



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.3.19.
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a 168/2013/EU rendeletnek az Euro 5 környezetvédelmi szintnek a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok típusjóváhagyásához való alkalmazása tekintetében történő módosításáról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az „L kategóriájú járművek” kifejezés a két-, három- és négykerekű könnyűgépjárművek széles skáláját foglalja magában; ide tartoznak például a motoros kerékpárok, a két- vagy háromkerekű segédmotoros kerékpárok, a két- vagy háromkerekű motorkerékpárok, az oldalkocsis motorkerékpárok, valamint számos négykerekű jármű (négykerekű motorkerékpár) is, mint például a közúti kvadok, a terepjáró járművek és a mopedautók.

Az L kategóriájú járművekre 2016. január 1-jétől alkalmazandó típusjóváahagyási követelményeket a 168/2013/EU rendelet, valamint annak négy felhatalmazáson alapuló, illetve végrehajtási jogi aktusa¹ határozza meg.

A Bizottság a 168/2013/EU rendelet 23. cikke (4) bekezdésének megfelelően átfogó környezeti hatásvizsgálati tanulmányt² készített, melynek eredményeiről jelentést tett a Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentés javító szándékú ajánlásokat fogalmazott meg a 168/2013/EU rendelettel, csakúgy mint a 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel és a 168/2013/EU rendeletet kiegészítő 134/2014/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel kapcsolatban. Az ajánlásokra e rendelet 1. cikkének (1) és (2) bekezdése tér ki, amelyek a 168/2013/EU rendelet 21. és 23. cikkének módosítására irányulnak.

Mivel a 168/2013/EU rendeletben foglalt típusjóváahagyási követelményeket már 2016. január 1-jétől kötelező alkalmazni, ajánlott ezt a jogi aktust a lehető leghamarabb elfogadni, ezért ez a jogszabály a típusjóváahagyással kapcsolatos jogi aktusok többségével ellentétben nem tartalmaz külön alkalmazási időpontot.

A 168/2013/EU rendelet a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó jogosultságát öt évre korlátozta, amely időszak 2018. március 21-én jár le. Mivel a típusjóváahagyással kapcsolatos jogi aktusok elemeit folyamatosan aktualizálni kell a műszaki fejlődés fényében vagy a felhatalmazások alapján egyéb módosítások bevezetése céljából, a javaslattervezet a 168/2013/EU rendelet 75. cikkének (2) bekezdését is módosítja annak érdekében, hogy a felhatalmazás további öt évig érvényes legyen, a hallgatólagos meghosszabbítás lehetőségével.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).

A Bizottság 134/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2013. december 16.) a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a környezeti teljesítményre, valamint a meghajtóegység teljesítményére vonatkozó követelmények tekintetében történő kiegészítéséről, továbbá V. mellékletének módosításáról (HL L 53., 2014.2.21., 1. o.).

A Bizottság 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2013. november 21.) a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a két- vagy háromkerekű járművek és a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásához szükséges járműszerkezeti és általános követelmények tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 25., 2014.1.28., 1. o.).

A Bizottság 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2013. október 24.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a funkcionális járműbiztonsági követelményekre való tekintettel történő kiegészítéséről (HL L 7., 2014.1.10., 1. o.).

² A tanulmányról készült jelentés: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles” (Hatástanulmány az L kategóriájú járművek Euro 5 környezetvédelmi szintjéről), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

E jogi aktus jogalapja megegyezik a módosítandó jogi aktus jogalapjával, amely az EUMSZ 114. cikke.

- **Arányosság**

Az EU-típusjóváhagyás követelményeit tartalmazó 168/2013/EU rendelet a teljes harmonizáció koncepcióján alapul. Ezért a 168/2013/EU rendelet (9) preambulumbekzdésében említett célnak, nevezetesen a magas szintű környezetvédelem elérésére a legalkalmasabb módszer az, hogy a rendelet követelményei az átfogó környezeti hatásvizsgálati tanulmány megállapításai alapján módosításra kerülnek.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

A rendelet alkalmazása indokoltnak tekinthető, mivel a jogi aktus tárgya a hatályos rendelet módosítása.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

A Bizottság a168/2013/EU rendelet 23. cikke (4) és (5) bekezdésében foglalt kötelezettségnek eleget téve jelentést tett a Parlamentnek és a Tanácsnak az átfogó környezeti hatásvizsgálati tanulmány eredményeiről. A bizottsági jelentés következtetéseivel összhangban és a rendeletek pontos alkalmazásának érdekében a jelentésben azonosított pontokat módosítások útján fel kell venni a jogszabály szövegébe, illetve pontosítani kell az idevágó rendelkezéseket.

A tanulmány végeredményben egyértelműen azt mutatja, hogy a rendeletben meghatározott határértékek, időpontok és követelmények az összes L kategóriájú jármű esetében költséghatékonyak és műszakilag megvalósíthatók.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A Bizottság jelentése több ajánlást is tartalmaz a 168/2013/EU rendelet módosítására vonatkozóan. Az ajánlások az érdekelt felekkel folytatott konzultációkból származnak, amelyek a tanulmány elkészítésének teljes időtartama alatt zajlottak. Ezenkívül 2016 májusában, szeptemberében és decemberében, valamint 2017 márciusában és júniusában a motorkerékpár-munkacsoport valamennyi érdekelt féllel és tagállami képviselővel tartott ülésein rendszeresen áttekintették a tanulmánnyal kapcsolatban elért előrelépéseket.

A Bizottság 2017 márciusában terjesztette elő a dokumentum első változatát, amelyre az ágazati szereplőktől, a jóváhagyó hatóságoktól, a műszaki szolgáltatóktól és a szociális partnerektől kapott visszajelzéseket, akik mind támogatják a mellékelt dokumentumtervezetet.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a 168/2013/EU rendeletnek az Euro 5 környezetvédelmi szintnek a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok típusjóváahagyásához való alkalmazása tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az Euro 5 környezetvédelmi szintről szóló azon jelentés³ alapján, amelyet a Bizottság – a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴ 23. cikke (4) bekezdésének megfelelően elkészített, az Euro 5 környezetvédelmi szintnek az L kategóriájú járművek esetében való bevezetésére vonatkozó átfogó környezeti hatásvizsgálati tanulmányról – az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak megküldött, valamint figyelembe véve a jóváhagyó hatóságok és az érdekelt felek által a 168/2013/EU rendelet alkalmazása során tapasztalt problémákat, bizonyos változtatásokra és pontosításokra van szükség a szóban forgó rendelet zökkenőmentes alkalmazása érdekében.
- (2) Ami a kibocsátáscsökkentő rendszer hibáit és elhasználódását ellenőrző és azt jelző fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) II. fázisa beépítésének követelményét illeti, a Bizottság az átfogó környezeti hatásvizsgálati tanulmány alapján arra a következtetésre jutott, hogy bizonyos járművek esetében a katalizátor ellenőrzése technikai korlátokba ütközik, és hogy a megfelelő végrehajtás biztosítása érdekében további fejlesztésre van szükség. A katalizátor ellenőrzése az Euro 5 kibocsátási szint első fordulójára várhatóan nem lesz lehetséges, de 2025-ös bevezetését elő kell irányozni. A 168/2013/EU rendelet 21. cikkében ezért rendelkezni kell a fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) II. fázisának megfelelő végrehajtásához szükséges átmeneti időről.
- (3) Pontosítani kell, hogy a segédmotoros kerékpárok (L1e és L2e kategória) mentességet kapnak az OBD II. fázisának követelményei alól, és a mentességet ki kell terjeszteni a

³ A tanulmányról készült jelentés: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles” (Hatástanulmány az L kategóriájú járművek Euro 5 környezetvédelmi szintjéről), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváahagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).

könnyű négykerekű motorkerékpárokat (L6e kategória), valamint az Enduro (L3e-AxE) és a Triál (L3e-AxT) motorkerékpár-alkategóriára.

- (4) Tekintettel arra, hogy az L1e és L2e kategóriájú segédmotoros kerékpárokat az OBD II. szakaszának követelményei eleve nem vonatkoznak, azon L6e kategóriájú járműveket is mentesíteni kell e követelmények alól, amelyeket a segédmotoros kerékpárokat vonatkozó előírásoknak megfelelően terveznek és gyártanak, meglehetősen kis mennyiségben.
- (5) Az Enduro és a Triál motorkerékpárok élettartama rövid, és jellegükben és használatukban nagyon hasonlóak a nehéz terepjáró kvadokhoz (L7e-B), amelyek szintén mentesülnek az OBD II. fázisának követelményei alól. Ezt a mentességet ezért ki kell terjeszteni az Enduro és a Triál motorkerékpárokra is.
- (6) A Bizottság az átfogó környezeti hatásvizsgálat alapján az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak készített jelentésében megállapította, hogy a 168/2013/EU rendelet 23. cikke (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott matematikai tartóssági eljárás, amelynek során a 100 km-t megtett járműveket vizsgálják, nem tükrözi a jármű kibocsátáscsökkentő rendszerének valós romlását annak élettartama alatt. Ezt a módszert már nem ajánlott használni, ezért használatával fokozatosan fel kell hagyni 2025-ig, elegendő időt biztosítva így az érdekelt felek számára az átálláshoz. A 2025-ig tartó időszakban a vizsgálati eredmények megbízhatóságának biztosítása érdekében emelni kell a jármű által a vizsgálat előtt megtett távolságok összesített értékét.
- (7) Az Euro 5 határértékek teljesítéséhez szükséges technológia már rendelkezésre áll, de – a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 23. cikke (4) bekezdésének megfelelően elkészített átfogó környezeti hatásvizsgálat alapján – a Bizottság által az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak megküldött, az Euro 5 kibocsátási szintről szóló jelentés megállapítja, hogy az Euro 5 kibocsátási határértékeknek az egyes L kategóriájú járművek (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT és L3e-AxE) vonatkozásában való alkalmazásának időpontját 2020-ról 2022-re kell halasztani, hogy az alapforgatókönyvhöz képest növekedjen a költség-haszon arány. Ráadásul e járművek gyártói főként kkv-k, és több időre van szükségük ahhoz, hogy költséghatékony módon át tudjanak térni a kibocsátásmentes – például elektromos – erőátviteli rendszerekre.
- (8) Az Euro 5-tel kapcsolatos zajszinthatárértékeknek a 168/2013/EU rendelet IV. mellékletében megállapított alkalmazási időpontját illető bizonyos következtetlenségeket tisztázni kell annak érdekében, hogy az Euro 5 új határértékeinek megállapításáig a jelenleg érvényes határértékeket (Euro 4) lehessen alkalmazni.
- (9) A 168/2013/EU rendelet felhatalmazta a Bizottságot, hogy öt éven keresztül felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amely időszak 2018. március 21-én jár le. Mivel a típusjóváhagyással kapcsolatos jogi aktusok elemeit folyamatosan aktualizálni kell a műszaki fejlődés fényében vagy a felhatalmazások alapján egyéb módosítások bevezetése céljából, a szóban forgó rendelet 75. cikkének (2) bekezdését módosítani kell annak érdekében, hogy a felhatalmazás további öt évig érvényes legyen, a hallgatóságos meghosszabbítás lehetőségével.
- (10) A 168/2013/EU rendeletben a Bizottság számára meghatározott felhatalmazást, amelynek értelmében a fedélzeti diagnosztikával kapcsolatos technikai követelményekre vonatkozóan felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el, a jogbiztonság érdekében egyértelművé kell tenni és pontosítani kell.

- (11) Mivel ez a rendelet a 168/2013/EU rendeletet a normatív tartalom kiterjesztése nélkül módosítja, és mivel e rendelet céljait a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a fellépés nagyságrendje és hatása miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az ugyanezen cikkben foglalt arányossági elvnek megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az említett célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (12) A 168/2013/EU rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,
- ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 168/2013/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. A 21. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„21. cikk

A fedélzeti diagnosztikai rendszerekre vonatkozó általános követelmények

- (1) Az L kategóriájú járműveket – az L1e, L2e és L6e kategóriájú járművek kivételével – a (8) bekezdés alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított funkcionális követelményeknek és vizsgálati eljárásnak megfelelő OBD-rendszerrel kell felszerelni a IV. mellékletben előírt alkalmazási időpontoktól kezdve.
- (2) A IV. melléklet 1.8.1. pontjában meghatározott időpontoktól kezdve az L3e, L4e, L5e-A és L7e-A (al)kategóriájú járműveket OBD I. fázisú rendszerrel kell felszerelni, amely ellenőrzi a kibocsátáscsökkentő rendszert mindenféle áramköri vagy elektronikai meghibásodás szempontjából, és jelzi azokat a meghibásodásokat, amelyek a VI. melléklet B1. táblázatában megállapított kibocsátási küszöbök túllépéséhez vezetnek.
- (3) A IV. melléklet 1.8.2. pontjában meghatározott időpontoktól kezdve az L3e, L4e, L5e és L7e (al)kategóriájú járműveket OBD I. fázisú rendszerrel kell felszerelni, amely ellenőrzi a kibocsátáscsökkentési rendszert mindenféle áramköri vagy elektronikai meghibásodás szempontjából, és működésbe lép, ha a VI. melléklet B1. táblázatában megállapított kibocsátási küszöbök túllépésére kerül sor. Az említett (al)kategóriájú járművekben használt OBD I. fázisú rendszereknek azt is jelezniük kell, ha a jármű olyan üzemmódba vált, amely jelentősen csökkenti a motornyomatékot.
- (4) A IV. melléklet 1.8.3. pontjában meghatározott időpontoktól kezdve az L3, L4e, L5e és L7e (al)kategóriájú járműveket OBD I. fázisú rendszerrel kell felszerelni, amely ellenőrzi a kibocsátáscsökkentési rendszert mindenféle áramköri vagy elektronikai meghibásodás szempontjából, és működésbe lép, ha a VI. melléklet B2. táblázatában megállapított kibocsátási küszöbök túllépésére kerül sor. Az említett (al)kategóriájú járművekben használt OBD I. fázisú rendszereknek azt is jelezniük kell, ha a jármű olyan üzemmódba vált, amely jelentősen csökkenti a motornyomatékot.
- (5) A IV. melléklet 1.8.4. pontjában meghatározott időpontoktól kezdve az L3e, L4e, L5e-A és L7e-A (al)kategóriájú járműveket ezenkívül OBD II. fázisú rendszerrel is fel kell szerelni, amely a katalizátor kivételével ellenőrzi a kibocsátáscsökkentő rendszer hibáit és elhasználódását, és jelzi, amennyiben ezek a VI. melléklet

B1. táblázatában az OBD-rendszerrel kapcsolatban megállapított kibocsátási küszöbértékek túllépéséhez vezetnek.

- (6) A IV. melléklet 1.8.5. pontjában meghatározott időpontoktól kezdve az L3e, L4e, L5e-A és L7e-A (al)kategóriájú járműveket ezenkívül OBD II. fázisú rendszerrel is fel kell szerelni, amely ellenőrzi a kibocsátáscsökkentő rendszer hibáit és elhasználódását, és jelzi, amennyiben ezek a VI. melléklet B2. táblázatában az OBD-rendszerrel kapcsolatban megállapított kibocsátási küszöbértékek túllépéséhez vezetnek.
- (7) Az (5) és (6) bekezdés nem vonatkozik az L3e-AxE kategóriájú Enduro motorkerékpárokra és az L3e-AxT kategóriájú Triál motorkerékpárokra.
- (8) Az OBD-rendszer funkcionális biztonsággal vagy a kibocsátáscsökkentő rendszerrel kapcsolatos hibajelzéseinek harmonizációja, valamint az eredményes és hatékony járműjavítás elősegítése érdekében a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 75. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a fedélzeti diagnosztikai rendszerre vonatkozó részletes műszaki követelmények tekintetében, a II. mellékletben található táblázat „A jármű szerkezetére és az általános típusjövahagyásra vonatkozó követelmények” című C1. részének 11. sorában meghatározott egyes jármű-kategóriák vonatkozásában, ideértve az OBD-rendszerre vonatkozó funkcionális követelményeket és az e cikk (1)–(7) bekezdésében felsorolt tárgykörök tekintetében meghatározott vizsgálati eljárásokat, valamint az V. mellékletben említett VIII. típusú vizsgálattal kapcsolatos részletes műszaki követelmények tekintetében.”

2. A 23. cikk (3) bekezdésének c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) matematikai tartóssági eljárás:

2024. december 31-ig a VII. melléklet B. táblázatában meghatározott romlási tényezőkkel való szorzás eredményei, valamint a gyártósorról való lekerülés utáni első indítás óta több mint 100 km-t megtett jármű környezeti teljesítményére vonatkozó vizsgálati eredmények a kibocsátás egyik összetevője tekintetében sem érhetik el a VI. melléklet A. részében a környezeti teljesítményre vonatkozóan megállapított határértéket.

Az első albekezdéstől függetlenül az új járműtípusok esetében 2020. január 1-jétől, meglévő járműtípusok esetében pedig a 2021. január 1-jétől 2024. december 31-ig tartó időszakban a VII. melléklet B. táblázatában meghatározott romlási tényezőkkel való szorzás eredményei és a gyártósorról való lekerülés utáni első indítás óta több mint 2 500 km-t megtett, 130 km/h-nál kisebb legnagyobb sebességű jármű, illetve több mint 3 500 km-t megtett, legalább 130 km/h legnagyobb sebességű jármű környezeti teljesítményére vonatkozó vizsgálati eredmények a kibocsátás egyik összetevője tekintetében sem érhetik el a VI. melléklet A. részében a környezeti teljesítményre vonatkozóan megállapított határértéket.”

3. A 75. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottságnak a 18. cikk (3) bekezdésében, a 20. cikk (2) bekezdésében, a 21. cikk (8) bekezdésében, a 22. cikk (5) és (6) bekezdésében, a 23. cikk (6) és (12) bekezdésében, a 24. cikk (3) bekezdésében, a 25. cikk (8) bekezdésében, a 32. cikk (6) bekezdésében, a 33. cikk (6) bekezdésében, az 50. cikk (4) bekezdésében, az 54. cikk (3) bekezdésében, a 57. cikk (12) bekezdésében, a 65. cikkben és a 74. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

elfogadására vonatkozó felhatalmazása tízéves időtartamra szól, 2013. március 22-től kezdődő hatállyal. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik öt évvel. A Bizottság legkésőbb 2022. június 22-ig és azt követően kilenc hónappal a mindenkor öt éves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról.”

4. A IV. melléklet e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

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

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök