



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

**Strasbourg, 2019. január 16.
(OR. en)**

**2018/0065 (COD)
LEX 1861**

**PE-CONS 65/1/18
REV 1**

**ENT 208
MI 850
ENV 772
CODEC 2020**

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE A 168/2013/EU RENDELETNEK
AZ EURO 5 SZINTNEK A KÉT- VAGY HÁROMKEREKŰ JÁRMŰVEK, VALAMINT A
NÉGYKEREKŰ MOTORKERÉKPÁROK TÍPUSJÓVÁHAGYÁSÁHOZ VALÓ
ALKALMAZÁSA TEKINTETÉBEN TÖRTÉNŐ MÓDOSÍTÁSÁRÓL**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2019/... RENDELETE

(2019. január 16.)

**a 168/2013/EU rendeletnek az Euro 5 szintnek
a két- vagy háromkerekű járművek, valamint
a négykerekű motorkerékpárok típusjóváhagyásához 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 véleményére¹,

rendes jogalkotási eljárás keretében²,

¹ HL C 367., 2018.10.10., 32. o.

² Az Európai Parlament 2018. november 29-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2018. december 17-i határozata.

mivel:

- (1) Azon jelentés alapján, amelyet a Bizottság megküldött az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ 23. cikkének (4) bekezdése alapján elkészített, az Euro 5 szintnek az L kategóriájú járművek esetében való bevezetésére vonatkozó átfogó környezeti hatástanulmányról (a továbbiakban: a hatástanulmány), 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 ugyanazon rendelet zökkenőmentes alkalmazása érdekében.
- (2) Ami a kibocsátáscsökkentő rendszer hibáit és elhasználódását ellenőrző és azt jelző, II. fázisú fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszer beépítésének követelményét illeti, a Bizottság a hatástanulmány 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 előirányozták. A 168/2013/EU rendelet 21. cikkében ezért rendelkezni kell a OBD II. fázisú rendszerre vonatkozó követelmény megfelelő végrehajtásához szükséges átmeneti időről.
- (3) Tekintettel arra, hogy az L1e és L2e kategóriájú járművekre eleve nem vonatkozik az a követelmény, hogy azokat felszereljék OBD I. fázisú rendszerrel, azon L6e kategóriájú járműveket is mentesíteni kell e követelmény alól, amelyeket a segédmotoros kerékpárookra vonatkozó előírásoknak megfelelően terveznek és gyártanak, meglehetősen kis mennyiségben.

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.).

- (4) Pontosítani kell, hogy az L1e és L2e kategóriájú járművek mentesülnek azon követelmény alól, hogy azokat felszereljék OBD II. fázisú rendszerrel, és e mentességet ki kell terjeszteni a könnyű négykerekű motorkerékpárokra (L6e kategória), valamint az Enduro (L3e-AxE) és a Triál (L3e-AxT) motorkerékpár-alkategóriára.
- (5) Az Enduro és a Triál motorkerékpárok élettartama rövid, és jellegükben és használatukban nagyon hasonlóak a nehéz terepjáró kvadokhoz (L7e-B), amelyek szintén mentesülnek azon követelmény alól, hogy azokat felszereljék OBD II. fázisú rendszerrel. Ezt a mentességet ezért ki kell terjeszteni az Enduro és a Triál motorkerékpárokra is.
- (6) A Bizottság a hatástanulmányban 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 megteendő távolságok összesített értékét.

- (7) Az Euro 5 határértékek teljesítéséhez szükséges technológia már rendelkezésre áll. A Bizottság azonban a hatástanulmányban arra a következtetésre jutott, 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 2024-re kell halasztani, hogy az eredeti forgatókönyvhöz képest növekedjen a költség-haszon arány. Ráadásul e járművek gyártói főként kkv-k, és több átállási időre van szükségük ahhoz, hogy költséghatékony módon át tudjanak térni a kibocsátásmentes – például elektromos – erőátviteli rendszerekre.
- (8) A 168/2013/EU rendelet 30. cikke előírja, hogy az EU-típusbizonyítványhoz mellékelni kell a vizsgálati eredményeket. Az egyértelműség kedvéért e rendelkezést módosítani kell annak tisztázása érdekében, hogy ebben az esetben a vizsgálati eredmények rögzítésére szolgáló lapról van szó.
- (9) Az Euro 5 szint zajszinthatárértékeinek a 168/2013/EU rendelet IV. mellékletében megállapított alkalmazási időpontját illető bizonyos következtetlenségeket tisztázni kell annak érdekében, hogy az Euro 5 szint új határértékeinek megállapításáig a jelenleg érvényes határértékeket (Euro 4) lehessen alkalmazni.
- (10) A 168/2013/EU rendelet felhatalmazta a Bizottságot, hogy öt éven keresztül felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amely időszak 2018. március 21-én lejárt. Mivel a típusjóváhagyással kapcsolatos joganyag elemeit folyamatosan naprakésszé kell tenni a műszaki fejlődés fényében vagy a felhatalmazások alapján egyéb módosítások bevezetése céljából, e rendeletet módosítani kell a felhatalmazás meghosszabbítása érdekében, a hallgatóságos meghosszabbítás lehetőségével.

- (11) 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.
- (12) 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 annak terjedelme és hatása miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányossági elvnek megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az említett célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (13) 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) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított funkcionális követelményeknek és vizsgálati eljárásoknak megfelelő OBD-rendszerrel kell felszerelni a IV. mellékletben előírt alkalmazási időpontoktól kezdődően.
- (2) A IV. melléklet 1.8.1. pontjában meghatározott időpontoktól kezdődően az L3e, L4e, L5e-A és L7e-A kategóriájú és alkategóriájú járműveket OBD I. fázisú rendszerrel kell felszerelni, amely ellenőrzi a kibocsátáscsökkentő rendszer mindenféle áramköri vagy elektronikai meghibásodását, 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 kezdődően az L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú és alkategóriájú járműveket OBD I. fázisú rendszerrel kell felszerelni, amely ellenőrzi a kibocsátáscsökkentési rendszer mindenféle áramköri vagy elektronikai meghibásodását, és hibajelzést küld, ha a VI. melléklet B1. táblázatában megállapított kibocsátási küszöbök túllépésére kerül sor. Az említett kategóriájú és alkategóriájú 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 kezdődően az L3e, L4e, L5e és L7e kategóriájú járműveket OBD I. fázisú rendszerrel kell felszerelni, amely ellenőrzi a kibocsátáscsökkentési rendszer mindenféle áramköri vagy elektronikai meghibásodását, és hibajelzést küld, ha a VI. melléklet B2. táblázatában megállapított kibocsátási küszöbök túllépésére kerül sor. Az említett 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 kezdődően az L3e, L4e, L5e-A és L7e-A kategóriájú és alkategóriájú járműveket ezenfelül 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 kezdődően az L3e, L4e, L5e-A és L7e-A kategóriájú és alkategóriájú 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 alkategóriájú Enduro motorkerékpárokra és az L3e-AxT alkategóriájú 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 e rendelet kiegészítésére a fedélzeti diagnosztikai rendszerre vonatkozó részletes műszaki követelmények megállapítása révén, a II. mellékletben található táblázat „A jármű szerkezetére és az általános típusjóváhagyásra vonatkozó követelmények” című C1. részének 11. sorában meghatározott egyes járműkategóriák és -alkategóriák vonatkozásában, ideértve az OBD-rendszerre vonatkozó funkcionális követelményeket és az e cikk (1)–(7) bekezdésében felsorolt tárgykörök tekintetében meghatározott vizsgálati eljárásokat is, valamint az V. mellékletben említett VIII. típusú vizsgálatra vonatkozó részletes műszaki követelmények megállapítása révén.”

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 tényezők, valamint a gyártósorról való lekerülés utáni első indítás óta több mint 100 km-t megtett jármű környezeti teljesítményére vonatkozó vizsgálati eredmények szorzatának eredménye a kibocsátás egyik összetevője tekintetében sem érheti 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 tényezők, és a gyártósorról való lekerülés utáni első indítás óta több mint 2 500 km-t megtett, 130 km/h-nál kisebb legnagyobb tervezett járműsebességű jármű, illetve több mint 3 500 km-t megtett, legalább 130 km/h legnagyobb tervezett járműsebességű jármű környezeti teljesítményére vonatkozó vizsgálati eredmények szorzatának eredménye a kibocsátás egyik összetevője tekintetében sem érheti el a VI. melléklet A. részében meghatározott, kipufogógáz-kibocsátásra vonatkozó határértéket.”

3. A 30. cikk (1) bekezdésének b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) a vizsgálati eredmények rögzítésére szolgáló lap;”.

4. A 44. cikk (1) bekezdésének második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az első albekezdés kizárólag olyan, az Unió területén található járművekre vonatkozik, amelyek gyártásuk idején érvényes EU-típusjóváhagyással rendelkeztek, amelyeket azonban ezen EU-típusjóváhagyás érvényességének lejártá előtt nem vettek nyilvántartásba, és nem helyeztek forgalomba.”

5. 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 ötéves időtartamra szól, 2013. március 22-től kezdődő hatállyal. A felhatalmazás ötéves időtartamokkal hallgatólagosan meghosszabbodik, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt. A Bizottság legkésőbb 2022. június 22-ig és azt követően kilenc hónappal a mindenkorl ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról.”

6. A II., a IV., az V. és a VI. melléklet e rendelet mellékletével összhangban 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 Strasbourgban,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

MELLÉKLET

A II., a IV., az V. és a VI. melléklet a következőképpen módosul:

1. A II. melléklet C1. részének 11. sorában az „X” jelet el kell hagyni az L6e-A és L6e-B alkategóriákra vonatkozóan.
2. A IV. mellékletben a táblázat a következőképpen módosul:
 - a) az 1.1.2.1., az 1.1.2.2. és az 1.1.2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.1.2.1.	Euro 4: VI. melléklet A1. táblázat	L1e, L2e, L6e	2017.1.1.	2018.1.1.	2020.12.31.; L2e-U és L6e- B esetében: 2024.12.31.
1.1.2.2.	Euro 4: VI. melléklet A1. táblázat	L3e, L4e, L5e, L7e	2016.1.1.	2017.1.1.	2020.12.31.; L3e-AxE és L3e-AxT esetében: 2024.12.31.
1.1.2.3.	Euro 5: VI. melléklet A2. táblázat	L1e-L7e	2020.1.1.; L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT és L6e-B esetében: 2024.1.1.	2021.1.1.; L2e-U, L3e- AxE, L3e-AxT és L6e-B esetében: 2025.1.1.	”;

b) az 1.8.1., az 1.8.2. és az 1.8.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.8.1. .	Az OBD I. fázisára vonatkozó funkcionális követelmények	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	2016.1.1.	2017.1.1.	2020.12.31.
	Az OBD I. fázisára vonatkozó környezeti vizsgálati eljárás (VIII. típusú vizsgálat)				
	Az OBD I. fázisára vonatkozó környezeti vizsgálati küszöbértékek, VI. melléklet, B1. táblázat				
1.8.2.	Az OBD I. fázisára vonatkozó funkcionális követelmények, ideértve minden olyan üzemmódot, amely jelentősen csökkenti a motornyomatékot	L3e, L4e, L5e, L7e	2020.1.1.	2021.1.1.	2024.12.31.
	Az OBD I. fázisára vonatkozó környezeti vizsgálati eljárás (VIII. típusú vizsgálat)				
	Az OBD I. fázisára vonatkozó környezeti vizsgálati küszöbértékek, VI. melléklet, B1. táblázat				
1.8.3.	Az OBD I. fázisára vonatkozó funkcionális követelmények, ideértve minden olyan üzemmódot, amely jelentősen csökkenti a motornyomatékot	L3e, L4e, L5e, L7e	2024.1.1.	2025.1.1.	”;
	Az OBD I. fázisára vonatkozó környezeti vizsgálati eljárás (VIII. típusú vizsgálat)				
	Az OBD I. fázisára vonatkozó környezeti vizsgálati küszöbértékek, VI. melléklet, B2. táblázat				

c) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„1.8.4.	Az OBD II. fázisára vonatkozó funkcionális követelmények a katalizátor ellenőrzésének kivételével	L3e (az L3e-AxE és L3e-AxT kivételével), L4e, L5e-A, L7e-A	2020.1.1.	2021.1.1.	2024.12.31.
	Az OBD II. fázisára vonatkozó környezeti vizsgálati eljárások (VIII. típusú vizsgálat)				
	Az OBD II. fázisára vonatkozó környezeti vizsgálati küszöbértékek, VI. melléklet, B1. táblázat				
1.8.5.	Az OBD II. fázisára vonatkozó funkcionális követelmények	L3e (az L3e-AxE és L3e-AxT kivételével), L4e, L5e-A, L7e-A	2024.1.1.	2025.1.1.	”;
	Az OBD II. fázisára vonatkozó környezeti vizsgálati eljárások (VIII. típusú vizsgálat)				
	Az OBD II. fázisára vonatkozó környezeti vizsgálati küszöbértékek, VI. melléklet, B2. táblázat				

d) az 1.9.1. és az 1.9.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.9.1.	Zajszintvizsgálati eljárás és határértékek, VI. melléklet, D. rész	L1e, L2e, L6e	2017.1.1.	2018.1.1.	
1.9.2.	Zajszintvizsgálati eljárás és határértékek ⁽³⁾ , VI. melléklet, D. rész	L3e, L4e, L5e, L7e	2016.1.1.	2017.1.1.	”;

e) az 1.9.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.9.4.	A 9., a 41., a 63. és a 92. számú ENSZ-EGB-előírás, valamint a Bizottság által javasolt vonatkozó új határértékek	L1e–L7e			”.
---------	---	---------	--	--	----

3. Az V. melléklet B. szakaszában az első oszlop második sorának szövege helyébe a következő szöveg lép:

„I. típusú vizsgálat (¹⁹) Részecske-tömeg (csak az Euro 5-ös szinten)”

4. A VI. melléklet a következőképpen módosul:

„a) a B1. szakaszban az „L6e-A” jármű-kategóriára vonatkozó első sort el kell hagyni;

b) a B2. szakasz első sorában:

- i. az „L3e-L7e(⁶)” kifejezés helyébe a következő kifejezés lép:

„L3e, L4e, L5e, L7e”;

- ii. az „Az L1e és L2e kategória kivételével valamennyi L kategóriájú jármű” kifejezés helyébe a következő kifejezés lép:

„Az L1e, L2e és L6e kategória kivételével valamennyi L kategóriájú jármű”.
