

4.13 Ami a fent említett első szempontot, vagyis az úthasználók viselkedését illeti, megjegyzendő, hogy bár a közúti baleseteket sok esetben a vezető gondatlansága okozza, ugyanolyan gyakran fordul elő az is, hogy a gyalogosok vagy kerékpárosok közlekednek figyelmetlenül, áthágják a közlekedés alapvető szabályait, nemegyszer a józan ésszel szemben is. E területen az ismeretterjesztő és tájékoztató tevékenységet már az általános iskolában meg kellene kezdeni a helyes közlekedési magatartásra ösztönző, rendszeres figyelemfelkeltő kampányok formájában. Ugyanilyen fontos a másokat veszélyeztető közlekedés szigorú szankcionálása.

4.14 A közlekedésbiztonság másik alapvető szempontja az infrastruktúra javítása, mindenekelőtt a városokban, ahol a halálos kimenetelű gyalogos- és kerékpáros-balesetek 80 %-a

történik. A gépjárművek, a gyalogosok és a kerékpárosok ütközése a leghatékonyabban az úthasználók lehetőség szerinti fizikai elkülönítésével kerülhető el. Ebből a szempontból a védett gyalogátkelőhelyek, gyaloghidak, kerékpársávok kiépítésével, illetve megfelelő megvilágítással, útburkolattal és – az EU tagállamaiban lehetőleg egységes – közúti jelzésekkel csökkenteni lehetne a közlekedési balesetek számát, egyben a fogyasztékkal élők számára is barátságosabbá lehetne tenni a városi épített környezetet.

4.15 Az ilyen jellegű kezdeményezések növelik a biztonságot és javítják a városi élet minőségét, ezért minden bizottsági javaslatban, így a jelenlegiben is figyelmet érdemelnek, még ha csak a gépjárművek műszaki paramétereit érintik is.

Kelt Brüsszelben, 2008. április 22-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, valamint a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről

COM(2007) 851 végleges – 2007/0295 (COD)

(2008/C 211/03)

2008. január 30-án az Európai Unió Tanácsa úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, valamint a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció 2008. április 3-án elfogadta véleményét. (Előadó: Virgilio RANOCCHIARI.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. április 22-én tartott, 444. plenáris ülésén 142 szavazattal, 3 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 A mobilitás iránti növekvő igény, a nagyarányú egyéni forgalom, a főként – de nem kizárólag – az agglomerációk túlterheltségével kapcsolatos problémák hozzájárultak ahhoz, hogy a közúti közlekedés a környezeti hatások értékelése során előtérbe kerülő emberi tevékenységek egyikévé vált. Az Európai Bizottság ennek ismeretében terjesztette elő rendeletjavaslatát, amellyel a nehéz tehergépjárművek által okozott légszennyezést kívánja csökkenteni.

1.2 Az EGSZB támogatja a javaslatot, amely szerinte mind a hatékonyságot, mind az átültetés határidejét illetően eleget tesz a

környezeti követelményeknek, és biztosítja az ipar számára a bevezetéséhez szükséges időt.

1.3 Az EGSZB egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy a szóban forgó rendelet a kibocsátási határértékek világszintű harmonizációjában további előrelépést jelent.

1.4 Az EGSZB üdvözli, hogy a választott jogalkotási eszköz a rendelet, amellyel valamennyi tagállamban biztos alkalmazási határidők és módszerek garantálhatók, ami egy rendkívül műszaki jellegű jogszabálynál különösen fontos.

1.5 Az EGSZB teljes mértékben támogatja, hogy a független szervizeknek korlátlan hozzáférési joguk legyen a járműjavításhoz szükséges információkhoz. Fenntartásai vannak azonban azzal kapcsolatban, hogy a nehéz tehergépjárművekre is a személygépkocsikra tervezett OASIS szabványosított formátumot használják.

1.6 E fenntartások elosztatásához az EGSZB kívánatosnak tartja, hogy az Európai Bizottság további vizsgálatokkal olyan alternatív megoldásokat keressen, amelyek ugyanazokat az – OASIS rendszertől várt – előnyöket nyújtják, ám a felhasználók által könnyebben és alacsonyabb költséggel megvalósíthatók.

1.7 Az EGSZB ismét hangsúlyozza, hogy az Európai Bizottságnak a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésére irányuló politikája keretében alternatív üzemanyaggal működő, kevesebb nitrogén-oxidot és koromrészecskét kibocsátó járművek bevezetését kellene ösztönöznie. Ezenkívül biztosítania kellene, hogy a jövőbeli rendeletben az üzemanyagok minőségét is kritériumként vegyék figyelembe.

1.8 Az EGSZB végül nem tartja helyénvalónak, hogy a CO₂-kibocsátás kötelező méréséről olyan rendelet határozzon, amelynek pusztán a szennyezőanyag-kibocsátásokról kellene szólnia. Tekintettel az összetett és speciális, a versenyre jelentős hatással bíró témakörre, az EGSZB olyan vitától tart, amely a rendelet elfogadását és az attól remélt eredményeket késleltethetné.

2. Bevezetés

2.1 A levegő minősége javult ugyan az elmúlt tíz évben, ám továbbra is súlyos problémát jelent az egész Európai Unióban, különösen a városi területeken és a nagy népsűrűségű régiókban.

2.2 Az EU még 2020-ban is messze lesz a hatodik környezetvédelmi cselekvési program által kitűzött célok elérésétől. A részecskék által okozott szennyezés – a környezetszennyezés egyéb formáinál nagyobb mértékben – egyre jobban aggasztja a tudományos közösséget. A vizsgált rendeletjavaslatnak az a célja, hogy javítsa a levegő minőségét, anélkül hogy károsan hatna az ipar versenyképességére és az áruk szabad mozgására.

2.3 Amint Günter Verheugen, az Európai Bizottság alelnöke rámutatott, az új Euro VI norma előrelépést jelent a kibocsátásokra vonatkozó jogszabályok világszintű harmonizálása felé,

mivel olyan határértékeket állapít meg, amelyek hasonlóak egyes Európán kívüli országokban – például az Egyesült Államokban – megszabott határértékekhez.

2.4 A részecskéket alkotó por, amely részben természetes eredetű, részben emberi tevékenységek – különösen az égési folyamatok – során jön létre, vegyi összetételét és méreteit tekintve egyaránt bonyolult és változatos struktúrájú.

2.5 Meg kell jegyezni, hogy a finom por által okozott akut szennyezés – bár gyakran emberi tevékenységek hatásaival függ össze – a nagymértékben városiasodott területektől távol is előfordul, olyan természeti jelenségek következtében, amelyek kialakulásának kedveznek a sajátos időjárási feltételek és az érintett terület domborzati viszonyai. A különböző kibocsátási források aránya területenként is jelentősen eltérő lehet: az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) becslése szerint a 15-ök Európájában az emberi tevékenységekhez kapcsolódó összes kibocsátás 26 %-áért a közúti közlekedés felelős.

2.6 Ez ismét azt támasztja alá, hogy a kibocsátások és szennyezőanyagok problémáját mindig globálisan és integrált megközelítéssel kell értékelni.

2.7 Az EGSZB ezért örömmel fogadja, hogy az Európai Bizottság ezt a javaslatot a Tiszta levegőt Európának (CAFE⁽¹⁾) programmal összefüggésben dolgozta ki, amely a levegő minőségéről szóló tematikus stratégia elkészítésének technikai alapjául szolgál.

2.8 Az EGSZB azt is helyesli, hogy az Európai Bizottság az „osztott szintű megközelítést” (split approach) választotta ennek a témának a tárgyalásához. A rendeletjavaslat meghatározza az együtdöntési eljárás szerint elfogadásra kerülő új intézkedések alapelveit. Az intézkedések végrehajtására vonatkozó műszaki követelményeket egy másik rendelet határozza meg, amelyet az Európai Bizottság fogad el egy, a szabályozást a műszaki haladáshoz igazító bizottság segítségével, a komitológiai eljárásnak megfelelően.

3. Az Európai Bizottság javaslata

3.1 Az Európai Bizottságnak az volt a célja, hogy meghatározza az ajánlott levegőminőségi szintek eléréséhez szükséges intézkedéseket. Az Euro VI jelentős intézkedés a gázok (például a nitrogén-oxidok – NO_x és a szénhidrogének – CH) és a légszennyező részecskék kibocsátásának csökkentésére.

⁽¹⁾ CAFE, Tiszta levegőt Európának. E programnak, amelyet a COM(2001) 245 végleges közleménnyel indítottak el, az a célja, hogy a levegő minőségéről szóló irányelveknek és a tagállamokban folyamatban lévő programok hatékonyságának értékelését lehetővé tevő stratégiát dolgozzanak ki, hogy biztosítsa a levegő minőségének állandó felügyeletét, elősegítse az információk lakossághoz történő eljuttatását, és hozzájáruljon a kibocsátási határértékek felülvizsgálatához és frissítéséhez, valamint új felügyeleti és modellezési rendszerek kialakításához.

3.2 A vizsgált rendeletet a 2007/46/EGK irányelv II. mellékletében meghatározott, 2 610 kg referenciatömeget meghaladó M_1 , M_2 , N_1 és N_2 kategóriájú járművekre, valamint az M_3 és N_3 kategóriába tartozó minden gépjárműre alkalmazni kell, a mellékletben meghatározottak szerint. Azokra az M_1 , M_2 , N_1 és N_2 kategóriájú járművekre viszont, amelyek referenciatömege nem haladja meg a 2 840 kg-ot, és típusjövahagyásuk a 715/2007/EK rendelet alapján történik, ha a gyártó ezt kéri, nem vonatkozik a rendelet ⁽²⁾.

3.3 Az Euro V szinthez képest (amely 2008. október 1-jétől kötelező az új regisztrációkra vonatkozóan) a kipufogócsőnél történő kibocsátásra javasolt új határértékek (Euro VI) a nitrogén-oxidok esetében 80 %-kal, a részecskék esetében pedig 66 %-kal csökkennek. Az engedélyezett kibocsátási szintet az USA ugyanazon időszakra tervezett szintjéhez igazították. A rendelet ezenkívül – amint kialakítják a megfelelő mérési eljárást – a kibocsátott részecskék számával kapcsolatos határértéket is bevezet.

3.4 A rendeletjavaslat a jelenlegi menetciklusok alapján állapítja meg a határértékeket, de világszinten harmonizált ciklusok (WHDC) bevezetését tervezi, amint a jelenlegi ciklusok alapján mért kibocsátásokat korrelációba lehet majd hozni a harmonizált ciklusok alapján mért kibocsátásokkal.

3.5 A jelenleg hatályban lévő szabályozáshoz képest a javasolt rendelet a kibocsátásszabályozó berendezések tartósságától és megfelelőségétől függően meghosszabbítja a járművek hasznos élettartamát.

3.6 Ebből a célból a különböző gépjármű-kategóriák hasznos élettartama az alábbiak szerint meghosszabbodik:

- a) M_1 , N_1 és M_2 kategóriájú járművekre szerelt motorok esetén 160 000 km elérése, de legkésőbb öt év után;
- b) 300 000 km, de legkésőbb hat év a legfeljebb 16 tonna műszakilag megengedett legnagyobb tömegű N_2 vagy N_3 kategóriájú, és a legfeljebb 7,5 tonna műszakilag megengedett legnagyobb tömegű M_3 kategóriájú és I. osztályú, II. osztályú, A. osztályú és B. osztályú járművekbe szerelt motorok esetében;
- c) 700 000 km, de legkésőbb hét év a 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb tömegű N_3 kategóriájú, illetve a 7,5 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb tömegű M_3 kategóriájú és III. vagy B. osztályú járművekbe szerelt motorok esetében.

⁽²⁾ Az N kategóriába a legalább 4 kerékkel rendelkező, áruszállításra szánt járművek tartoznak. A maximális tömeg alapján három osztályba sorolhatók: N_1 , N_2 és N_3 ; $N_1 < 3\,500$ kg; $N_2 < 12\,000$ kg; $N_3 > 12\,000$ kg; Az N_1 osztály három – NI, NII és NIII – alosztályba sorolható, amelyeket ugyancsak a tömeg alapján határoznak meg. Az M kategóriába viszont a legalább 4 kerékkel rendelkező, utasszállításra szánt járművek tartoznak. Ezek 3 osztályba sorolhatók (M_1 , M_2 és M_3) a férőhelyek száma és maximális tömegük alapján: $M_1 < 9$ hely; $M_2 > 9$ hely és $< 5\,000$ kg; $M_3 > 9$ hely és $> 5\,000$ kg.

3.7 A vizsgált rendelet értelmében az Európai Bizottság végrehajtási rendeletet is elfogad, amelynek intézkedései a következőkre terjednek ki:

- kipufogócsőnél történő kibocsátások, ideértve a mérési ciklusokat, a menetcikluson kívüli kibocsátásokat, a részecskeszámot, az üresjárat fordulatszámánál tapasztalható kibocsátásokat, a füst átlátszatlanságát és a kibocsátásszabályozó berendezések helyes működését és regenerálását,
- kibocsátások a forgattyúházából,
- a fedélzeti diagnosztikai rendszerek és a használatban lévő járművek kibocsátásszabályozó berendezéseinek teljesítménye,
- a kibocsátásszabályozó berendezések tartóssága, kibocsátásszabályozó pótkerendezések, a használatban lévő motorok és járművek megfelelősége, gyártásmegfelelőség és közlekedésre való alkalmasság,
- szén-dioxid-kibocsátások és üzemanyag-fogyasztás,
- a típusjövahagyások kiterjesztése,
- a mérőberendezések,
- referencia-üzemanyagok,
- a motorteljesítmény mérése,
- az NO_x szabályozására szolgáló megoldások helyes működését biztosító konkrét rendelkezések; ezeknek az intézkedéseknek biztosítaniuk kell, hogy azokat a járműveket, amelyek csak reagenssel tudják elérni az NO_x -kibocsátásra vonatkozó határértékeket, ne lehessen ilyen reagens nélkül működtetni.

3.8 A rendelet korlátlan és szabványosított hozzáférést biztosít a fedélzeti diagnosztikai rendszerre vonatkozó információkhoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz ⁽³⁾ a független gazdasági szereplők számára. Egy másik, részletesebb rendeletre hivatkozva, a javaslat egy olyan követelményt is tartalmaz, hogy a járművek fedélzeti diagnosztikai rendszerére (OBD), valamint javítására és karbantartására vonatkozó tudnivalókat az érdekelt felek szakmai bizottsága által kidolgozott szabványos formátumban (az ún. OASIS szabvány szerint ⁽⁴⁾), internetes oldalakon elérhetővé kell tenni.

3.9 A rendelet a következő alkalmazási időpontokat írja elő az Euro VI határértékeivel kapcsolatban:

- az új típusjövahagyásokra: 2013. április 1.
- az új regisztrációkra: 2014. október 1.

⁽³⁾ „Járműjavítási és -karbantartási információ”: minden olyan információ, amely a jármű hibájának megállapításához, a jármű karbantartásához, ellenőrzéséhez, időszakos felülvizsgálatához, javításához, újraprogramozásához vagy újraindításához szükséges, és amelyet a gyártók hivatalos forgalmazói és szervizeik rendelkezésére bocsátanak, az ilyen információk későbbi módosításait és kiegészítéseit is ideértve. Ez az információ kiterjed az alkatrészek vagy berendezések járműre való felszereléséhez szükséges valamennyi információra.

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

4. Általános megjegyzések

4.1 Az elmúlt évtizedben a levegő minősége – a forgalomba került gépjárművek számának növekedése ellenére – javult. A légköri szennyezés problémája azonban még távolról sem oldódott meg – ez az egész EU-ra – mindenképp a városi területekre és a sűrűn lakott régiókra – igaz. Az EGSZB ezért üdvözlöi az Európai Bizottság javaslatát, amelynek célja a gépjárművek konstrukciójára vonatkozó harmonizált szabályok meghatározása a belső piac működésének biztosítása érdekében, gondoskodva egyúttal a környezet magas szintű védelméről is.

4.2 A tehergépkocsikra és autóbuszokra vonatkozó Euro IV kibocsátási határértékek 2006. november 9. óta vannak érvényben, az Euro V kibocsátási határértékeket pedig 2008. október 1-jétől kell majd alkalmazni az új típusjövahagyásokra. Az EGSZB egyetért az új rendelet alkalmazására javasolt időpontokkal.

4.3 Mivel a javaslat nem tartozik a Közösség kizárólagos hatáskörébe, az EGSZB támogatja a szubszidiaritás elvének alkalmazását. Egyetért azonban az Európai Bizottsággal, amely – mivel el kívánja kerülni az egységes piac működését gátló akadályok kialakulását, és tudatában van a levegőszennyezés határon átnyúló hatásainak – úgy véli, hogy a javaslat célkitűzései nem teljesíthetők kellő mértékben tagállami intézkedésekkel, és európai szintű kényszerítő intézkedésekre is szükség van.

4.4 Az EGSZB azzal is egyetért, hogy a javasolt jogalkotási eszköz a rendelet, mivel ez valamennyi tagállamban biztos alkalmazási határidőket és módszereket garantál, ami ilyen műszaki jellegű jogszabálynál különösen fontos.

4.5 Az EGSZB a rendeletjavaslat bevezetésének (5) pontjában szereplő kijelentésekkel is egyetért, amelyek szerint „az EU levegőminőségi céljainak megvalósítása a járművek kibocsátásának csökkentésére irányuló folyamatos erőfeszítést igényel. Ezért az ágazatot egyértelműen tájékoztatni kell a jövőbeni kibocsátási határértékekről”, valamint azzal is, ami a (6) pontban olvasható: „A nitrogén-oxid-kibocsátásra vonatkozó határértékek kitűzésének már most biztosítania kell a járműgyártók számára, hogy terveiket hosszú távra és európai léptékben alakíthassák ki”.

4.6 Az EGSZB abban is egyetért az Európai Bizottsággal, hogy a kibocsátási szabványok meghatározása során fontos figyelembe venni egyrészt azok hatásait a piacok és a gyártók versenyképességére, a felmerülő közvetlen és közvetett üzleti költségeket, másrészt az innováció ösztönzése, a levegőminőség javulása, az egészségügyi kiadások csökkenése terén jelentkező előnyöket, továbbá a járművek várható élettartamának növekedését.

4.7 Az EGSZB teljes mértékben támogatja, hogy a független szervizek szabadon hozzáférhessenek a járműjavítási információkhoz. Az viszont nagyon aggasztja, hogy az Európai Bizottság a nehéz tehergépjárművekre is a személygépkocsikra tervezett OASIS szabványosított formátumot használja.

4.7.1 Így a nagy sorozatban gyártott járművek nem tartoznak a 2 610 kg össztömeget meghaladó tehergépjárművekre vonatkozó rendelet hatálya alá. Haszonjárművek a legkülönbözőbb kivételben és változatban léteznek, ami az információk szabványosítására tett kísérletet – az esetleges reális hasznához képest – problematikusá és aránytalanul költségessé teszi, figyelembe véve azt is, hogy a nehéz haszonjárművek részére kevés – és ráadásul bizonyos márkákra szakosodott – szerviz működik. Az OASIS rendszer alkalmazása a nehéz tehergépjárművek javítását végző szervizek – amelyek szinte mind kkv-k –, esetében azt jelentené, hogy e szervizeknek vállalniuk kell az új rendszer bevezetésével és működtetésével járó jelentős pénzügyi és szervezési terheket, amelyek aránytalanul magasak lennének a rendszer felhasználói számára várható előnyökhöz képest.

4.7.2 A fentiek alapján az EGSZB azt javasolja az Európai Bizottságnak, hogy végezzen hatásvizsgálatot; készítse el az OASIS rendszer alkalmazásának költség-haszon elemzését, más lehetséges, egyszerűbb és alacsonyabb költségvetésű megoldásokkal összehasonlítva.

4.8 Az EGSZB ismét hangsúlyozza – amint az Európai Bizottság javaslataival kapcsolatban a múltban már tette –, hogy kevesebb nitrogén-oxidot és részecskét kibocsátó, alternatív üzemanyaggal működő járművek bevezetését kellene ösztönözni. Ennél fogva határértékeket kell bevezetni a szénhidrogének, a metántól különböző szénhidrogének és a metán vonatkozásában.

4.9 Az EGSZB reméli, hogy az Európai Bizottság minél előbb világszinten harmonizált menetciklusokat fogad el a vizsgálati eljárások vonatkozásában, amelyek az EK kibocsátási típus-jövahagyási rendeletei alapjául szolgálnak.

4.10 A rendelet az üzemanyag-fogyasztás és a CO₂-kibocsátás méréséről is intézkedik, és így bizonyos mértékig eltér a kitűzött céljától, amely a légszennyező anyagok csökkentése.

4.10.1 Ezekhez a mérésekhez próbapadon végzett vizsgálatok adatait használnák fel, amelyek valójában nem mérvadóak a járműre vonatkozó tényleges adatok szempontjából. Köztudott, hogy a jármű energiahatékonysága számos tényezőtől függ; a motor csak az egyik fontos elem sok más (áttétel, aerodinamika, gördülési ellenállás, tartalék alkatrészek stb.) mellett. Ugyanaz a típusú motor olyan járművekben használható fel, amelyeknek jellemzői és felhasználási módjai igen eltérőek (TIR, építkezésekhez használt járművek, városi autóbuszok stb.).

4.10.2 Nem véletlenül történt tehát – az EGSZB emlékeztetni kíván erre ezzel kapcsolatban –, hogy a CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló stratégiáról szóló európai bizottsági közleményben (COM(2007) 19 végleges) e stratégia az N₁ típusú haszonjárművekre is vonatkozott. A téma specifikussága és a rendelkezésre álló adatok elégtelen volta miatt ezt az elképzelést aztán a vonatkozó rendeletjavaslat (COM(2007) 856 végleges) elvetette.

4.10.3 Az EGSZB arra is felhívja a figyelmet, hogy a haszonjárművek esetében az üzemanyag-fogyasztás leszorítása (és ezzel a CO₂-kibocsátás arányos csökkentése) fontos piaci követelmény, mivel gyakran az üzemanyag jelenti a szállítási költségek legjelentősebb tételét. A gépkocsigyártókat tehát a verseny készíteti arra, hogy a legkorszerűbb megoldásokkal álljanak elő a fogyasztás és ennélfogva a CO₂-kibocsátás tekintetében.

4.10.4 A CO₂-kibocsátások mérésével kapcsolatban az EGSZB arra a fontos tényezőre is rámutat, hogy ha a fogyasztásra és a CO₂-re vonatkozó – csak a motoron mért – adatokat esetleges ösztönzők vagy adók megállapítására használnák fel, az ésszerűtlen piaci torzulásokhoz vezethetne.

4.10.5 A fentiek alapján az EGSZB megerősíti azzal kapcsolatos egyetértését, hogy a nehéz tehergépjárművek CO₂-kibocsátásaira vonatkozóan is minél előbb célszerű jogszabályt hozni, de megítélése szerint ezt a témát helyesebb lenne – egyedi javaslat kidolgozásával – külön vizsgálni és behatóan tanulmányozni, többek között azért, hogy elejét lehessen venni egy, a rendelet elfogadását késleltethető heves vitának.

4.11 Mivel – elkerülhetetlenül magasabb árak miatt – a piac idegenkedik a kevésbé környezetszennyező járművek vásárlásától, az EGSZB helyesnek tartaná, ha pénzügyi ösztönzőket lehetne bevezetni a vásárlás elősegítésére, és célszerűnek tartaná, hogy a tagállamok különféle ösztönzők segítségével fel tudják gyorsítani a közösségi szinten meghatározott követelményeket kielégítő járművek forgalomba hozatalát.

4.12 Az EGSZB készséggel támogatja azt a javaslatot, amely szerint a tagállamoknak szabályokat kell megállapítaniuk az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókról, és biztosítaniuk kell, hogy e büntetések hatékonyak, arányosak és elrettentő hatásúak legyenek.

4.13 Az EGSZB megfelelőnek tartja azokat az időpontokat, amelyeket az Európai Bizottság az új típusjövahagyásokra (2013. április 1.), illetve az új regisztrációkra (2014. október 1.) javasol. Öt év stabilitás egy kibocsátási szint és a következő között elegendő ahhoz, hogy az ágazat számára gazdaságilag megtérüljenek az új megoldások piacra bocsátása céljából tett befektetések.

4.14 Az EGSZB az Európai Bizottságnak azzal a javaslatával is egyetért, hogy azokra az M₁, M₂, N₁ és N₂ kategóriájú járművekre, amelyek referenciatömege nem haladja meg a 2 840 kg-ot, és típusjövahagyásuk a 715/2007/EK rendelet alapján

történik, ne vonatkozzon a rendelet, ha a gyártó ezt kéri. Más szóval az EGSZB helyesli, hogy azoknak a járműveknek a típusjövahagyásával kapcsolatban, amelyek tömege határesetet jelent, bizonyos rugalmasságot lehessen tanúsítani, mert így hatékonyabban lehet reagálni a vásárlók különféle igényeire, többek között az üzemanyag-fogyasztás, a megtett út és a szennyezőanyagok kibocsátása közötti egyensúly tekintetében.

5. Részletes megjegyzések

5.1 Az EGSZB támogatja a javasolt kibocsátási határértékeket. Az „A” forgatókönyvről ⁽⁵⁾ van szó, amelyet megvizsgált az Európai Bizottság, és a konzultációba bevont érintettek többsége kedvezően fogadott.

5.2 Az EGSZB azonban úgy véli, hogy ismét rá kell mutatnia az NO_x- és a CO₂-kibocsátások közötti fordított viszony problémájára. Mivel mindkét kibocsátás csökkentése fontos környezetvédelmi cél, elengedhetetlen a nitrogén-oxid határértékének egyensúlyba hozása, hogy elkerülhető legyen a szén-dioxid-kibocsátás emelkedése. Ugyanis az NO_x-kibocsátás várt csökkentésének hatására a CO₂-kibocsátás 2–3 %-kal nő majd. Az Európai Bizottság egy 2001. évi amerikai tanulmányra hivatkozva úgy véli, hogy a rendelet hatálybalépésének időpontjában a jelenleg előre jelzett növekedést viszont a motorok technológiai fejlődése kompenzálná. Az EGSZB egyben az említett tanulmány naprakész tételét is ösztönzi, hogy megbízhatóbb adatokkal rendelkezünk arról, hogy a javasolt NO_x-határértékek milyen következményekkel járnak majd az üzemanyag-fogyasztásra és így a CO₂-termelésre nézve.

5.3 Amint már megjegyeztük, az EGSZB örömmel fogadja az osztott szintű megközelítést, amely a kiemelt politikai fontosságú kérdésekre korlátozza az együtdöntési eljárást, és a végrehajtási intézkedéseket, valamint a technikai részleteket a komitológiai eljárás körébe utalja.

5.4 Arra azonban rámutat, hogy számos olyan intézkedés, amellyel a szabályozási bizottság foglalkozik majd (OBD, részecskeszám, a járművezető meggyőzésére szolgáló eljárások reagensek használata esetén stb.) rendkívül bonyolultak, és erőteljes hatásuk van a jármű technológiájára. Az EGSZB ezért azt javasolja, hogy mindezeket az elemeket az Euro VI határértékekkel egyszerre kezdjék alkalmazni, és hogy a rendeletjavaslat értelmében elegendő időt biztosítsanak a hatálybalépés és az alkalmazás között, hogy az ágazatnak legyen ideje a szükséges fejlesztésre.

Kelt Brüsszelben, 2008. április 22-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

⁽⁵⁾ Hatásvizsgálat, 6.6.2: pont, Euro VI emission limit value sub-options.