

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a gépjárművek emisszió tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási információk elérhetőségéről és a 72/306/EGK irányelv és a .../.../EK irányelv módosításáról”

COM(2005) 683 final – 2005/0282 (COD)

(2006/C 318/11)

2006. január 31-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció véleményét 2006. július 12-én elfogadta. (Előadó: Virgilio RANOCCHIARI.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. szeptember 13-án tartott, 429. plenáris ülésén 180 szavazattal 3 ellenében, 11 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB egyetértését fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy elő kell segíteni a gépjárművek kibocsátási szintjének folyamatos csökkentését, mégpedig egyre ambiciózusabb célokat kitűző jogi aktusok révén. Üdvözli tehát az Európai Bizottság javaslatát, amely további lépést jelent ebbe az irányba.

1.2 Az EGSZB egyetért továbbá az Európai Bizottság azon döntésével, hogy az irányelv helyett inkább a rendelet részestendő előnyben, mégpedig olyan jogalkotási folyamat keretében, amelynél az együttdöntési eljárás révén kialakított rendeletet az inkább műszaki jellegű szempontok tekintetében egy a szabályozási bizottság segítségével kidolgozott rendelet („komitológiai” rendelet) egészíti ki.

1.3 Az EGSZB azonban rámutat arra, hogy a rendeletjavaslat jelenlegi formájában jelentős problémákat okoz mind az ipar, mind a tagállamok járművek típusjóváhagyásával és regisztrációjával megbízott hivatalai számára.

1.3.1 Az EGSZB főként azt javasolja, hogy felül kell vizsgálni a vizsgálat tárgyát képező javaslatban foglalt új előírásokat, és azok hatálybalépését (az új járműtípusok típusjóváhagyására vonatkozóan) 2010. január 1-jére, illetve (az új regisztrációkra vonatkozóan) 2011. január 1-jére kell kitűzni, vagy – ennek alternatívájaként – az új rendeleteknek az EU Hivatalos Lapjában való közzétételétől számított 36. és 48. hónapra. Az EGSZB javasolja, hogy az N1⁽¹⁾ kategória II. és III. osztályába tartozó járművek esetében e határidőt hosszabbítsuk meg további egy évvel.

1.3.2 Az EGSZB egyetért a dízelmotoros járművekre vonatkozó korlátozásokkal. Kételyeit fejezi ki azonban annak tényleges szükségességével kapcsolatban, hogy tovább csökkentsük a benzinnel vagy a gáz halmazállapotú üzemanyaggal üzemelő járművekre vonatkozó korlátozásokat.

(¹) Az N kategóriába a legalább 4 kerékkel rendelkező, áruszállításra alkalmas járművek tartoznak. E járművek a maximális tömeg alapján három osztályba sorolhatók: N1/maximális tömeg < 3 500 kg; N2 < 12 000 kg; N3 > 12 000 kg. Az N1 osztály három alosztályra oszlik, amelyek a következők: NI, NII, NIII; azonosításuk szintén a tömeg alapján történik.

1.3.3 Az EGSZB szerint helyes azon mentesítés fenntartása, amely lehetővé teszi a specifikus funkciókat ellátó vagy munkaeszközként működő (pl. minibusz) személyszállító járművek (M1⁽²⁾ járművek) számára, hogy típusjóváhagyásuk a könnyű kereskedelmi járművekre (N1) vonatkozó korlátozások szerint történjen. Felkéri tehát az Európai Bizottságot, hogy vezessen be a jelenlegi irányelvben foglaltnál pontosabb és jobban körülírt meghatározást e járművekre vonatkozóan.

1.3.4 Az EGSZB szerint el kellene kerülni azt, hogy a javasolt rendelet olyan előírásokat tartalmazzon, amelyeket az egyéb már hatályban lévő rendeletek/irányelvek megfelelőbben lefednek.

1.3.5 Végezetül az EGSZB felkéri az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja felül a javaslat szövegének azon pontjait, amelyek adminisztratív jellegű bizonytalanságokat okozhatnak. E célra vegye igénybe a nemzeti szakértők támogatását, akik naponta szembesülnek a gépjárművek típusjóváhagyásához és a regisztrációhoz kötődő problémákkal.

2. Indokok és jogi háttér

2.1 Jelenleg a gépjárművek (M1 járművek) és a könnyű kereskedelmi járművek (N1 járművek) kibocsátásait a 70/220/EGK irányelv és az azt követő módosítások szabályozzák. Az Euro 4⁽³⁾ néven széles körben ismert legutóbbi korszerűsítések 2005. január 1-jétől léptek hatályba (az új járműtípusokra vonatkozóan), illetve 2006. január 1-jétől (az új regisztrációkra vonatkozóan).

(²) Az M kategóriába a legalább 4 kerékkel rendelkező, személyszállításra alkalmas járművek tartoznak. Ezek 3 osztályba sorolhatók (M1, M2 és M3) a férőhelyek száma és maximális tömegük alapján: M1 < 9 hely; M2 > 9 hely és < 5 000 kg; M3 > 9 hely és > 5 000 kg.

(³) HLL 350, 1998.12.28., 1998/69/EK irányelv.

2.2 A vizsgált javaslat szigorítani kívánja a gépjárművek kibocsátásaira vonatkozó jogi előírásokat, a jelenlegi irányelv helyett rendelet elfogadása révén. E jogi eszköz választásának az az oka, hogy a tagállamok közvetlenül alkalmazzák a rendeletet, tehát az abban foglalt célkitűzéseket, és nincs szükség arra, hogy azokat külön átültessék nemzeti jogszabályaikba, mint ahogyan ez az irányelv esetében történik. Ugyanakkor az új rendelet hatályaon kívül helyezi a létező irányelveket.

2.3 Az Európai Bizottság által javasolt jogalkotási folyamat két párhuzamos szálon fut:

a) egy, az általános elveket meghatározó rendelet – az Európai Parlament és a Tanács által javasolt rendeletként –, amelyet az együtdöntési eljárás keretében kell elfogadni (együtdöntési javaslat);

b) egy a végrehajtás műszaki előírásait meghatározó rendelet, amelyet az Európai Bizottság a jogszabályoknak a műszaki fejlődéshez való hozzáigazításával foglalkozó bizottság segítségével fog elfogadni („komitológiai” javaslat).

2.4 A javaslat kiegészítéseként ezenkívül közzétették a rendeletjavaslat gazdasági kihatásának értékelését, azaz azon intézkedések becsült költségét, amelyeket a járművekre vonatkozóan végre kellene hajtani, hogy azok megfeleljenek a kibocsátások előírt csökkentésének.

3. A javaslat lényegi tartalma

3.1 A közösségi zsargonban „Euro 5” néven ismert rendeletjavaslat a benzinnel, földgázzal, PB-gázzal és dízellel üzemelő gépjárművekre és a könnyű kereskedelmi járművekre alkalmazandó, és meghatározza az Európai Bizottság által annak idején elsődleges fontosságúként értékelt szennyezőanyag-kibocsátások határértékeit. E szennyezőanyagok a következők: légszennyező részecskék (PM), nitrogénoxidok (NO_x), szén-monoxid (CO), valamint szénhidrogének (HC).

3.2 A javaslat főként a külső gyújtású (benzines és gáz halmazállapotú üzemanyaggal működő) és a dízeljárművek kipufogógázából származó kibocsátásokra határoz meg határértékeket, az alábbi séma szerint:

- benzin- és gázüzemű járművek: 25 %-os csökkentést javasol az NO_x-re és a HC-re,
- dízelüzemű járművek: 80 %-os csökkentést javasol a légszennyező részecskék tekintetében, ez a követelmény szükségessé teszi a járművek részecskezsűrővel (DPF) való felszerelését. Az NO_x-kibocsátásra vonatkozóan szintén 20 %-os csökkentés van előírva,
- az Európai Bizottság tehát a kipufogócsövön keresztül történő kibocsátás határértékeire irányuló javaslatát a kibocsátáscsökkentő berendezések élettartamára, a használt járművek megfelelőségének ellenőrzésére, a fedélzeti diagnosztikai rendszerekre (OBD), a párolgás révén történő kibocsátásokra, a minimális kibocsátásokra, a forgattyúházából való kibocsátásokra, a füst átlátszatlanságára és az üzemanyag-fogyasztás mérésére vonatkozó szabályokkal egészíti ki.

3.3 Végezetül, az Európai Bizottság intézkedéseket irányoz elő a járművek javítására vonatkozó információk rendelkezésre bocsátására a hivatalos szervizek körén kívül. A javaslat értelmében ezeket az információkat internetes oldalakon kell hozzáférhetővé tenni egy nemzetközi műszaki bizottság által kialakított szabvány formátumban (OASIS ⁽⁴⁾ szabvány).

3.4 Az Európai Bizottság javasolja a rendelet alábbi járművekre való alkalmazását:

- személyautók és az I. osztályba tartozó könnyű kereskedelmi járművek – a rendeletnek az EU Hivatalos Lapjában való közzétételétől számított 18 hónapot követően az új típusokra vonatkozóan, illetve 36 hónapot követően valamennyi új regisztrációra vonatkozóan,
- a II. és a III. osztályba tartozó könnyű kereskedelmi járművek – 30 hónapot követően az új típusokra vonatkozóan, 48 hónapot követően valamennyi új regisztrációra vonatkozóan,
- a személyautók esetében ez azt jelenthetné, hogy a javasolt jogszabályok esetleg a 2008. év első felétől bevezetésre kerülnek.

4. Általános megjegyzések

4.1 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság azon döntését, hogy az irányelv helyett inkább a rendelet jogi eszközét választotta. Ily módon, mivel nincs szükség a nemzeti szabályozásba való átültetésre, a rendelet valamennyi tagállamban azonnal és egyidejűleg alkalmazható.

4.2 Az EGSZB egyetért az új, két párhuzamos szálon futó jogalkotási folyamattal, ugyanakkor felhívja a figyelmet arra, hogy a két rendeletet – amelyek közül az egyik az együtdöntési, a másik a „komitológiai” eljárás keretében jön majd létre – egyidejűleg kellene közzétenni a Hivatalos Lapban. Az iparnak mindkét aktusra szüksége van ahhoz, hogy befejezze az új előírások betartása érdekében alkalmazandó műszaki megoldások műszaki tervezését.

4.3 Az EGSZB kedvezően nyilatkozik azon szándékról, amely a dízeljárművek kibocsátásaira vonatkozó szigorúbb határértékek bevezetésére irányul.

4.4 Az EGSZB elismeri, hogy manapság hozzáférhetőek a dízelmotorral működő járművek légszennyezőrészecske-kibocsátásainak csökkentésére irányuló technológiák, és a javasolt határértékek szükségessé teszik e technológiák általános felhasználását.

4.5 Ami viszont a javasolt rendelet gazdasági kihatásának értékelését illeti, az EGSZB jelentős kétségeinek ad hangot:

⁽⁴⁾ OASIS, Organization for the Advancement of Structured Information Standards.

- elsősorban – a CAFE ⁽⁵⁾ program (Tiszta levegőt Európának) munkamódszereivel éles ellentétben – a különböző ágazatokban a légköri szennyezés miatt végrehajtandó intézkedések költségei és hatékonysága közötti viszonyok elemzésére használt modellek által nyert eredmények közül egy sem vált hozzáférhetővé, ahogyan ezt a CARS 21 ⁽⁶⁾ javasolta;
- a gazdasági kihatás értékelése csupán a személyautók kibocsátásaira vonatkozó új határértékek hatályba lépésének következményeként fellépő többletköltségeket tartalmazza, valamint az autónként kibocsátott szennyezőanyag-mennyiség ennek megfelelő csökkenését (tonna/év). Így nem tesz lehetővé semmiféle összehasonlítást az egyéb ágazatokban végrehajtandó intézkedések költségei/hatékonysága tekintetében, a CAFE modellek szerint;
- a rendelet által javasolt Euro 5 rendszer szerint a Vállalkozás- és Iparpolitikai Főigazgatóság által e célra kiválasztott független szakértői csoport ⁽⁷⁾ által becsült számok 33 %-kal alacsonyabbak, a termelési volumenek következtében kialakuló méretgazdaságosságok figyelembevétele érdekében, anélkül, hogy bármely indokolást alkalmaznának e százalékarány választásának igazolására ⁽⁸⁾;
- a gépjárműveken végzendő beavatkozások független szakértői csoport által becsült költségei, amelyek a kibocsátások csökkentésére irányuló különböző szabályozásoknak való megfelelés miatt válnak szükségessé, már magukban foglalják a nemesfémek árának 30 %-os csökkenését. A nemesfémek a kipufogógázok utókezelő rendszereinek alapvető elemét alkotják és piaci jegyzésük jelentősen kihat a rendszerek költségeire. Az a tény, hogy az elmúlt öt év folyamán a platina jegyzése folyamatosan emelkedő tendenciát mutatott, nem igazolja a fenti hipotézist.

4.6 Az EGSZB kétségeit fejezi ki a rendelet alkalmazására biztosított határidőkkel kapcsolatban:

- az új rendelet hatálybalépésétől számított 18 hónapos időszak nem elegendő, mert egy ismert, azonban specifikus típusokon még nem alkalmazott technológia termelésbe való bevezetése legalább három évet igényel,

⁽⁵⁾ CAFE, *Clean Air for Europe*. A COM(2001) 245 final közlemény által elindított program, amelynek célja a levegőtisztaságról szóló irányelvek értékelésére szolgáló elemzési stratégia kifejlesztése, a tagállamokban folyamatban lévő programok hatékonysága, a levegőtisztaság folyamatos monitorozása, ezen információknak a közvélemény rendelkezésére bocsátása, a kibocsátási határok felülvizsgálata és módosítása, valamint új monitorozási és modellezési rendszerek kifejlesztése.

⁽⁶⁾ CARS 21, *Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century*. Az Európai Bizottság, az Európai Parlament, a tagállamok, az ipar, a szakszervezetek, az NGO-k és a fogyasztók képviselőiből álló szakértői csoport. Feladata javaslatok kialakítása az európai autóipar versenyképességének javítása céljából, a kapcsolódó szociális-környezeti szempontok figyelembevétele.

⁽⁷⁾ A *Motor Vehicle Emissions Group* ülésének alkalmával (2005 decembere) a Vállalkozás- és Iparpolitikai Főigazgatóság kiosztotta a résztvevőknek a független szakértők csoportja által készített dokumentumot, amely bemutatja az Euro 5 szabványnak megfelelő járművek esetében a technológiák és a költségek közötti viszonyról készült elemzés eredményeit.

⁽⁸⁾ SEC(2005) 1745, a vizsgált rendeletjavaslatban: *Impact Assessment*, 6.2. pont: *Scenarios of the Regulatory Approach*, Table 1 – Scenario G, 17. oldal.

- a javasolt rendelet 2010. január 1-jét kívánja megerősíteni mint az új járműtípusok típusjóváhagyására vonatkozó új követelmények hatálybalépésének időpontját, vagy a rendelet közzétételének dátumától számított 36 hónapos időszakot ír elő, a határértékekre és a vizsgálati jegyzőkönyvekre vonatkozó előzetes tájékoztatással,

- az ipar beszállítóival egyetértésben 2010/2011-re tervezi az Euro 5 szabványok bevezetését, ahogyan ezt a Bizottság adóügyi ösztönzőkről szóló 2005. januári közleménye ⁽⁹⁾ világosan jelzi. Már sor került a különböző típusok és a kapcsolódó gyártási folyamatok módosítására; azonban nem lehetséges a határidők szűkebbre szabása, hiszen az Euro 5 bevezetéséig így is rendkívül kevés idő van már hátra.

4.7 Végezetül, az 5. cikk (4) bekezdésében, a Bizottság megszabja a típusjóváhagyás specifikus követelményeit, anélkül azonban, hogy további vezéreket vagy utasításokat irányozna elő. E tekintetben az EGSZB aggodalmát fejezi ki, mivel ezen utasítások hiányában nem lehetséges a javaslatnak a járműtervezésre és a környezetre gyakorolt tényleges hatását értékelni.

5. Részletes megjegyzések

5.1 A rendeletjavaslat 1. Mellékletének 1. táblázata az Euro 5 HC- és a NO_x-kibocsátási határértékeit tartalmazza a benzinüzemű, külső gyújtású járművekre vonatkozóan: 25 %-os mérséklésről van szó, amelynek értelmében a HC határérték 75 mg/km, a NO_x határérték pedig 60 mg/km értékre csökken. A határértékek és csökkentésük az Euro 4 szabvány által megszabott értékekhez képest nem indokolják a levegőtisztaságról szóló Auto Oil II program keretében elért eredmények, másrészt a CAFE elemzésében, valamint a *Thematic Strategy on Air Pollution* ⁽¹⁰⁾ című dokumentumban sincs előirányozva az NO_x és a HC határértékek csökkentése e járművek vonatkozásában.

5.2 A CAFE eredményeire támaszkodva az EGSZB arra a következtetésre jut, hogy nem létezik olyan nyilvánvaló indoklás a levegőtisztaság javítása tekintetében, ami igazolná a vizsgált javaslatban szereplő intézkedéseket, mégpedig a következő okoknál fogva:

- **NO_x határértékek:** a javasolt csökkentés további akadályt jelentene az üzemanyag-fogyasztás, következésképp a benzinmotoros járművek CO₂-kibocsátásának csökkentésében, ami pedig a legfontosabb kihívás, amellyel napjainkban az iparnak szembe kell néznie. Ugyanakkor a környezeti előnyök teljes mértékben elhanyagolhatóak lennének, mivel a CAFE adatai szerint a benzinüzemű járművek mindössze 4 %-ban járulnak hozzá a járműforgalom által okozott összes NO_x-kibocsátáshoz ⁽¹¹⁾,

⁽⁹⁾ SEC(2005) 43, Commission Staff Working Paper, Fiscal incentives for motor vehicles in advance of Euro 5.

⁽¹⁰⁾ COM(2005) 446 final.

⁽¹¹⁾ Az International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) honlapján található információk.

– **HC határértékek:** a javasolt új határérték leküzdhetetlen akadályt jelentene a földgázzal működő járművek számára, amelyek pedig környezeti szempontból jelentős előnyökkel kecsegtetnek. Valójában a HC-kibocsátások 90 %-át metángáz alkotja, azaz egy közismerten stabil és nem szennyező gáz, amely aromatikusan szénhidrogéneket sem tartalmaz; e járművek CO₂-kibocsátásai 20-20 %-kal alacsonyabbak, mint a benzinüzemű járművéké. Ha az el nem égetett szénhidrogéneknek a rendelet által bevezetett 25 %-os csökkentése megerősítést nyerne, többé nem lenne lehetséges földgázzal működő járműveket gyártani és forgalmazni, ami kedvezőtlen hatással járna a CO₂-kibocsátásokra. Ez ellentétben állna továbbá az Európai Bizottság által az alternatív üzemanyagokról szóló közleményben meghatározott célkitűzésekkel is ⁽¹²⁾.

5.3 Az Európai Bizottság javaslata megszünteti azon mentesítést, amelynek értelmében a 2,5 tonnát meghaladó (azonban 3,5 tonna alatti) tömegű személyszállító járművek (M1 járművek) típusjóváahagyása a könnyű kereskedelmi járművekre előírt határértékek szerint történhet.

5.3.1 Az EGSZB úgy véli, hogy különbséget kell tenni a konkrét munkavégzési igényeknek megfelelően tervezett nehézjárművek és azon járművek között, amelyeket az autósok gyakran csak a divatot követve vásárolnak, és amelyekkel a nagyvárosokban felállnak a járdákra! Az első típusba tartozó példák azonban:

- a hét vagy több személyre tervezett járművek. Ezek a helyi közlekedés céljaira alkalmas járművek (például: minibusz, ingajáratként közlekedő autóbusz, lakókocsi és speciális célokra szolgáló járművek, például mentőautók). A nagyszámú utas fogadásának képessége és a nagyobb teherbíró-képesség nehezebb, magasabb és szélesebb jármű tervezését teszik szükségessé, ennek megfelelő váltókkal, tehát kissé nagyobb mértékű kibocsátásokkal,
- a terepjárók, 2,5 tonnát meghaladó maximális tömeggel. Ezek a járművek alapvető munkaeszközök a vidéki közösségek vagy a mentőszolgálatok, a közhasznú szervezetek és sok más egyéb fontos alkalmazás számára, beleértve a katonai alkalmazást is. Ezen oknál fogva specifikus igényeiket figyelembe veszik a különböző jogszabály-rendszerekben, és továbbra is élvezniük kellene ezt a bánásmódot,
- e két szegmens termelési volumenei eléggé alacsonyak; az ezen járművek által okozott kibocsátások a gépjárművek általi kibocsátások összességéhez képest elhanyagolhatók. E járművek tehát elhanyagolható mértékben befolyásolják a levegő minőségét, feltéve, ha ugyanazokat a szabályokat alkalmazzák rájuk, mint a könnyű kereskedelmi járművekre.

5.3.2 Nem oszthatjuk ezért az Európai Bizottság azon álláspontját, amely szerint már nem állnak fenn azok a feltételek, amelyek indokolják, hogy a 2,5 tonnát meghaladó maximális tömegű M1 járművek típusjóváahagyását a könnyű kereskedelmi járművekre előírt határértékeken belül lehessen elvégezni. Ugyanakkor az EGSZB elismeri annak szükségességét, hogy pontosabban meg kell határozni: mely járművek esetében lehet alkalmazni ezt a kivételt.

⁽¹²⁾ COM(2001) 547 final, amely az alábbi célt tűzi ki: 2015-ben a hagyományos üzemanyagok 5 %-át, 2020-ban pedig 10 %-át földgázzal kell helyettesíteni.

5.3.3 Végezetül: e kivétel megkülönböztetés nélküli megszüntetése valamennyi M1 nehézjárműre vonatkozóan a benzinmotorra való áttéréssel járna, és az üzemanyagok – tehát a CO₂-kibocsátások – ennek megfelelő növekedésével.

5.4 Az EGSZB egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy a járművek javítására vonatkozó információk hozzáférhetősége, valamint a járműjavítási és információs szolgáltatások piacának valódi versenye szükséges ahhoz, hogy megkönnyíthessük a járművek szabad mozgását a belső piacon. Ezt már többek közt a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló 1400/2002/EK rendelet, illetve a 98/69/EK és a 2002/80/EK irányelv is megerősítette.

5.4.1 Az EGSZB azonban szeretné kiemelni, hogy a járműjavítási információkhoz korlátlan és szabványosított hozzáférést kell biztosítani, mivel a gyakorlatban a járműgyártók hajlamosak ezeket az információkat különféle közegeken és dokumentációs struktúrákon keresztül terjeszteni. Ez pedig jelentős akadályokat emel a független, több márkával is foglalkozó alkatrész-forgalmazók és gépjármű-javítóműhelyek, különösen az uniós független járműjavítási piacra szakosodott kisvállalkozások elé. Az EGSZB ezért támogatja az Európai Bizottságnak azt a javaslatát, hogy a rendeletbe egy olyan rendelkezés is kerüljön be, amely megkövetelné, hogy a járműjavítási információkhoz internetes oldalakon keresztül, szabványosított formában is hozzá lehessen férni.

6. Specifikus megjegyzések és ajánlások

6.1 A rendeletjavaslat szövege többször is hivatkozik a jövőbeni xxxx/xx/EK irányelvre. Tekintve, hogy ez az irányelv módosítani fogja a típusjóváahagyásról szóló keretirányelvet, mostantól világosan fel kellene tüntetni, hogy a az xxxx/xx/EK irányelv által módosított, a típusjóváahagyásról szóló 70/156/EKG keretirányelvre kívánunk utalni.

6.2 A (13) preambulumbekkezdés bevezeti az üzemanyag-fogyasztás mérésének szabványosított módszerére, valamint az ügyfelek és a felhasználók pontos és objektív információkkal való ellátására vonatkozó követelményeket. Ezek a követelmények egyébként már kötelező érvényűek (1999/94/EK irányelv), ezért e szempontok újbóli felemlítése teljes mértékben felesleges.

6.3 Az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy a vizsgált rendeletjavaslat 2. cikke (1) bekezdésének, 4. cikke (1) bekezdésének, valamint 5. cikkének szövege nem világos. Részletebben:

6.3.1 A 2. cikk (1) bekezdése meghatározza azokat a gépjárműveket, amelyekre a rendelet alkalmazandó. Úgy tűnik, hogy a 4. cikk (1) bekezdése, valamint az 5. cikk a rendelet által lefedett valamennyi járműtípusra (tehát a 2. cikkben felsoroltakra) vonatkozóan előírja, hogy azok kötelesek megfelelni a követelmények alábbi hosszú listájának: kibocsátások a kipufogócsőnél; kibocsátások alacsony környezeti hőmérsékleten; párolgási kibocsátások; a fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD-rendszer) működése; a szennyezésgátló berendezések élettartama; a minimális kibocsátások; a forgattyúházból származó kibocsátások; CO₂-kibocsátások és üzemanyag-fogyasztás; a füst átlátszatlansága.

6.3.2 A fentiekben felsoroltak azonban a típusjövahagyáskor elvégzendő tesztek számának indokolatlan növekedéséhez vezetnének. Például a minimális kibocsátás vagy a párolgási kibocsátás mérése egy dízeljármű esetében teljes mértékben felesleges. Megfelelőbb és kevésbé félreérthető lenne a 70/220/EGK irányelv I. mellékletének I.5.2. ábrájában javasolt táblázat⁽¹³⁾ használata.

6.4 Végezetül az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy az alkalmazási terület meghatározása nem világos a külső gyújtású M járművek (személyszállító járművek) esetében, ahonnan ki vannak zárva a földgázzal és a PB-gázzal működő motorok. Úgy tűnik, hogy a rendelet szövege (4. és 5. cikk) a követelmények teljes listáját kiterjeszti az M2 és az M3 kategóriába tartozó járművekre, miközben korábban a 3,5 tonnát meghaladó tömegű M járműveknek (amelyek Európában egyébként rendkívül ritkák) csupán az üresjáratú fordulatszámra való kibocsátásra és a forgattyúházból származó kibocsátásra vonatkozó követelményeknek kellett megfelelniük.

6.5 A 4. cikk (3) bekezdése kiemeli: a gyártó köteles ellátni a vásárlót a jármű kibocsátásaira és fogyasztására vonatkozó műszaki információkkal. Mivel ezt a kötelezettséget a 2003/77/EK irányelv által módosított 1999/94/EK irányelv már tartalmazza, ez a bekezdés felesleges.

6.6 A 10. cikk a nem eredeti pótalkatrészek típusjövahagyását tárgyalja. Megtiltja a cserekatalizátorok értékesítését, illetve járműbe szerelését, kivéve az olyan típusúakat, amelyekre a típusjövahagyást e rendeletnek megfelelően megadták. Nem derül ki világosan, hogy az Európai Bizottság korlátozni szándékozik-e ezen katalizátorok használatát az 1992 előtt regisztrált járművekre (tehát az OBD bevezetése előtti járművekre) vonatkozóan, kizárva használatukat a modernebb járművek esetében. Ezenkívül a típusjövahagyás szükségességét a kibocsátáscsökkentő berendezés esetleges egyéb nem eredeti alkatrészeire is ki kellene terjeszteni, például a részecskeszűrőkre.

6.7 A 11. cikk (2) bekezdése értelmében a tagállamok rendelkezhetnek pénzügyi ösztönzőkről a *retrofit*⁽¹⁴⁾ rendszerek felszerelése érdekében, amelyek a forgalomban részt vevő járművek kipufogónál mért kibocsátását úgy szabályozzák, hogy az ne haladja meg a rendelet által előírt határértékeket. Az Európai Bizottság azonban nem pontosítja, hogy mely eljárások szerint igazolható e rendszerek megfelelősége, azt sem határozza meg, hogy ezen eljárások már rendelkezésre állnak-e.

Brüsszel, 2006. szeptember 13.

6.8 A 17. cikk felsorolja azon irányelvek listáját⁽¹⁵⁾, amelyek a rendelet hatálybalépésének dátumától számított 18 hónapot követően hatályukat veszítik. Ezzel kapcsolatban mindenesetre tekintetbe kell venni a következőket:

– ha az Európai Bizottságnak az volt a szándéka, hogy felsorolja a gépjárművek kibocsátásairól szóló 70/220/EGK irányelvet, valamint az üzemanyag-fogyasztásról szóló 80/1268/EGK irányelvet módosító valamennyi irányelvet, akkor ez a lista nem teljes (például a 70/220/EGK irányelvet 18 alkalommal módosították, de ebből csak 6 kerül említésre). Egyszerűbb lenne egy ehhez hasonló megfogalmazást alkalmazni: „a legutóbb a 2003/76/EK irányelv által módosított 70/220/EGK irányelv, valamint a legutóbb a 2004/3/EK irányelv által módosított 80/1268/EGK irányelv ...-tól hatályon kívül helyeződik”.

6.8.1 Súlyos problémákat vet fel a gépjárművek kibocsátásairól, illetve az üzemanyag-fogyasztásról szóló említett irányelveknek a rendelet által előirányzott hatályon kívül helyezése, amelyre a rendelet hatálybalépésétől számított 18 hónap eltével kerül sor.

6.8.2 Ez a dátum egybeesne ugyanis a típusjövahagyásról szóló előírások hatálybalépésének dátumával, noha csupán a gyártó által bevezetett új M1 típusokra korlátozottan. Azokat az M1 típusokat, amelyek típusjövahagyása a fenti dátumot megelőzően megtörtént, további 18 hónapra regisztrálni lehet, anélkül, hogy újabb típusjövahagyásra lenne szükség. Hasonló feltételek alkalmazandók a II. osztály és a III. osztály N1 járműveire: az új típusok további 12 hónapot kapnak a típusjövahagyásra, míg azok a típusok, amelyek típusjövahagyása már korábban megtörtént, és amelyeket regisztrálni kell, erre további 30 hónapot kapnak.

6.8.3 A kérdés az, hogy miként lehetséges a regisztráció alkalmazásával szükséges megfelelőségi tanúsítványt kibocsátani, mivel ez a tanúsítvány csak egy már hatályon kívül helyezett irányelvre hivatkozhat.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND

⁽¹³⁾ Ez a táblázat az egyes gépjárműtípusok esetében elvégzendő vizsgálatokat határozza meg.

⁽¹⁴⁾ A *retrofit* szó egy olyan készülékre utal, amelyet már használatban lévő járműre kell felszerelni, hogy annak kibocsátásai tovább csökkenjenek.

⁽¹⁵⁾ A 70/220/EGK irányelv, a 80/1268/EGK irányelv, a 89/458/EGK irányelv, a 91/441/EGK irányelv, a 93/59/EGK irányelv, a 94/12/EGK irányelv, a 96/69/EGK irányelv és a 2004/3/EK irányelv.