (2) bekezdése szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni. **Az elfogadási eljárásnak részét kell hogy képezze egy hatásvizsgálat elkészítése, a konzultáció az érdekelt felekkel, és az eljárásnak átláthatónak kell lennie.**

Indokolás

A korábbi szabályozási gyakorlat az volt, hogy valahányszor teljesen új rendszereket

szabályoztak, arra együttdöntési eljárás keretében került sor. Ha ezt az új megközelítés keretében megszüntetik, akkor a megfelelő szabályozás elvei hatásvizsgálatot, az érdekelt felekkel folytatott konzultációt és átláthatóságot igényelnek.

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) **2012.** október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok az 5–9. cikk és **az I. melléklet** járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásaira hivatkozva **(kivéve az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülőellenállási határértékeket)** megtagadják az EK-típusjóváahagyást vagy a nemzeti típusjóváahagyást az említett cikkekben és a végrehajtási intézkedésekben megnevezett járműkategóriák olyan új típusának esetében, illetve megtagadják **a** komponensekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó EK-típusjóváahagyást **az ezekhez tervezett komponensek vagy önálló műszaki egységek olyan új típusának esetében, amely nem felel** meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek.

Módosítás

(1) **2011.** október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok az 5. cikk és **a 9. cikk (2) bekezdése** járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásaira hivatkozva megtagadják az EK-típusjóváahagyást vagy a nemzeti típusjóváahagyást az említett cikkekben és a végrehajtási intézkedésekben megnevezett járműkategóriák olyan új típusának esetében, illetve megtagadják **az olyan** komponensekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó EK-típusjóváahagyást, **amelyek nem felelnek** meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek.

2012. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a 6., 7., 8. cikk, a 9. cikk (1), (3) és (4) bekezdése és az I. melléklet járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásaira hivatkozva (kivéve az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülő-ellenállási határértékeket) megtagadják az olyan komponensekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó EK-típusjóváahagyást, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek.

2013. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a 6., 7., 8. cikk, a 9. cikk (1), (3) és (7) bekezdése, valamint az I. melléklet járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásaira hivatkozva (kivéve az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülő-ellenállási határértékeket) megtagadják az EK-típusjóváahagyást vagy a nemzeti típusjóváahagyást az említett cikkekben és a végrehajtási intézkedésekben megnevezett járműkategóriák új típusának esetében.

Indokolás

Már jelenleg is megtalálhatók a piacon olyan rendszerek, mint például az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek, az ISOFLX gyermekülés-rögzítések, a biztonsági öv használatára emlékeztető rendszerek és az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek, és bizonyították hatékonyságukat a közúti biztonság javítása tekintetében. Ezeket a lehető leghamarabb engedélyezni kell.

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) Az M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 és O_4 járműkategóriák esetében meg kell határozni az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerekre vonatkozó végrehajtási időpontokat, szem előtt tartva az R13.11 ENSZ-EGB-előírásban megállapított irányadó időket.

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2) **2014.** október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok az 5., 6., 7., 8. cikkben, a 9. cikk

(2) **2013.** október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok az 5. cikkben és a 9. cikk (2)

(1)–(4) bekezdésében és az I. melléklet A. és B. részében foglalt járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásokra hivatkozva **(kivéve a C3 gumiabroncsokra vonatkozó gördülőellenállási határértékeket és az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülőellenállási határértékeket)** az említett cikkekben megnevezett kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új komponensek vagy önálló műszaki egységek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

bekezdésében foglalt járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásokra hivatkozva az említett cikkekben megnevezett kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új komponensek vagy önálló műszaki egységek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

2014. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a 6., 7., 8. cikkben, a 9. cikk (1), (3) és (7) bekezdésében és az I. melléklet A., B. és C. részében foglalt járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásokra hivatkozva (kivéve az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülő-ellenállási határértékeket) az említett cikkekben megnevezett kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik, és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új, az említett időpont után gyártott gumiabroncsok vagy önálló műszaki egységek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

Indokolás

Már jelenleg is megtalálhatók a piacon olyan rendszerek, mint például az elektronikus stabilitásscabályozó rendszerek, az ISOFIX gyermekülés-rögzítések, a biztonsági öv használatára emlékeztető rendszerek és az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek, és bizonyították hatékonyságukat a közúti biztonság javítása tekintetében. Ezeket a lehető leghamarabb engedélyezni kell.

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) Az M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 és O_4 járműkategóriák esetében meg kell határozni az elektronikus stabilitásscabályozó rendszerekre vonatkozó végrehajtási időpontokat, szem előtt tartva az R13.11 ENSZ-EGB-előírásban megállapított irányadó időket.

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) 2016. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a gumiabroncsok gördülési zajára vonatkozó előírásokra, és a C3 gumiabroncsok tekintetében a gumiabroncsok gördülőellenállására is hivatkozva (kivéve az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülőellenállási határértékeket) az M, N és O kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó előírásainak, a meglévő megfelelési bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és

törölve

használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új gumiabroncsok esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó előírásainak, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

Indokolás

E bekezdés törlendő, mivel tartalma átkerült a 11. cikk (2) bekezdésébe.

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) 2016. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok az gumiabroncsok **gördülőellenállására** vonatkozó előírásokra hivatkozva megtagadják **az EK-típusjóváahagyást vagy a nemzeti típusjóváahagyást az M, N és O járműkategóriák olyan új típusának esetében, illetve megtagadják a** komponensekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó EK-típusjóváahagyást **az ezekhez tervezett** gumiabroncsok olyan új típusának esetében, amely nem felel meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a **gördülőellenállásra** előírt határértékeknek.

Módosítás

(4) 2016. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok az gumiabroncsok **gördülőellenállására** vonatkozó előírásokra hivatkozva megtagadják a komponensekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó EK-típusjóváahagyást **a** gumiabroncsok olyan új típusának esetében, amely nem felel meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a **gördülőellenállásra** előírt határértékeknek.

2017. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a gumiabroncsok gördülőellenállására vonatkozó előírásokra hivatkozva megtagadják az EK-típusjóváahagyást vagy a nemzeti típusjóváahagyást az M, N és O járműkategóriák új típusának esetében.

Indokolás

A gumiabroncsok forgalomba hozatalára vonatkozó menetrend egyszerűsítése: egyes kötelezettségek esetén a műszaki előírások folyamatosan alakulnak. A gumiabroncsipar csak akkor tud megoldásokat fejleszteni, ha az előírások már ismertek, ezért 36 hónapos átállási időt javaslunk az új szabványok végrehajtására. Emellett a gépjárművek és a gumiabroncsok

típusjövahagyására vonatkozó azonos végrehajtási dátum csökkenti a gumiabroncsipar tényleges átállási idejét, ami indokolja a két időpont között javasolt 12 hónapos eltérést. Az EU területén gyártott vagy oda behozott gumiabroncsokon jogszabályi kötelezettség alapján láthatóan fel kell tüntetni a gyártás időpontját.

Módosítás 45

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) 2018. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a C1 és C2 gumiabroncsok **gördülőellenállására** vonatkozó előírásokra hivatkozva az M, N és O kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a **gördülőellenállásra** előírt határértékeknek, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új gumiabroncsok esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a **gördülőellenállásra** előírt határértékeknek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

Módosítás

(5) 2018. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a C1 gumiabroncsok **gördülő-ellenállására** vonatkozó előírásokra hivatkozva az M, N és O kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a **gördülő-ellenállásra** előírt határértékeknek, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új gumiabroncsok esetében, **amelyeket a fenti időpont után gyártottak, és** amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a **gördülő-ellenállásra** előírt határértékeknek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

Azok a C1, C2 és C3 gumiabroncsok, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet előírásainak, legfeljebb 12 hónapig árusíthatók attól kezdődően, hogy nem teljesítik ezeket az előírásokat..

Indokolás

A gumiabroncsok forgalomba hozatalára vonatkozó menetrend egyszerűsítése: egyes kötelezettségek esetén a műszaki előírások folyamatosan alakulnak. A gumiabroncsipar csak akkor tud megoldásokat fejleszteni, ha az előírások már ismertek, ezért 36 hónapos átállási időt javaslunk az új szabványok végrehajtására. Emellett a gépjárművek és a gumiabroncsok típusjövahagyására vonatkozó azonos végrehajtási dátum csökkenti a gumiabroncsipar tényleges átállási idejét, ami indokolja a két időpont között javasolt 12 hónapos eltérést. Az EU területén gyártott vagy oda behozott gumiabroncsokon jogszabályi kötelezettség alapján

láthatóan fel kell tüntetni a gyártás időpontját.

Módosítás 46

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) **2020.** október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a C3 gumiabroncsok gördülőellenállására vonatkozó előírásokra hivatkozva az M, N és O kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülőellenállásra előírt határértékeknek, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését **és használatba vételét**, illetve az ezekhez tervezett olyan új gumiabroncsok esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülőellenállásra előírt határértékeknek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

Módosítás

(6) 2020. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a C3 gumiabroncsok gördülőellenállására vonatkozó előírásokra hivatkozva az M, N és O kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülőellenállásra előírt határértékeknek, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét **és értékesítését**, illetve az ezekhez tervezett olyan új gumiabroncsok esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülőellenállásra előírt határértékeknek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét és használatba vételét.

Módosítás 47

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A tagállamok megállapítják a rendelet rendelkezéseinek a gyártó általi megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok érvényesítése érdekében. Az előírt szankcióknak hatásosaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb e rendelet hatálybalépését követő tizennyolc

Módosítás

törölve

hónapon belül értesítik a Bizottságot ezekről a rendelkezésekről, és haladéktalanul értesítik a Bizottságot a rendelkezéseket érintő valamennyi későbbi módosításról.

(2) A szankcióval járó jogsértések típusai közé tartoznak a következők:

a) hamis nyilatkozat tétele a jóváhagyási eljárás vagy visszahívást eredményező eljárások során,

b) a típusjóváhagyáshoz használt vizsgálati eredmények meghamisítása,

c) olyan adatok vagy műszaki leírások visszatartása, amelyek visszahíváshoz vagy a típusjóváhagyás visszavonásához vezethetnek.

Indokolás

A 2007/46/EK irányelv már teljes körűen foglalkozik azzal az eljárással, hogy miként kell kezelni azokat az eseteket, amikor egy típusjóváhagyás nem vagy már nem érvényes.

Módosítás 48

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Azokat az intézkedéseket, amelyek célja, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák az 5–10. cikk és az I. melléklet alapján a típusjóváhagyáshoz szükséges konkrét eljárások, vizsgálatok és előírások tekintetében, a 2007/46/EK határozat 40. cikkének (2) bekezdése szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni. **Ilyen intézkedés azoknak a jellemzőknek a pontosabb meghatározása is, amelyekkel egy gumiabroncsnak rendelkeznie kell ahhoz, hogy professzionális terepjáró gumiabroncsnak minősüljön.**

Módosítás

(1) Azokat az intézkedéseket, amelyek célja, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák az 5–10. cikk és az I. melléklet alapján a típusjóváhagyáshoz szükséges konkrét eljárások, vizsgálatok és előírások tekintetében, a 2007/46/EK határozat 40. cikkének (2) bekezdése szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni. **Ezeknek az intézkedéseknek magukban kell foglalniuk olyan fizikai jellemzőknek és teljesítménykövetelményeknek a pontosabb meghatározását is, amelyekkel a gumiabroncsoknak rendelkeznie kell ahhoz, hogy professzionális terepjáró**

**gumiabroncsnak, speciális vagy speciális
használatú gumiabroncsnak,
hóabroncsnak vagy téli abroncsnak,
megerősített abroncsnak és extra
teherbírású abroncsnak minősüljenek.**

Indokolás

A speciális vagy speciális használatú abroncsot, a hóabroncsot vagy téli abroncsot, a megerősített vagy extra teherbírású abroncsot felölelő kategóriákat e rendeletet tekintve nem megfelelően határozták meg az EU, illetve az ENSZ-EGB által elfogadott jogszabályokban. Jelenleg ezeket a kategóriákat kizárólag a gyártók határozzák meg a termékek címkézése és jelölése révén, és azok külön-külön még nem ellenőrizhetők. Az egyes kategóriák tekintetében a fizikai kialakítással kapcsolatos előírásokat és a teljesítménykövetelményeket pontosan meg kell határozni, hogy az e rendelet mellékleteiben meghatározott követelmények helyes és érvényesíthető végrehajtása biztosítható legyen.

Módosítás 49

**Rendelethez irányuló javaslat
13 a cikk (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

13a. cikk

Jelentéstétel

**2012 december 1-jén, majd azt követően
háromévente a Bizottság egy
felülvizsgálati jelentést nyújt be az
Európai Parlament és a Tanács részére,
amely adott esetben javaslatokat tartalmaz
e rendelet vagy az egyéb vonatkozó
közösségi jogi aktusok ára, újabb
biztonsági szempontok bevezetése
érdekében.**

Indokolás

A fejlett biztonsági funkciókkal kapcsolatos kutatások és fejlesztések nem zárulnak le a rendelet megszületésével. Annak érdekében, hogy az ezen a területen elért bármely jövőbeni fejlesztés is bevonható legyen, egy felülvizsgálati záradékra van szükség.

Módosítás 50

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A 70/221/EGK, a 70/222/EGK, a 70/311/EGK, a 70/387/EGK, a 70/388/EGK, a 71/320/EGK, a 72/245/EGK, a 74/60/EGK, a 74/61/EGK, a 74/297/EGK, a 74/408/EGK, a 74/483/EGK, a 75/443/EGK, a 76/114/EGK, a 76/115/EGK, a 76/756/EGK, a 76/757/EGK, a 76/758/EGK, a 76/759/EGK, a 76/760/EGK, a 76/761/EGK, a 76/762/EGK, a 77/389/EGK, a 77/538/EGK, a 77/539/EGK, a 77/540/EGK, a 77/541/EGK, a 77/649/EGK, a 78/316/EGK, a 78/317/EGK, a 78/318/EGK, a 78/549/EGK, a 78/932/EGK, a **89/297/EGK, a 91/226/EGK, a 92/21/EGK, a 92/22/EGK, a 92/24/EGK, a 92/114/EGK, a 94/20/EK, a 95/28/EK, a 96/27/EK, a 96/79/EK, a 97/27/EK, a 98/91/EK, a 2000/40/EK, a 2001/56/EK, a 2001/85/EK,** és a 2003/97/EK irányelv **2014. október 29-ével** hatályát veszti. **Ilyen intézkedés azoknak a jellemzőknek a pontosabb meghatározása is, amelyekkel egy gumiabroncsnak rendelkeznie kell ahhoz, hogy professzionális terepjáró gumiabroncsnak minősüljön.**

Módosítás

(1) A 70/221/EGK, a 70/222/EGK, a 70/311/EGK, a 70/387/EGK, a 70/388/EGK, a 71/320/EGK, a 72/245/EGK, a 74/60/EGK, a 74/61/EGK, a 74/297/EGK, a 74/408/EGK, a 74/483/EGK, a 75/443/EGK, a 76/114/EGK, a 76/115/EGK, a 76/756/EGK, a 76/757/EGK, a 76/758/EGK, a 76/759/EGK, a 76/760/EGK, a 76/761/EGK, a 76/762/EGK, a 77/389/EGK, a 77/538/EGK, a 77/539/EGK, a 77/540/EGK, a 77/541/EGK, a 77/649/EGK, a 78/316/EGK, a 78/317/EGK, a 78/318/EGK, a 78/549/EGK, a 78/932/EGK, a 92/21/EGK, a 92/22/EGK, a 92/24/EGK, a 92/114/EGK, a 94/20/EK, a 96/27/EK, a 96/79/EK, a 2001/56/EK és a 2003/97/EK irányelv **2013. november 1-jével** hatályát veszti.

A 89/297/EGK, a 91/226/EGK, a 95/28/EK, a 97/27/EK, a 98/91/EK, a 2000/40/EK és a 2001/85/EK irányelv 2014 november 1-jével hatályát veszti.

Indokolás

A különböző irányelvek hatályon kívül helyezését a 11. cikk (1) bekezdéséhez benyújtott módosítással összhangban módosítani kell.

Módosítás 51

Rendeletre irányuló javaslat 16 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ezt a rendeletet **[2012. október 29]-től** kell alkalmazni.

Módosítás

Ezt a rendeletet **2011. október 29-től** kell alkalmazni.

Indokolás

Ezen általános biztonsági rendelet alkalmazásának dátumát a 11. cikk (1) bekezdéséhez benyújtott módosítással összhangban módosítani kell.

Módosítás 52

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás I melléklet

Az 5 cikk (1) és (2) bekezdésében meghatározott követelmények alkalmazási köre.

<i>Tárgy</i>	<i>Hatály [Alkalmazhatóság]</i>									
	<i>M 1</i>	<i>M 2</i>	<i>M 3</i>	<i>N 1</i>	<i>N 2</i>	<i>N 3</i>	<i>O 1</i>	<i>O 2</i>	<i>O 3</i>	<i>O 4</i>
<i>Üzemanyagtartály/hátsó aláfutásátlók</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Hátsó rendszám tábla helye</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Kormányzási erő kifejtés</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Ajtózár és csuklópánt</i>	X			X	X	X				
<i>Hangjelző készülék</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Közvetett látást segítő eszközök</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Fékberendezés</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Rádiózavar (elektromágnes</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

<i>összeférhetőség</i>										
<i>Belső szerelvények</i>	X									
<i>Lopásgátló és indításgátló berendezés</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Kormány viselkedése ütközéskor</i>	X			X						
<i>Ülésszilárdság</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Kinyúló részek</i>	X									
<i>Sebességmérő</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>(Hatóságilag előírt) táblák</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Biztonságiöv-rögzítési pontok</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Világító- és fényjelző berendezések beszerelése</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Fényvisszaverők</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Hátsó méretjelző lámpák, első (oldalsó) helyzetjelző, hátsó (oldalsó) helyzetjelző lámpák, féklámpák, oldalsó jelző és nappali menetlámpák</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Irányjelző lámpák</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Hátsó rendszámtáblát megvilágító lámpák</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Fényszóró (izzóval)</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Első ködfényszórók</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Vonóhorog</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Hátsó helyzetjelző ködlámpák</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Tolatólámpák</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Várakozást jelző lámpák</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Biztonsági övek és utasbiztonsági rendszerek</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Látómező</i>	X									
<i>A kezelőszervek, illetve az ellenőrző és visszajelző</i>	X	X	X	X	X	X				

<i>lámpák jelölése</i>										
<i>Jég- és páramentesítő</i>	X	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)				
<i>Szélvédőmosó / -törlő berendezés</i>	X	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)				
<i>Fűtés</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Kerékdob</i>	X									
<i>Fejtámlák</i>	X									
<i>Oldalvédelem</i>					X	X			X	X
<i>A felcsapódó víz elleni védelem</i>					X	X			X	X
<i>Biztonsági üveg</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Gumiabroncsok</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Sebességkorlátozó eszközök</i>		X	X		X	X				
<i>Tömegek és méretek</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Vezetőfülke kiálló részei</i>				X	X	X				
<i>Csőkapcsolók</i>	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X	X	X	X
<i>Éghetőség</i>			X							
<i>Helyi és távolsági autóbuszok</i>		X	X							
<i>Frontális ütközés</i>	X (5)									
<i>Oldalsó ütközés</i>	X (6)			X (6)						
<i>Veszélyes áruk szállítására használt járművek</i>				X (4)	X (4)	X (4)	X (4)	X (4)	X (4)	X (4)
<i>Mellső aláfutás elleni védelem</i>					X	X				

Indokolás

Ez az új melléklet kiegészíti az 5.3. cikk felülvizsgált szövegezését, ahol az eredeti szövegezés úgy tűnik, hogy a Bizottságot hatalmazza fel a rendelet hatályának meghatározására.

Módosítás 53

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – C rész – 1 pont – 1.1 alpont – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A téli gumiabroncsok, az extra teherbírású gumiabroncsok és a megerősített abroncsok esetében a fenti határértékeket 1 dB(A)-val növelni kell.

Indokolás

A Bizottság által javasolt határértékek túl alacsonyak, mivel megkérdőjeleznék az alapvető biztonsági előírásokat, ráadásul a javasolt határértékek megvalósíthatatlanok az iparág számára. A C1 kategóriában az összes létező abroncscsalád 50%-át át kellene tervezni. A C1 kategóriájú abroncsoknál a javasolt határértékekben a legnagyobb csökkentés 5 dB(A), ami 3 kerék járműről való leszerelésével egyenértékű. Ilyen nagy mértékű zajcsökkentés elkerülhetetlenül más jellemzőknél, például a nedves tapadás, a vízenfutás, a kopás és az irányíthatóság tekintetében jelentkező teljesítménycsökkenéshez vezet.

Módosítás 54

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – C rész – 1 pont – 1.2 pont – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Abroncso stálya	Névleges profilszélesség (mm)	Határérték, dB(A)	Abroncso stálya	Névleges profilszélesség (mm)	Határérték, dB(A)
C2	Normál	72	C2	Normál	71
	Vonóabroncsok	73		Vonóabroncsok	73
C3	Normál	73	C3	Normál	70
	Vonóabroncsok	75		Vonóabroncsok	73

Indokolás

A haszongépjárművek gumiabroncsai esetében a zajra vonatkozó célravezető határértékek különösen fontosak, mivel a haszongépjárművek a közúti forgalom nagy és egyre növekvő hányadát teszik ki az EU-ban. A Bizottság által javasolt határértékeket a jelenleg elérhető gumiabroncsok tekintélyes hányada már teljesíti. Különösen a Bizottság által javasolt, C3

osztályra vonatkozó normál határértékeket a jelenlegi piac 75%-a már teljesíti. A jelenleg rendelkezésre álló haszongépjármű-abroncsok körülbelül 30-40%-a eleget tesz a módosított határértékeknek, miáltal azok a közúti zajcsökkentés hatékonyabb eszközeiként szolgálnak.

Módosítás 55

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – C rész – 1 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

1a) A rendelet végrehajtási intézkedéseiben megnevezett eljárással meghatározott zajszintek nem haladhatják meg az 1.1. vagy 1.2. pontban megadott határértékeket: Az 1.1. és az 1.2. pont táblázata a hőmérséklettel és a műszerek tűrésével korrigált mért értékeket tartalmazza, egész számra kerekítve, kivéve a C3 gumiabroncsok esetében.

Indokolás

Egy szigorúbb második fázisra van szükség ahhoz, hogy lényegesen csökkenteni lehessen azon európai polgárok számát, akik elfogadhatatlan mértékű forgalmi zajnak vannak kitéve. A második fázisban a határértékeknek ösztönözniük kell az új technológiák és műszaki megoldások fejlesztését. A második fázishoz kapcsolódó határértékeket a jelenleg elérhető modellek felső 10%-ának szintéhez igazítva határozzák meg. Magasabb szintű célkitűzésre van sürgősen szükség a közegészség védelme és a forgalmi zaj által a több mint 210 millió uniós polgár életminőségére gyakorolt káros hatások csökkentése érdekében, akik nagy eséllyel az egészségre veszélyes mértékű forgalmi zajszennyezésnek vannak kitéve.

INDOKOLÁS

Bevezetés

A rendeletre irányuló javaslat lefekteti a gépjárművek általános biztonságára vonatkozó típusjóváahagyási előírásokkal kapcsolatos harmonizált szabályokat a belső piac jó működésének biztosítása érdekében, gondoskodva egyúttal a magasabb szintű környezetvédelemről és a biztonságról is. E típus-jóváahagyási előírások harmonizálására az egyes tagállamok rendszerei közötti eltérések elkerülése és a magas szintű közúti biztonság és környezetvédelem biztosítása érdekében került sor.

Az egyszerűsítés háttere és hatásai

A rendeletjavaslat célja, hogy egyetlen tanácsi és parlamenti rendelettel egyszerűsítse a gépjárművek biztonsági előírásaival és a gumibroncsokkal kapcsolatos típusjóváahagyásra vonatkozó jogszabályokat.

Nemzetközi szinten a Közösség az 1997. november 27-i 97/836/EK határozattal¹ csatlakozott az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról szóló megállapodásához (1958. évi felülvizsgált megállapodás). Az ENSZ EGB előírásai az 1958. évi felülvizsgált megállapodás keretében elfogadott nemzetközi eszközök. A 97/836/EK határozat 4. cikke (4) bekezdése szerint a hozzájárulási eljárás keretében lehet határozni egy ENSZ-EGB-előírás jármű-típusjóváahagyás céljából való alkalmazásáról a Közösségben.

Közösségi szinten a típusjóváahagyásról szóló keretirányelv (a 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK irányelv²) határozza meg a gépjárművek típusjóváahagyására vonatkozó általános szabályokat és eljárásokat, de nem rendelkezik azokról a műszaki előírásokról, amelyek alapján a típusjóváahagyást meg kell adni. Ezek az előírások más eszközökben vannak meghatározva, amelyek az ENSZ-EGB előírásai, illetve közösségi irányelvek vagy rendeletek és azok végrehajtási intézkedései³ lehetnek. Ezen eszközök teljes jegyzéke a keretirányelv IV. mellékletében található.

A javasolt új rendelet célja:

- a) a 15. cikkben felsorolt irányelvekben és rendeletekben foglalt jelenleg hatályos részletes műszaki előírások felváltása néhány biztonságra vonatkozó általános előírással;
- b) ezen irányelvek és rendeletek hatályon kívül helyezése;
- c) a Bizottság felhatalmazása arra, hogy komitológiai (ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági) eljárással fogadja el a fent említett általános előírások végrehajtására szolgáló részletes műszaki szabályokat (5. cikk (3) bekezdés, 6. cikk (3) bekezdés, 10. cikk (3) bekezdés és 13. cikk).

¹ (HL L 346., 1997.12.17., 78.o.)

² HL L 263., 2007.10.5., 1. o.

³ Lásd a keretirányelv 1. cikkének harmadik albekezdését és 3. cikke 1) és 2) pontját.

A több EK-irányelvben és rendeletben lefektetett, hatályos, biztonságra vonatkozó részletes műszaki előírások helyébe tehát új szabályozás lép, amelyben az általános elveket a jogalkotó állapítja meg (a rendeletre irányuló javaslatban), a technikai részleteket pedig az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljáráson keresztül a Bizottság határozza meg.

A Bizottság javaslata azonban számos olyan rendelkezést tartalmaz, amely a komitológiai szabályok tiszteletben tartása tekintetében aggodalomra ad okot. Különösen az 5. cikk (3) bekezdése esetében úgy tűnik, hogy a Bizottságot hatalmazza fel a rendelet hatályának meghatározására. Ez azonban a rendelet alapvető fontosságú eleme, amelyről a jogalkotónak kell határoznia. Továbbá a 6. cikk (6) bekezdésében a veszélyes áruk szállítására alkalmazandó „további biztonsági előírások” megállapításának kritériumai nincsenek meghatározva, és ugyanez vonatkozik a 10. cikk (3) és a 13. cikk (1) bekezdésére is, amennyiben ezek a Bizottság által megállapítandó „további műszaki előírásokat” említenek. E rendelkezések problémásak, mivel a Bizottságra ruházott hatáskör kiterjedése nincs világosan meghatározva. Az előadó ezért megfelelő módosításokat javasol e problémák kezelésére.

Új intézkedések

Olyan új technológiák állnak rendelkezésre, amelyek radikálisan javíthatják a gépjárművek biztonságosságát, vagy csökkenthetik a szén-dioxid-kibocsátást. Kutatások igazolják, hogy jelentős előnnyel járna, ha az ilyen technológiák az új járművekbe már alapfelszerelésként épülnének be. A kötelező közös előírások megakadályoznák a belső piac tagállamonként különböző termékszabványok megjelenéséből fakadó széttöredezését is.

A javaslat előírja az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek valamennyi járműbe, az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek személygépkocsikba, valamint a fejlett vészfékező rendszerek és a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek nehéz tehergépjárművekbe való kötelező beépítését. Az előadó azon tűnődik, hogy valóban csak ezek a fontos fejlett biztonsági szolgáltatások érhetők-e el jelenleg (gondolva például az abroncsnyomás-tartási technológiákra és a légkondicionálásra).

A javaslat célja az is, hogy a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló integrált közösségi megközelítés részeként benyújtott, az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló rendeletre irányuló javaslattal¹ összefüggésben a gépjárművekből származó CO₂-kibocsátás és a gumiabroncsok által okozott út zaj csökkentésével javítsa a járművek környezeti teljesítményét. A javaslat új előírásokat vezet be a nedves tapadás és az abroncsok gördülő-ellenállása vonatkozásában. Az előadó jelenleg is vizsgálja, hogy megfelelő-e a biztonsági szempontok és a környezeti előnyök javaslatban szereplő egyensúlya. A gumiabroncsok javaslatban szereplő zajkibocsátási határértékei szigorúbbak a hatályos jogszabályokban szereplőknél. Az előadó véleménye szerint ezek a határértékek ambiciózusak, különösen az útfelületi zaj csökkentése terén végrehajtható erőfeszítések tekintetében, amelyek nem részei ennek a javaslatnak, és amelyeknek szintén pozitívan befolyásolnák a szén-dioxid-kibocsátást. Emellett az előadó meggyőződése, hogy a zajkibocsátással kapcsolatos politikával az összes közlekedésből származó zajkibocsátásra kiterjedő, horizontálisabb jellegű javaslatban kellene foglalkozni.

¹ COM(2007) 856 végleges; 2007/0297(COD) illetékes bizottság: ENVI.

Az előadó általános álláspontja és a jobb jogalkotással kapcsolatos célkitűzések

Az előadó határozottan támogatja a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó célkitűzéseket, és úgy véli, hogy láthatóbb kapcsolatot kellene teremteni e célkitűzések és a Parlament által az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló rendeleten végzett, folyamatban levő munka között. Az előadó ugyanakkor úgy véli, hogy a piacnak az iparágban és az ellátási láncban tapasztalható jelentős törés nélkül, egészében jól felkészültnek kell lennie az új előírások egyértelmű és kellő időben történő végrehajtására, ez magyarázza a javasolt végrehajtási időpontok és a hozzájuk tartozó kisebb végrehajtási eltérések további összehangolását célzó módosításait. Legfőbb célja, hogy meggyőződjön arról, hogy a módosított javaslat a gépjárművek típusjóváhagyására vonatkozó hatályos jogszabályok hatékonyabb egyszerűsítése, az átláthatóság javítása és az adminisztratív terhek könnyítése révén igazán szolgálja az autóipar versenyképességét.

5.11.2008

VÉLEMÉNY AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság részére

a gépjárművek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD))

A vélemény előadója: Jorgo Chatzimarkakis

RÖVID INDOKOLÁS

Az EU jelenlegi típus-jóváhagyási jogszabályai a belső piac működésének biztosítása, valamint a biztonság és a környezetvédelem magas szintjének biztosítása érdekében harmonizált szabályokat írnak elő a gépjárművek gyártására vonatkozóan. A jelenlegi jogi szabályozás 60 irányelvből áll, amelyek közül 50 a biztonsággal, 10 pedig a környezetvédelemmel foglalkozik.

Ma már rendelkezésre állnak olyan új technológiák, amelyek képesek lennének tovább növelni a járművek biztonságát (például az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek) vagy csökkenteni a CO₂-kibocsátást (például a kis gördülő-ellenállású abroncsok), ha az ilyen technológiák az új járművekbe már alapfelszerelésként épülnének be.

A Bizottság a 21. század versenyképes autóiipari szabályozási keretéről szóló közleményében (CARS 21 közlemény, COM(2007)0022) kiemelte a jobb szabályozás, illetve a szabályozás egyszerűsítésének – például a felesleges vagy elavult szabályok törlésének és módosításának – jelentőségét, ami lehetővé tenné, hogy az európai gépjárműipar világviszonylatban is versenyképes legyen.

1. A rendeletre irányuló javaslat célja

E rendeletre irányuló javaslattal a Bizottság oly módon kívánja jelentősen egyszerűsíteni a meglévő jogszabályokat, hogy a járművek biztonságával és a gumibroncsokkal foglalkozó 50 alapirányelvet egyetlen parlamenti és tanácsi rendelettel váltja fel. A járművek típusjóváhagyására vonatkozó ötven irányelv hatályát fogja veszíteni;

A rendeletre irányuló javaslat fejlett biztonsági funkciókra vonatkozó új, kötelező érvényű

előírásokat is bevezet, többek között az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek valamennyi járműbe történő kötelező beszerelését, valamint az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer személyautókba történő, továbbá a fejlett vészfékező rendszer és a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer nehéz tehergépjárművekbe történő beszerelését.

A dokumentum végezetül szigorúbb zajkibocsátási határértékeket irányoz elő az abroncsokra, és új előírásokat vezet be a nedves tapadással és a gördülő-ellenállással kapcsolatban, elsősorban a CO₂-kibocsátás csökkentése érdekében.

2. Egyszerűsítés és jobb szabályozás

A javasolt szöveg a hatályon kívül helyezett 50 irányelvet¹ egyetlen rendelettel váltja fel, melyet számos végrehajtási intézkedés követ majd. Ezen túlmenően az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának már meglévő előírásai hatályban maradnak.

Az előadó szerint kérdéses, hogy vajon az 50 irányelv hatályon kívül helyezésére irányuló javaslat valóban egyszerűsíti-e a gépjármű- és a gumiabroncsipar szabályozási keretrendszerét. Ennél hatékonyabb – és a CARS 21 magas szintű szakértői csoport jelentésében szereplő ajánlásoknak megfelelő – módszer lenne a 2007/46/EK irányelv IV. mellékletének olyan irányú módosítása, hogy az közvetlenül hivatkozzon az ENSZ/EGB-előírásokra.

Továbbá mivel a javasolt rendelet hatálya meglehetősen széles körű, sok esetben konkrét előírásokat is be kell vezetni. A Bizottság tisztában van azzal, hogy az iparágak az előírt követelményekhez való alkalmazkodáshoz időre van szüksége. Ugyanakkor annak érdekében, hogy az engedélyezett bevezetési idő ésszerű legyen, az előadó azt javasolja, hogy a végrehajtási dátumok (a bevezetési időt is beleértve) ne a javaslat elfogadásának dátumához, hanem a konkrét előírásokat meghatározó végrehajtási intézkedések elfogadásának dátumához képest legyenek megszabva.

3. Biztonság:

A rendeletjavaslat előírja a fejlett biztonsági funkciók, például az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek (ESCS) valamennyi járműbe, valamint az automata vészfékező rendszer (AEBS) és a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer (LDWS) nehéz tehergépjárművekbe történő kötelező beszerelését.

Az AEBS és az LDWS önkéntes alapú beszerelésére is van lehetőség az egyéb gépjármű-kategóriák esetén, amennyiben a beszerelt rendszerek megfelelnek a javaslatban szereplő előírásoknak.

¹ A 70/221/EGK, a 70/222/EGK, a 70/311/EGK, a 70/387/EGK, a 70/388/EGK, a 71/320/EGK, a 72/245/EGK, a 74/60/EGK, a 74/61/EGK, a 74/297/EGK, a 74/408/EGK, a 74/483/EGK, a 75/443/EGK, a 76/114/EGK, a 76/115/EGK, a 76/756/EGK, a 76/757/EGK, a 76/758/EGK, a 76/759/EGK, a 76/760/EGK, a 76/761/EGK, a 76/762/EGK, a 77/389/EGK, a 77/538/EGK, a 77/539/EGK, a 77/540/EGK, a 77/541/EGK, a 77/649/EGK, a 78/316/EGK, a 78/317/EGK, a 78/318/EGK, a 78/549/EGK, a 78/932/EGK, a 89/297/EGK, a 91/226/EGK, a 92/21/EGK, a 92/22/EGK, a 92/24/EGK, a 92/114/EGK, a 94/20/EK, a 95/28/EK, a 96/27/EK, a 96/79/EK, a 97/27/EK, a 98/91/EK, a 2000/40/EK, a 2001/56/EK, a 2001/85/EK, a 2003/97/EK és a 92/23/EGK irányelv.

Az előadó üdvözi a járművek biztonságának növelésére irányuló intézkedéseket, ugyanakkor hangsúlyozza, hogy míg az elektronikus stabilitás-szabályozó rendszerek viszonylag bevett technológiának számítanak, az AEBS és az LDWS aránylag új és meglehetősen összetett technológiák. Ezért a kötelező beszerelés hosszabb bevezetési időt igényelhet, mint amit a bizottsági javaslat előírányoz. Ezen túlmenően a könnyű, a nehéz és a kereskedelmi gépjárművek jellemzőik és használatuk tekintetében jelentős mértékben különböznek egymástól. Az AEBS és az LDWS műszaki előírásait ezért a különböző járműtípusok esetén esetleg külön-külön kellene megszabni.

4. Gumiabroncsok:

A gumiabroncsok előírásaira vonatkozó intézkedések célja a biztonság növelése és a gépkocsik negatív környezeti hatásainak csökkentése. Ezen intézkedések előírják az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer (TPMS) valamennyi gépjárműbe történő kötelező beszerelését, szigorúbb zajkibocsátási határértékeket határoznak meg, továbbá új előírásokat vezetnek be a nedves tapadással és a gördülő-ellenállással kapcsolatban.

Mivel a gumiabroncs a gépjármű és az út közötti egyetlen kapcsolódási elem, kiemelkedően fontos, hogy a biztonsági jellemzők elsőbbséget élvezzenek az egyéb célkitűzésekkel (például a CO₂-kibocsátás csökkentésével) szemben. A Bizottság előírásai ugyanakkor nem biztosítják ezt az elsőbbséget. Szigorú zajkibocsátási határértékeket határoznak meg annak ellenére, hogy a TÜV Automotive által a gumiabroncsipar számára készített független tanulmány szerint a zaj és a tapadás között szoros összefüggés áll fenn, vagyis minél kisebb a zaj, annál kisebb a tapadás.

A Bizottság hatásvizsgálata többek között a választott módszerek hatékonysága és a költség/haszon egyensúly tekintetében ráadásul helyenként vitatható. Az előadó ezért határozottan üdvözi a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság kezdeményezését, melyben a Bizottság hatástanulmányát kiegészítő vizsgálatot szorgalmaz. A vizsgálat eredményei tükrében olyan előírásokat lehet majd megszabni, amelyek pozitív hatással lesznek a környezetre, ugyanakkor nem veszélyeztetik a biztonságot. Addig azonban a biztonságot kell elsődleges célnak tekinteni.

MÓDOSÍTÁSOK

Az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság felhívja a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy jelentésébe foglalja bele a következő javaslatokat:

Módosítás 1

Rendeletre irányuló javaslat 6 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6a) E rendelet hatálybalépésétől számított 12 hónapon belül a Bizottságnak is meg kell vizsgálnia az EU közúti zajkeltés alapján történő besorolásának lehetőségét, azzal a céllal, hogy meghatározza a zajkeltés felső határait és megfelelő előírásokat rögzítsen a burkolatra vonatkozóan.

Indokolás

A közút a gumiabroncs zajkeltésének legfőbb forrása, amelyet nagy mértékben befolyásol a közút makro- vagy mikroérdessége és/vagy a közút felületének töredezettsége. A közutak befolyásolják a gumiabroncs rezgését, a kúrthatást és a keletkezett zajt, amikor a futóművek érintkezésbe lépnek a felülettel, vagy azt elhagyják.

A jelenlegi csendes burkolatokhoz képest az általános útfelületek esetében 8 dB(A)-ra becsülték a közutak zajhoz való hozzájárulását. Ma nem létezik osztályozási rendszer a meglévő vagy új utak zajkeltőhatás tekintetében történő besorolására.

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat 7 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7) A fejlett járműbiztonsági rendszerek területén tapasztalható műszaki fejlődés új lehetőségeket nyit meg a balesetek számának csökkentésére. Kívánatos több ilyen új technológia bevezetése, hogy a balesetek száma a lehető legnagyobb mértékben csökkenjen.

(7) A fejlett járműbiztonsági rendszerek területén tapasztalható műszaki fejlődés új lehetőségeket nyit meg a balesetek számának csökkentésére. Kívánatos – **a gépjárművek körének és a piacnak megfelelően** – több ilyen új technológia **fokozatos és önkéntes** bevezetése, hogy a balesetek száma a lehető legnagyobb mértékben csökkenjen.

Indokolás

Néhány technológia esetleg nem bizonyul ugyanolyan hatékonynak az eltérő közúti vagy forgalmi feltételekkel rendelkező piacokon.

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat 8 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) Indokolt, a közlekedők védelmének csökkentése nélkül, több irányelvet hatályon kívül helyezni, hogy a típus-jóváhagyásra vonatkozó jogszabályok „A 21. század versenyképes autóiipari szabályozási kerete” című CARS 21 jelentés ajánlásaival összhangban egyszerűsödjenek. Az említett irányelvekben szereplő előírásokat **át kell venni ebbe a rendeletbe, és** ahol lehet, fel kell váltani **őket** az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának megfelelő előírásaira való hivatkozással, amelyek az Európai Közösségnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásához való csatlakozásáról szóló, 1997. november 27-i 97/836/EK tanácsi határozat 4. cikke szerint beépültek a közösségi jogba.

Módosítás

(8) Indokolt, a közlekedők védelmének csökkentése nélkül, több irányelvet hatályon kívül helyezni, hogy a típus-jóváhagyásra vonatkozó jogszabályok „A 21. század versenyképes autóiipari szabályozási kerete” című CARS 21 jelentés ajánlásaival összhangban egyszerűsödjenek. Az említett irányelvekben szereplő előírásokat ahol lehet, fel kell váltani az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának megfelelő előírásaira való hivatkozással, amelyek az Európai Közösségnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásához való csatlakozásáról szóló, 1997. november 27-i 97/836/EK tanácsi határozat 4. cikke szerint beépültek a közösségi jogba.

Indokolás

Nem szükséges az irányelvek átvétele, mert azok helyébe az ENSZ EGB megfelelő előírásával egy új, általános biztonsági rendelet lép. Az irányelvek felváltása megtehető egyszerűen a keretirányelv IV. mellékletében is.

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 10 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(10) A járművek típusjóváhagyására

Módosítás

(10) A járművek típusjóváhagyására

vonatkozó új előírások bevezetési ütemtervének számításba kell vennie az előírások műszaki végrehajthatóságát. Az előírásokat kezdetben csak a járművek új típusaira célszerű alkalmazni. A meglévő járműtípusok esetében további időt kell biztosítani az előírások teljesítésére. Továbbá, az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek beépítését kezdetben csak a személyautókra kell kötelezővé tenni. Más fejlett biztonsági funkciók beépítését kezdetben csak a nehéz áruszállító járműveknél kell kötelezővé tenni.

vonatkozó új előírások bevezetési ütemtervének számításba kell vennie az előírások műszaki végrehajthatóságát. Az előírásokat kezdetben csak a járművek új típusaira célszerű alkalmazni. A meglévő járműtípusok esetében további időt kell biztosítani az előírások teljesítésére. ***Az érintett iparágak számára minden esetben megfelelő bevezetési időt kell biztosítani. A bevezetési időt a konkrét előírásokat meghatározó végrehajtási intézkedések elfogadásának időpontjától kell számítani.*** Továbbá, az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek beépítését kezdetben csak a személyautókra kell kötelezővé tenni. ***A Bizottságnak értékelnie kell az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek kötelező felszerelése más járműkategóriákra történő kiterjesztésének műszaki és gazdasági megvalósíthatóságát, továbbá – adott esetben – 2010. október 29-ig javasolnia kell e rendelet módosítását.*** Más fejlett biztonsági funkciók beépítését kezdetben csak a nehéz áruszállító járműveknél kell kötelezővé tenni.

Indokolás

Az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer más járműkategóriákba (könnyű és nehéz tehergépjárművek) történő beszerelése műszakilag megvalósítható és helyénvaló a közúti biztonság, az üzemanyag-hatékonyság és a CO₂-kibocsátás tekintetében. A gazdasági megvalósíthatóságot és a hatásokat értékelni kell, és adott esetben intézkedéseket kell tenni.

Módosítás 5 Rendeletre irányuló javaslat 12 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(12) A gumiabroncsoktól származó CO₂-kibocsátás csökkentése céljából indokolt alkalmazni a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről szóló, a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek címzett bizottsági

Módosítás

(12) A gumiabroncsoktól származó CO₂-kibocsátás csökkentése céljából indokolt alkalmazni a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről szóló, a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek címzett bizottsági

közleményben ismertetett intézkedéseket. A csökkenést a kis gördülőellenállású gumiabroncsok és az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek használatának kombinációjával kell elérni. Indokolt ugyanakkor olyan előírásokat is megállapítani, amelyek célja, hogy csökkentsék az abroncs-út zajt és biztosítsák, hogy a gumiabroncsok biztonságossági szintje megmaradjon, a nedves tapadásra vonatkozó előírások bevezetésével. A kapcsolódó bevezetési ütemtervnek tükröznie kell, hogy az összes fenti előírás teljesítése milyen fokú kihívást jelent. **Figyelembe véve a gördülési zajra vonatkozó előírások teljesítésének nehézségeit és azt az időt, amelyre az iparágnak szüksége van a meglévő abroncs-családok felváltására, a meglévő típusú új abroncsok esetében különösen indokolt több időt biztosítani a gördülési zajra vonatkozó előírások teljesítésére.**

közleményben ismertetett intézkedéseket. A csökkenést a kis gördülőellenállású gumiabroncsok és az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek használatának kombinációjával kell elérni. Indokolt ugyanakkor olyan előírásokat is megállapítani, amelyek célja, hogy csökkentsék az abroncs-út zajt és biztosítsák, hogy a gumiabroncsok biztonságossági szintje megmaradjon, a nedves tapadásra vonatkozó előírások bevezetésével. A kapcsolódó bevezetési ütemtervnek tükröznie kell, hogy az összes fenti előírás teljesítése milyen fokú kihívást jelent, **fel kell ismernie a termelési és ellátási lánc hatékonysága megőrzésének szükségességét, és biztosítania kell a hatékony végrehajtást.** Különösen indokolt az egyes műszaki előírások bevezetésének összevonása a termelési és az ellátási lánc komolyabb megszakításának elkerülése érdekében. **E rendeletnek nem célja a vonatkozó új műszaki követelmények hatálybalépésének időpontjai előtt gyártott, raktáron lévő gumiabroncsok forgalomba hozatalának korlátozása, amelyek ezen időpontok után is értékesíthetők. A gumiabroncsok gyártási időpontja könnyedén megállapítható a gépjárművek és pótkocsijaik gumiabroncsairól és azok felszereléséről szóló, 1992. március 31-i 92/23/EGK irányelvben¹ előírt „gyártási időpont” gumiabroncson való kötelező feltüntetésével.**

HL L 129., 1992.5.14., 95. o.

Indokolás

A raktáron lévő, az új követelmények bevezetésének időpontját megelőzően gyártott gumiabroncsokat még szabad értékesíteni. A gumiabroncsok gyártási időpontja könnyedén megállapítható a forgalomba hozott, valamennyi gumiabroncson szereplő gyártási idő már meglévő, kötelező feltüntetésének köszönhetően.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 14 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(14) Az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek, a fejlett vészfékező rendszerek és a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek jó lehetőséget nyújtanak a balesetek jelentős csökkentésére. Ezért előírásokat kell meghatározni ezekre a rendszerekre.

Módosítás

(14) Az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek, a fejlett vészfékező rendszerek és a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek jó lehetőséget nyújtanak a balesetek jelentős csökkentésére. Ezért **az Európai Bizottságnak az ENSZ-EGB előírásaival összhangban** előírásokat kell meghatározni ezekre a rendszerekre.

Indokolás

Az elektronikus stabilitás-szabályozó rendszerek (ESCS), az automata vészfékező rendszer (AEBS) és a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer (LDWS) olyan összetett technológiák, amelyek harmonizált műszaki előírásokat igényelnek. A kettős szabályozás és az iparra nehezedő adminisztratív terhek korlátozása érdekében ezeket az előírásokat az ENSZ-EGB-előírások keretében kell megállapítani.

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat 16 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16a) Ajánlatos lenne, ha a tagállamok a jelen rendelet szellemében, a konstruktőrök és a fogyasztók ösztönzésével már a jelen rendeletben rögzített határidő előtt megkezdnék a rendelet végrehajtását.

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A rendelet ezenkívül előírásokat állapít

A rendelet ezenkívül előírásokat állapít

meg a gumiabroncsok **CO2- és zajkibocsátásuk** tekintetében történő típusjövahagyására.

meg a gumiabroncsok **biztonsági és környezeti teljesítménye** tekintetében történő típusjövahagyására. **A rendelet nem alkalmazandó az újrafutózott gumiabroncsokra.**

Indokolás

A javasolt rendelet hatályának egyértelmű meghatározása céljából.

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 6 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) „professzionális terepjáró gumiabroncs”: olyan gumiabroncs, amelyet rendeltetészerűen vegyesen használnak közúton és terepen, vagy más speciális célokra,

Módosítás

(6) „különleges felhasználású gumiabroncs”: olyan gumiabroncs, amelyet rendeltetészerűen vegyesen használnak közúton és terepen, vagy más speciális célokra;

Indokolás

A gumiabroncsok e kategóriájának a rendeletbe történő felvétele. A „különleges felhasználású gumiabroncsok” fogalommeghatározása az ENSZ EGB 54. előírására utal.

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 10 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

(10a) „professzionális terepjáró gumiabroncs”: a különleges felhasználású gumiabroncs egyik alkategóriája, amelyet elsősorban komoly terepkörülmények között használnak;

Módosítás

Indokolás

A gumiabroncsoknak ezt a kategóriáját arra a célra tervezték, hogy azt igen rendkívüli terepkörülmények között történő szolgáltatásokhoz használják, például a tűzoltók és az elektromos vezetékek fenntartását végző járművek esetében. A C1 és C2 kategória

tekintetében az érintett gumiabroncsok száma nem éri el az összes eladott gumiabroncs 0,06%-át. A C3 kategória tekintetében pedig kevesebb mint 1% lenne. Rendes körülmények között ezek a járművek és gumiabroncsok burkolat nélküli utakon közlekednek, ahol a gumiabroncs menetzaja nem jelent komoly problémát.

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 10 b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(10b) „Megerősített” vagy „fokozott teherbírású”: C1 típusú abroncsszerkezet, amelyben a gumiabroncs szövetvázát a megfelelő szabvány-gumiabroncsénál nagyobb terhelésre tervezték.

Indokolás

Erre a fogalommeghatározásra az I. melléklet C. része miatt van szükség; ezek személyautók olyan gumiabroncsai, amelyeket az azonos méretű, hagyományos változatnál nagyobb terhelésre terveztek. A korábbi, 2001/43/EK irányelvben biztosított engedményt meg kell tartani. A fokozott teherbírású gumiabroncsokat megerősítik, hogy magasabb nyomáson több súlyt tudjanak szállítani.

A nagyobb teher miatt nagyobb zajt keltenek. A jelenleg biztosított engedmény a zajkibocsátás fizikai elvein alapul: a hangnyomásszint a gumiabroncs terhelésének növekedésével szintén nő.

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2. A gyártó igazolja, hogy minden önálló műszaki egység, amelyet a Közösségben értékesítenek vagy használatba vesznek, a rendeletnek megfelelő típusjóváhagyással rendelkezik.

2. A gyártó igazolja, hogy minden **új** önálló műszaki egység, amelyet a Közösségben értékesítenek vagy használatba vesznek, a rendeletnek megfelelő típusjóváhagyással rendelkezik.

Indokolás

A javaslat egyértelműsíteni kívánja, hogy a szabályozás a Közösségben értékesített vagy

használatba vett minden új önálló műszaki egységre vonatkozik.

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 2 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

(c) azok a rendszerek, amelyek a járművezető számára látóteret, valamint a jármű állapotát és a környezetet ismertető információkat biztosítanak, ideértve az üvegezéseket, a tükröket **és a járművezetőt tájékoztató rendszereket,**

Módosítás

(c) azok a rendszerek, amelyek a járművezető számára látóteret, valamint a jármű állapotát és a környezetet ismertető információkat biztosítanak, ideértve az üvegezéseket **és a tükröket;**

Indokolás

Ezen (2) bekezdésben szereplő követelmények célja a 2004/46/EK irányelvben már meglévő követelmények tükrözése. A járművezetőt tájékoztató rendszerek fogalma jelenleg nem meghatározott, és az nem is tartozik a rendelet hatálya alá. Ha a szándék egy új rendelet megalkotása, akkor ezt egyértelműen ki kell mondani és meg kell vitatni.

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 2 bekezdés – f pont

A Bizottság által javasolt szöveg

(f) a jármű külseje **és tartozékai,**

Módosítás

(f) a jármű külseje;

Indokolás

Nem egyértelmű, hogy a tartozékok alatt mit kell érteni.

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

2. Az N2 és N3 kategóriájú járműveket úgy kell **gyártani**, hogy **egy másik járművel** történő **frontális** ütközés esetén **a**

Módosítás

2. Az N2, N3, **O3** és **O4** kategóriájú járműveket úgy kell **megtervezni**, hogy **az M1 és N1 kategóriájú járművekkel való,**

járműben tartózkodók alászorulás [aláfutás] miatti sérülésének a lehető legkisebb legyen a veszélye.

hátulról történő ütközés esetén az alászorulással [aláfutás] szemben védelmet nyújtsanak.

Indokolás

A jelenlegi megfogalmazás nem egyértelmű és a teherautókon tartózkodó „utasok biztonságára” utal.

Módosítás 16

**Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 3 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

3. Az N2, N3, O3 és O4 kategóriájú járműveket úgy kell gyártani, hogy egy ***másik járművel vagy*** védelem nélküli közlekedővel történő oldalsó ütközés esetén az illető védelem nélküli közlekedő ***vagy a járműben tartózkodók*** alászorulás [aláfutás] miatti sérülésének a lehető legkisebb legyen a veszélye.

Módosítás

3. Az N2, N3, O3 és O4 kategóriájú járműveket úgy kell gyártani, hogy egy védelem nélküli közlekedővel történő oldalsó ütközés esetén az illető védelem nélküli közlekedő alászorulás [aláfutás] miatti sérülésének a lehető legkisebb legyen a veszélye.

Indokolás

A jelenlegi megfogalmazás nem egyértelmű, mivel az oldalsó védelem itt szereplő jelentése csak a védtelen közlekedők számára kíván védelmet nyújtani.

Módosítás 17

**Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 4 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

4. A vezetőfülkének vagy a járművezető és az utasok számára biztosított térnek elég szilárdnak kell lennie ahhoz, hogy a járműben ülők számára védelmet nyújtson még ütközés és felborulás esetén is.

Módosítás

4. A vezetőfülkének vagy a járművezető és az utasok számára biztosított térnek elég szilárdnak kell lennie ahhoz, hogy a járműben ülők számára védelmet nyújtson még ütközés és felborulás esetén is, ***az ENSZ EGB vonatkozó előírásának megfelelően.***

Indokolás

A CARS21-ben megállapított jobb szabályozás elve azt jelezte, hogy az EU-nak a lehető legnagyobb mértékben az ENSZ EGB már meglévő előírásaira kell hivatkoznia.

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

2. Az M1 kategóriájú járművekbe abroncsnyomás-ellenőrző rendszert kell beépíteni, amely képes a járművezetőt figyelmeztetni arra, ha az abroncsban **veszélyen** kicsi a nyomás, illetve arra, hogy a gumiabroncs nyomása **jelentősen** kisebb annál, mint ami üzemanyag-fogyasztás szempontjából **optimális** lenne.

Módosítás

2. Az M1 kategóriájú járművekbe abroncsnyomás-ellenőrző rendszert kell beépíteni, amely képes a járművezetőt figyelmeztetni arra, ha az abroncsban **a biztonságot veszélyeztetően** kicsi a nyomás, illetve arra, hogy a gumiabroncs nyomása kisebb **lehet** annál, mint ami üzemanyag-fogyasztás szempontjából **optimálisan ajánlott** lenne. **A megválasztott technológiának semlegesnek és költséghatékonynak kell lennie és nem szabad veszélyeztetnie a fogyasztó számára a megfizethetőséget és következésképpen a flotta megújítását.**

Indokolás

A javaslat céljának (többek között: a CO2 csökkentésére/biztonságra/... vonatkozó intézkedések) az iparág által választott technológiától függetlenül teljesülnie kell. Az esetleges piaci torzulások elkerülése érdekében technológiasemlegességet kell biztosítani. Ezen túlmenően – az elérendő cél rögzítése után – a technológiai intézkedéseknek mindenkor költséghatékonyak kell lenniük és nem csak tehernek a fogyasztók számára.

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

1. Az M2, M3, N2, és N3 kategóriájú járművekbe a rendelet előírásainak megfelelő fejlett vészfékező rendszert kell beépíteni.

Módosítás

1. **Azokba** az M2, M3, N2, és N3 kategóriájú járművekbe, **amelyek tekintetében pozitív a hatásvizsgálat a fejlett vészfékező rendszer bevezetését illetően**, a rendelet előírásainak megfelelő

fejlett vészfékező rendszert kell beépíteni.
Minden kategóriát hatásvizsgálatnak kell alávetni.

Ha a gyártó M1 vagy N1 kategóriájú járműbe önként épít be fejlett vészfékező rendszert, akkor annak meg kell felelnie a rendelet előírásainak.

Indokolás

Nem az összes járműkategóriát kell ilyennel felszerelni, mivel felhasználásuk eltérő, pl. az e rendszerek alkalmazására alkalmatlan környezetben használt, szállításra szolgáló teherautók esetében.

Az e területen végzett műszaki értékelések szerint bizonyos esetekben műszakilag nem megvalósítható vagy nem járna előnyökkel a fejlett vészfékező rendszer (AEBS) elfogadása (pl. a városi autóbuszok vagy a viszonylag alacsony sebesség mellett használt személyszállító teherautók esetében).

Az M1 vagy N1 kategóriájú járművekre történő hivatkozást törölni kell: az M1 vagy N1 kategóriájú járművek tekintetében a fejlesztés és az AEBS-re való átállítás teljesen más, mint a nehézgépjárművek esetében, ez pedig eltérő követelményekkel rendelkező, eltérő rendszereket fog eredményezni.

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

2. Az M2, M3, N2, és N3 kategóriájú járművekbe a rendelet előírásainak megfelelő, sávelhagyásra figyelmeztető rendszert kell beépíteni.

Ha a gyártó M1 vagy N1 kategóriájú járműbe önként épít be sávelhagyásra figyelmeztető rendszert, akkor annak meg kell felelnie a rendelet előírásainak.

Módosítás

2. ***Azokba*** az M2, M3, N2, és N3 kategóriájú járművekbe, ***amelyek tekintetében pozitív a hatásvizsgálat a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer bevezetését illetően,*** a rendelet előírásainak megfelelő, sávelhagyásra figyelmeztető rendszert kell beépíteni. ***Minden kategóriát hatásvizsgálatnak kell alávetni.***

Indokolás

Nem az összes járműkategóriát kell ilyenekkel felszerelni, mivel felhasználásuk eltérő, pl. az e rendszerek alkalmazására alkalmatlan környezetben használt, szállításra szolgáló teherautók esetében.

Az e területen végzett műszaki értékelések szerint bizonyos esetekben nem járna előnyökkel a sávellahagyásra figyelmeztető rendszer (LDWS) elfogadása (pl. a városi autóbuszok vagy a viszonylag alacsony sebesség mellett használt személyszállító teherautók esetében).

Az M1 vagy N1 kategóriájú járművekre történő hivatkozást törölni kell: az M1 vagy N1 kategóriájú járművek tekintetében a fejlesztés és az LDWS-re való átállítás teljesen más, mint a nehézgépjárművek esetében, ez pedig eltérő követelményekkel rendelkező, eltérő rendszereket fog eredményezni.

Módosítás 21

Rendelethe irányuló javaslat 10 cikk – 3 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A szóban forgó intézkedéseket, amelyek célja, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák, a 2007/46/EK határozat 40. cikkének (2) bekezdése szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

Módosítás

A szóban forgó intézkedéseket, amelyek célja, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák, a 2007/46/EK határozat 40. cikkének (2) bekezdése szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni. ***Az elfogadási eljárásnak részét kell, hogy képezze egy hatásvizsgálat elkészítése, konzultáció az érdekelt felekkel, továbbá átláthatónak kell lennie.***

Indokolás

A korábbi szabályozási gyakorlat az volt, hogy valahányszor teljesen új rendszereket szabályoztak, arra együtdöntési eljárás keretében került sor. Ha ezt az új megközelítés keretében megszüntetik, akkor a megfelelő szabályozás elvei hatásvizsgálatot, az érdekelt felekkel folytatott konzultációt és átláthatóságot igényelnek.

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat
11 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

1. **2012. október 29-i** hatállyal a nemzeti hatóságok az 5–9. cikk és az I. melléklet járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásaira hivatkozva (kivéve az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülőellenállási határértékeket) megtagadják az **EK-típusjóvá hagyást vagy a nemzeti típusjóvá hagyást az említett cikkekben és a végrehajtási intézkedésekben megnevezett járműkategóriák olyan új típusának esetében, illetve megtagadják a komponensekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó EK-típusjóvá hagyást az ezekhez tervezett komponensek vagy önálló műszaki egységek olyan új típusának esetében, amely nem felel meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek.**

Módosítás

1. **Az e rendelet közzétételének időpontjától számított harmadik év végétől kezdődő** hatállyal a nemzeti hatóságok az 5–9. cikk és az I. melléklet járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásaira hivatkozva (kivéve az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülőellenállási határértékeket) megtagadják az olyan komponensekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó EK-típusjóvá hagyást, **amelyek nem felelnek** meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek.

Az e rendelet közzétételének időpontjától számított negyedik év végétől kezdődő hatállyal a nemzeti hatóságok az 5–9. cikk és az I. melléklet járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásaira hivatkozva (kivéve az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülőellenállási határértékeket) megtagadják az EK-típusjóvá hagyást vagy a nemzeti típusjóvá hagyást az említett cikkekben és a végrehajtási intézkedésekben megnevezett járműkategóriák új típusának esetében.

Indokolás

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

- As regards tyres and components that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The related industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively

defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.**

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. "Date of Manufacture" as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

2. **2014.** október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok az 5., 6., 7., 8. cikkben, a 9. cikk (1)–(4) bekezdésében és az I. melléklet A. és **B.** részében foglalt járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásokra hivatkozva (kivéve **a C3 gumiabroncsokra vonatkozó gördülőellenállási határértékeket és** az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülőellenállási határértékeket) az említett cikkekben megnevezett kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, a meglévő megfeleléségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új **komponensek** vagy

Módosítás

2. **2016.** október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok az 5., 6., 7., 8. cikkben, a 9. cikk (1)–(5) bekezdésében és az I. melléklet A., **B.** és **C.** részében foglalt járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásokra hivatkozva (kivéve az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülőellenállási határértékeket) az említett cikkekben megnevezett kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, a meglévő megfeleléségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új, **az említett időpont után gyártott gumiabroncsok** vagy önálló műszaki egységek esetében, amelyek nem

önálló műszaki egységek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

Indokolás

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. "Date of Manufacture" as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Módosítás 24

Rendeleltre irányuló javaslat 11 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3. 2016. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a gumiabroncsok gördülési zajára vonatkozó előírásokra, és a C3 gumiabroncsok tekintetében a gumiabroncsok gördülőellenállására is hivatkozva (kivéve az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülőellenállási határértékeket) az M, N

törölve

és O kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó előírásainak, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új gumiabroncsok esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó előírásainak, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

Indokolás

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. “Date of Manufacture” as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat
11 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

4. **2016. október 29-i** hatállyal a nemzeti hatóságok az gumiabroncsok gördülőellenállására vonatkozó előírásokra hivatkozva megtagadják az **EK-típusjóváahagyást vagy a nemzeti típusjóváahagyást az M, N és O járműkategóriák olyan új típusának esetében, illetve megtagadják a** komponensekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó EK-típusjóváahagyást az ezekhez tervezett gumiabroncsok olyan új típusának esetében, amely nem felel meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülőellenállásra előírt határértékeknek.

Módosítás

4. **Az e rendelet közzétételének időpontjától számított hetedik év végétől kezdődő** hatállyal a nemzeti hatóságok a gumiabroncsok gördülőellenállására vonatkozó előírásokra hivatkozva megtagadják a komponensekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó EK-típusjóváahagyást az ezekhez tervezett gumiabroncsok olyan új típusának esetében, amely nem felel meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülőellenállásra előírt határértékeknek.

Az e rendelet közzétételének időpontjától számított nyolcadik év végétől kezdődő hatállyal a nemzeti hatóságok a gumiabroncsok gördülőellenállására vonatkozó előírásokra hivatkozva megtagadják az EK-típusjóváahagyást vagy a nemzeti típusjóváahagyást az M, N és O járműkategóriák új típusának esetében.

Indokolás

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. “Date of Manufacture” as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Módosítás 26

Rendeleltre irányuló javaslat 11 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5. 2018. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a C1 és C2 gumiabroncsok gördülõellenállására vonatkozó előírásokra hivatkozva az M, N és O kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülõellenállásra előírt határértékeknek, a meglévõ megfelelõségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új gumiabroncsok esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülõellenállásra előírt határértékeknek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

törölve

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat
11 cikk – 5 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5a. 2020. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a C1 és C2 gumiabroncsok gördülőellenállására vonatkozó előírásokra hivatkozva az M, N és O kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülőellenállásra előírt határértékeknek, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik, és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, valamint az ezekhez az említett időpont után gyártott olyan új gumiabroncsok esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülőellenállásra előírt határértékeknek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

Indokolás

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. “Date of Manufacture” as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of

manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 10 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

10a. Ez a rendelet nem érinti a járművek, komponenseik vagy önálló műszaki egységeik tekintetében az (1) bekezdésben említett időpont előtt megadott EK-típusjóvá hagyást, és nem akadályozza az ilyen jóvá hagyásoknak azon irányelv rendelkezései értelmében történő kiterjesztését, amely irányelv értelmében azokat eredetileg megadták.

Indokolás

Az irányelveket az új járműtípusok, új komponensek és műszaki egységek, nem pedig a meglévő járművek tekintetében kell hatályon kívül helyezni. Máskülönben minden egyes meglévő jármű teljes körű, újbóli homologizálás tárgyát fogja képezni.

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

1. A tagállamok megállapítják a rendelet rendelkezéseinek a gyártó általi megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok érvényesítése érdekében. Az előírt szankcióknak hatásosaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb e rendelet hatálybalépését követő tizennyolc

törölve

hónapon belül értesítik a Bizottságot ezekről a rendelkezésekről, és haladéktalanul értesítik a Bizottságot a rendelkezéseket érintő valamennyi későbbi módosításról.

2. A szankcióval járó jogsértések típusai közé tartoznak a következők:

a) hamis nyilatkozat tétele a jóváhagyási eljárás vagy visszahívást eredményező eljárások során,

b) a típusjóváahagyáshoz használt vizsgálati eredmények meghamisítása,

c) olyan adatok vagy műszaki leírások visszatartása, amelyek visszahíváshoz vagy a típusjóváahagyás visszavonásához vezethetnek.

Indokolás

A 2007/46/EK irányelvben már teljes körűen foglalkoznak azzal az eljárással, hogy miként kell kezelni azokat az eseteket, amikor egy típusjóváahagyás nem vagy már nem érvényes.

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat 13 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

13a. cikk

Felülvizsgálati záradék

2010. október 29-ig a Bizottság hatásvizsgálattal és – adott esetben – javaslatokkal kiegészített jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet vagy más vonatkozó közösségi jogi aktusok további felülvizsgálatára, a következők tekintetében:

a) az N és O kategóriájú járművekben az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek kötelező beszerelése;

b) az újrafutóztott gumiabroncsoknak a nedves tapadásra, gördülő ellenállásra és gördülési zajra vonatkozóan az e rendelet

mellékleteiben szereplő határértékeknek megfelelő típusjóváahagyása.

Indokolás

Az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer haszongépjárművekbe történő beszerelése műszakilag megvalósítható és helyénvaló a közúti biztonság, az üzemanyaghatékonyság és a CO₂-kibocsátások tekintetében. Az újrafutózott gumiabroncsok a nehéz tehergépjárművek piacán 50%-os, a könnyű tehergépjárművek piacán 25%-os arányt képviselnek, részarányuk az északi országokban a legmagasabb. Ez az arány a nyersanyagok hiánya esetén tovább nőhet, a magas olajárak pedig tükröződhetnek az új abroncsok árában. Ennélfogva a hatékonyság folyamatos biztosítása érdekében helyénvaló megvizsgálni ugyanolyan jóváahagyási előírások alkalmazásának műszaki, gazdasági és jogi kivitelezhetőségét az újrafutózott modellekre vonatkozóan.

Módosítás 31

**Rendeletre irányuló javaslat
I melléklet - B rész - 2 táblázat**

A Bizottság által javasolt szöveg

táblázat

<i>Abroncskategória</i>	<i>Felső határérték (kg/tonna) <u>2. fázis</u></i>
C1	10.5
C2	9
C3	6.5

Módosítás

táblázat

<i>Abroncskategória</i>	<i>Felső határérték (kg/tonna) <u>2. fázis</u></i>
C1	10.5
C2	9
C3	8 (nincs 2. fázis)
	<i>A C1, C2, C3 (3. cikkben meghatározott) téli gumiabroncsként besorolt gumiabroncsok esetében a határértékek 1kg/t-val emelkednek.</i>

Indokolás

1. stage 2-rolling resistance requirements for C3 are technically very difficult to reach. At present C3-snow tyres with RRC below 6.5kg/t would be less than 20% of the tyre population, and C3-summer tyres would only be around 50%. Even with an extra allowance of +1kg/t, 45.3% of all snow tyres are above 7.5 kg/t and would be excluded.

2. limit values increased by 1kg/t for “snow tyres”:

For Passenger cars and Light Trucks, a summer tyre has mainly longitudinal grooves. Snow tyres generally have a deeper non-skid than summer tyres. This generates higher level of rolling resistance. In addition, a snow tyre has longitudinal and lateral grooves (lateral grooves for better traction). These lateral grooves give, compared to just longitudinal grooves of summer tyres, a further geometrical softening of the tread pattern. These results in more radial tread deformation of a snow tread pattern compared to a standard tread pattern. The increased tread compound deformation amplitudes result in increased (=worse) rolling resistance for snow tyres.

For Truck tyres high inflation pressures and high axial loads are applied.

This results in high radial pressure and high deformations for the tread rubber within the footprint. These tread rubber deformations are significantly contributing to the tyre rolling resistance (more deformation = more (worse) rolling resistance).

The more flexible a tread pattern is, the higher the tread rubber deformations are. More grooves usually increase the flexibility of a tread pattern

Módosítás 32

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – C rész – 1.1 pont – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

Abronszosztály	Névleges profilszélesség (mm)	Határérték, dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

Módosítás

Abronszosztály	Névleges profilszélesség	Határérték, dB(A)
----------------	--------------------------	-------------------

	(mm)	
C1A	≤ 185	72
C1B	$> 185 \leq 215$	73
C1C	$> 215 \leq 245$	74
C1D	$> 245 \leq 275$	75
C1E	> 275	76
		<p>A (3. cikkben meghatározott) téli gumiabroncsként és „fokozott teherbírású” gumiabroncsként besorolt gumiabroncsok esetén +1dB(A).</p> <p>A (3. cikkben meghatározott) „speciális felhasználású” gumiabroncsokként besorolt gumiabroncsok esetén +2dB(A).</p>

Indokolás

1. Limit values

The limits proposed by the Commission are too low and may lead to an unjustifiable reduction in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.

In the C1 category, approximately 50% of all existing tyre families would have to be redesigned. A recent Swedish study shows that only half of the 22 tyres measured would pass the proposed limits (if they were measured on an "average" test track).

The largest reduction in the proposed limits for C1 tyres is 5 dB(A) which is the same as removing almost 3 tyres from a vehicle. Such large reductions in noise will inevitably lead to trade-offs in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.

For C3 tyres, the biggest problem involves traction tyres, where a reduction of 3 dB(A) in comparison with the current limits would be difficult to accomplish without degrading the adherence properties of drive axle tyres. In effect, drive axle tyres (traction tyres) must have aggressive tread patterns to allow them to move heavy goods vehicles forward in slippery conditions. If the traction properties are degraded, more trucks will have difficulties when

even a small amount of snow falls, effectively blocking roads for all traffic.

A very recent study done by TÜV Automotive shows a significant correlation between C3 tyre noise and snow adherence. The quieter tyres are worse in snow traction. In addition, of the 5 traction tyres tested, only one would pass the proposed EC limits, but with no margin for error. The 2 tyres that perform best in snow are 2 and 3 dB(A) higher than the proposed noise limit.

All of these factors point to the need for the noise limits for C2 and C3 tyres to be revised upwards by 1 to 2 dB(A).

2. Snow tyres

Snow tyres (tyres with a marking M+S) are typically made with more aggressive tread patterns, which tend to make them more noisy. But this pattern layout is required to give the grip in mud and snow conditions. An extra allowance of 1 dB(A) for tyres marked M+S is therefore required in the C1 category.

3. Extra Load tyres

Extra Load or Reinforced tyres carry more weight than their standard load counterparts.

By carrying extra load, they make more noise. This attribute has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account. Therefore it is justified to continue to allow these tyres to have 1 dB(A) more than standard load tyres.

4. Special use tyres

Special use tyres are designed for use in off-road and on-road applications. They are used in the construction industry, in certain mining and logging activities, and for general off-road areas. Because they must have aggressive tread patterns which allow them to adhere in snow, mud and sand, they make more noise. This feature has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account and offers a 2 dB(A) allowance for these tyres compared to the standard tyres in all three categories (C1, C2 and C3). Continuing the current situation in the new Regulation is therefore justified.

Módosítás 33

Erna Hennicot-Schoepges, Pia Elda Locatelli, Aldo Patriciello

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – C rész – 1,2 pont – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

Abronsosztály	Névleges profilszélesség (mm)	Határérték, dB(A)
C2	Normál	72
	Vonóabroncsok	73

C3	Normál	73
	Vonóabroncsok	75

Módosítás

Abroncsosztály	Névleges profilszélesség (mm)	Határérték, dB(A)
C2	Normál	73
	Vonóabroncsok	75
	Speciális felhasználás	76
C3	Normál	74
	Vonóabroncsok	76
	Speciális felhasználás	77

Indokolás

1. Limit values

The limits proposed by the Commission are too low and may lead to an unjustifiable reduction in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.

In the C1 category, approximately 50% of all existing tyre families would have to be redesigned. A recent Swedish study shows that only half of the 22 tyres measured would pass the proposed limits (if they were measured on an "average" test track).

The largest reduction in the proposed limits for C1 tyres is 5 dB(A) which is the same as removing almost 3 tyres from a vehicle. Such large reductions in noise will inevitably lead to trade-offs in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.

For C3 tyres, the biggest problem involves traction tyres, where a reduction of 3 dB(A) in comparison with the current limits would be difficult to accomplish without degrading the adherence properties of drive axle tyres. In effect, drive axle tyres (traction tyres) must have aggressive tread patterns to allow them to move heavy goods vehicles forward in slippery conditions. If the traction properties are degraded, more trucks will have difficulties when even a small amount of snow falls, effectively blocking roads for all traffic.

A very recent study done by TÜV Automotive shows a significant correlation between C3 tyre noise and snow adherence. The quieter tyres are worse in snow traction. In addition, of the 5 traction tyres tested, only one would pass the proposed EC limits, but with no margin for error. The 2 tyres that perform best in snow are 2 and 3 dB(A) higher than the proposed noise limit.

All of these factors point to the need for the noise limits for C2 and C3 tyres to be revised

upwards by 1 to 2 dB(A).

2. Snow tyres

Snow tyres (tyres with a marking M+S) are typically made with more aggressive tread patterns, which tend to make them more noisy. But this pattern layout is required to give the grip in mud and snow conditions. An extra allowance of 1 dB(A) for tyres marked M+S is therefore required in the C1 category.

3. Extra Load tyres

Extra Load or Reinforced tyres carry more weight than their standard load counterparts.

By carrying extra load, they make more noise. This attribute has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account. Therefore it is justified to continue to allow these tyres to have 1 dB(A) more than standard load tyres.

4. Special use tyres

Special use tyres are designed for use in off-road and on-road applications. They are used in the construction industry, in certain mining and logging activities, and for general off-road areas. Because they must have aggressive tread patterns which allow them to adhere in snow, mud and sand, they make more noise. This feature has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account and offers a 2 dB(A) allowance for these tyres compared to the standard tyres in all three categories (C1, C2 and C3). Continuing the current situation in the new Regulation is therefore justified.

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat

II melléklet – 1 pont – a pont – i pont

2007/46/EK irányelv

IV melléklet – I rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

i) a 3–10., a 12–38., a 42–45. és a 47–57. pontot el kell hagyni, ***törölve***

Indokolás

A cél ezen irányelveknek az ENSZ EGB előírásaira való közvetlen hivatkozással történő felváltása.

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat
II melléklet – 1 pont – b pont – i pont
2007/46/EK irányelv
IV melléklet – függelék – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

i) a 3–10., a 12–37., a 44., a 45. és az 50–54. pontot el kell hagyni a táblázatból, ***törölve***

Indokolás

A cél ezen irányelveknek az ENSZ EGB előírásaira való közvetlen hivatkozással történő felváltása.

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat
II melléklet – 2 pont – a pont
2007/46/EK irányelv
VI melléklet – függelék – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

a) a 3–10., a 12–38., a 42–45. és a 47–57. pontot el kell hagyni, ***törölve***

Indokolás

A cél ezen irányelveknek az ENSZ EGB előírásaira való közvetlen hivatkozással történő felváltása.

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat
II melléklet – 3 pont – a pont – i pont
2007/46/EK irányelv
XI melléklet – 1 függelék – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

i) a 3–10., a 12–38., a 44., a 45. és a 47–54. pontot el kell hagyni, ***törölve***

Indokolás

A cél ezen irányelveknek az ENSZ EGB előírásaira való közvetlen hivatkozással történő felváltása.

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat
II melléklet – 3 pont – b pont – i pont
2007/46/EK irányelv
XI melléklet – 2 függelék – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

i) a 3–10., a 12–38., a 42–45. és a 47–57. pontot el kell hagyni, ***törölve***

Indokolás

A cél ezen irányelveknek az ENSZ EGB előírásaira való közvetlen hivatkozással történő felváltása.

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat
II melléklet – 3 pont – c pont – i pont
2007/46/EK irányelv
XI melléklet – 3 függelék – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

i) a 3–10., a 12–37., a 44., a 45. és az 50–54. pontot el kell hagyni, ***törölve***

Indokolás

A cél ezen irányelveknek az ENSZ EGB előírásaira való közvetlen hivatkozással történő felváltása.

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat
II melléklet – 3 pont – d pont – i pont
2007/46/EK irányelv
XI melléklet – 4 függelék – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

***i) a 3–10., a 13–36., a 42–45. és a 47–57.
pontot el kell hagyni,*** ***törölve***

Indokolás

A cél ezen irányelveknek az ENSZ EGB előírásaira való közvetlen hivatkozással történő felváltása.

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat

II melléklet – 3 pont – e pont – i pont

2007/46/EK irányelv

XI melléklet – 5 függelék – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

***i) a 3–10., a 12–36., a 42–45. és a 47–57.
pontot el kell hagyni,*** ***törölve***

Indokolás

A cél ezen irányelveknek az ENSZ EGB előírásaira való közvetlen hivatkozással történő felváltása.

ELJÁRÁS

Cím	A gépjárművek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírások	
Hivatkozások	COM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD)	
Illetékes bizottság	IMCO	
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ITRE 5.6.2008	
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Jorgo Chatzimarkakis 2.7.2008	
Vizsgálat a bizottságban	18.9.2008	16.10.2008
Az elfogadás dátuma	4.11.2008	
A zárószavazás eredménye	+: 42 -: 4 0: 1	
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Fiona Hall, David Hammerstein, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Romana Jordan Cizelj, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Eluned Morgan, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Amalia Sartori, Andres Tarand, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Dominique Vlasto	
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Pilar Ayuso, Etelka Barsi-Pataky, Ivo Belet, Daniel Caspary, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Christian Ehler, Juan Fraile Cantón, Neena Gill, Robert Goebbels, Cristina Gutiérrez-Cortines, Gunnar Hökmark, Pierre Pribetich, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Țicău, Vladimir Urutchev, Lambert van Nistelrooij	

ELJÁRÁS

Cím	A gépjárművek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírások			
Hivatkozások	COM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD)			
Az Európai Parlamentnek történő benyújtás dátuma	23.5.2008			
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	IMCO 5.6.2008			
Véleménynyilvánításra felkért bizottság(ok) A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 5.6.2008	ITRE 5.6.2008	TRAN 5.6.2008	
Nem nyilvánított véleményt A határozat dátuma	ENVI 25.6.2008	TRAN 24.6.2008		
Előadó(k) A kijelölés dátuma	Andreas Schwab 3.6.2008			
Vizsgálat a bizottságban	24.6.2008	14.7.2008	10.11.2008	1.12.2008
Az elfogadás dátuma	2.12.2008			
A zárószavazás eredménye	+: –: 0:	32 0 7		
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Gabriela Crețu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Martí Grau i Segú, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Christopher Heaton-Harris, Anna Hedh, Edit Herczog, Alexander Graf Lambsdorff, Lasse Lehtinen, Toine Manders, Catuscia Marini, Arlene McCarthy, Catherine Neris, Bill Newton Dunn, Zita Pleštinská, Karin Riis-Jørgensen, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Salvador Domingo Sanz Palacio, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Barbara Weiler, Marian Zlotea			
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Emmanouil Angelakas, André Brie, Wolfgang Bulfon, Jan Cremers, Brigitte Fouré, Joel Hasse Ferreira, Gisela Kallenbach, Othmar Karas, Diana Wallis, Anja Weisgerber, Stefano Zappalà			
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (178. cikk (2) bekezdés)	Maddalena Calia, Dragoș Florin David, Anna Ibrisagic			