



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2015. november 25.
(OR. en)

14506/15

ENV 735
ENT 253
MI 753

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság
Az átvétel dátuma:	2015. november 23.
Címzett:	a Tanács Főtitkársága
Biz. dok. sz.:	D042120/03
Tárgy:	A BIZOTTSÁG (EU) .../... RENDELETE (XXX) a 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a D042120/03 számú dokumentumot.

Melléklet: D042120/03



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, XXX
D042120/03
[...] (2015) XXX draft

A BIZOTTSÁG (EU) .../... RENDELETE

(XXX)

**a 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai
(Euro 6) tekintetében történő módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

A BIZOTTSÁG (EU) .../... RENDELETE

(XXX)

a 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre¹ és különösen annak 5. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 715/2007/EK rendelet egyike a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv² által létrehozott típus-jóváhagyási eljárás hatálya alá tartozó külön jogi aktusoknak.
- (2) A 715/2007/EK rendelet előírja, hogy az új könnyű járművek új kibocsátási határértékeknek feleljenek meg, és további követelményeket ír elő az információk elérhetősége tekintetében. Az említett rendelet végrehajtásához szükséges konkrét műszaki rendelkezések a 692/2008/EK rendelettel³ kerültek elfogadásra.
- (3) A Bizottság saját tanulmányai és külső információk alapján részletes elemzést készített a 692/2008/EK rendeletben meghatározott eljárásokról, vizsgálatokról és típus-jóváhagyási követelményekről, és arra a következtetésre jutott, hogy az Euro 5/6 besorolású gépjárművek valós közúti közlekedéséből eredő kibocsátások lényegesen meghaladják a kötelező érvényű új európai menetciklus alapján mért értékeket, különösen a dízelüzemű gépjárművek NOx-kibocsátása esetében.
- (4) Az Euro szabványok és azok későbbi módosításai fokozatosan és jelentősen szigorították a kibocsátás tekintetében a gépjárművekre vonatkozó típus-jóváhagyási követelményeket. Míg általánosságban komoly csökkenést sikerült elérni a

¹ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

² Az Európai Parlament és a Tanács 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

³ A Bizottság 2008. július 18-i 692/2008/EK rendelete a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és végrehajtásáról (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.).

szabályozott szennyező anyagok gépjárművekből származó kibocsátása terén, ez nem igaz a dízelmotorok NO_x-kibocsátására, különösen a könnyű személy- és haszongépjárművek esetében. Ezért intézkedéseket kell hozni e helyzet orvoslására.

- (5) A 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 10. pontjában meghatározott, a kibocsátásszabályozási szintet csökkentő „hatástalanító berendezések” nem megengedettek. A közelmúltbeli események rámutattak arra, hogy meg kell erősíteni e szabály érvényre juttatását. Ezért célszerű előírni, hogy a nehéz tehergépjárművekre az 595/2009/EK (Euro VI) rendeletben és végrehajtási intézkedéseiben már alkalmazott elvek alapján javítani kell a típus-jóváhagyás során a gyártó által alkalmazott kibocsátáscsökkentési stratégia felügyeletét.
- (6) A dízelüzemű gépjárművekből származó NO_x-kibocsátás problémájának megoldása minden bizonnyal hozzájárulna a környezeti levegő jelenlegi, tartósan magas NO₂-szintjének csökkentéséhez, amely komoly kockázatot jelent az emberi egészség szempontjából.
- (7) A Bizottság 2011 januárjában valamennyi érdekelt fél bevonásával munkacsoportot hozott létre a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokra (RDE) vonatkozó olyan vizsgálati eljárás (RDE-vizsgálat) kidolgozása érdekében, amely jobban tükrözi a közúti közlekedésben mért kibocsátásokat. E célból – részletes szakértői megbeszélések alapján – a 715/2007/EK rendeletben javasolt lehetőség, azaz a hordozható kibocsátásmérő rendszerek (PEMS) és a kibocsátási határértékek („not-to-exceed”, NTE) alkalmazása mellett döntöttek.
- (8) Az érdekelt felekkel a CARS 2020 folyamat⁴ keretében megállapodás született arról, hogy az RDE-vizsgálati eljárások két lépésben kerülnek bevezetésre: az első, átmeneti időszakban a vizsgálati eljárásokat csak nyomon követés céljára kell alkalmazni, ezt követően pedig a kötelező érvényű kvantitatív RDE-követelményekkel együtt kell őket alkalmazni valamennyi új típusjóváhagyás és új gépjármű esetében.
- (9) Az RDE-vizsgálati eljárások a(z) (EU) [xxx/2015] bizottsági rendelettel⁵ kerültek bevezetésre. Meg kell határozni a kvantitatív RDE-követelményeket, hogy a kipufogógáz-kibocsátást minden szokásos használati körülmény mellett a 715/2007/EK rendeletben meghatározott kibocsátási határértékek alá lehessen csökkenteni. E célból figyelembe kell venni a mérési eljárások statisztikai és műszaki bizonytalanságait.
- (10) Annak érdekében, hogy a gyártók fokozatosan alkalmazkodni tudjanak az RDE-követelményekhez, a végső, kvantitatív RDE-követelmények bevezetését szintén két lépésben kell megvalósítani. Első lépésben – az Euro 6 előírások kötelező alkalmazásának időpontjától számított 4 évvel kezdődően – 2,1-os megfelelési tényező alkalmazandó. A második lépés az első lépést követő 1 évvel és 4 hónappal kezdődik, amelynek keretében a 715/2007/EK rendeletben meghatározott 80 mg/km NO_x kibocsátási határértéknek való teljes megfelelés érvényesülne, megnövelve egy, a

⁴ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: CARS 2020: Cselekvési terv a versenyképes és fenntartható európai gépjárműiparért (COM/2012/636 final).

⁵ A Bizottság [XXX]-i (EU) [xxx/2015] rendelete a 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról (HL L., 2015.XX.XX., X. o.)

hordozható kibocsátásmérő rendszer (PEMS) alkalmazásával összefüggő további mérési bizonytalanságokat figyelembe vevő tűréshatárral.

- (11) Ugyan fontos, hogy az RDE-vizsgálat lehetőleg az összes vezetési helyzetet lefedje, de el kell kerülni, hogy a vizsgált járművek vezetése részrehajlóan történjen, vagyis azzal a szándékkal, hogy a jármű ne a műszaki teljesítménye miatt, hanem a szélsőséges vezetési módok miatt feleljen meg vagy ne feleljen meg a vizsgálat során. Az ilyen helyzetek kezelésére ezért további határfeltételeket kell bevezetni az RDE-vizsgálatra vonatkozóan.
- (12) Előfordulhat, hogy az egyes, PEMS-szel vizsgált utak során tapasztalt vezetési körülmények, jellegükből adódóan, nem felelnek meg teljes mértékben a „jármű szokásos használati körülményeinek”. Ezért az említett utak során a kibocsátáscsökkentés szigorúsága változhat. Ezért, valamint a mérési eljárások statisztikai és műszaki bizonytalanságainak figyelembe vétele céljából a jövőben megfontolható, hogy az egyes, PEMS-szel vizsgált utakra alkalmazandó nem túllépendő kibocsátási határértékek tükrözzék ezen utak egyes mérhető – például a vezetési dinamikával vagy a terhekkal összefüggő – paraméterek által meghatározható jellemzőit. Amennyiben ez az elv kerül alkalmazásra, az nem vezethet az RDE-vizsgálati eljárások környezeti hatásának és hatékonyságának csökkenéséhez, amit szakértők által felülvizsgált tudományos tanulmánnyal kell alátámasztani. Ezenkívül a PEMS-szel vizsgált út során a kibocsátáscsökkentés szigorúságának értékeléséhez csak objektív tudományos okokkal – nem pedig a motor, a kibocsátáscsökkentő berendezés vagy a kibocsátáscsökkentő rendszer kalibrálása miatti okokkal – alátámasztható paraméterek vehetők igénybe.
- (13) Végezetül elismerve az NO_x-kibocsátások városi körülmények közötti szabályozásának szükségességét, sürgősen meg kell fontolni az RDE-vizsgálat városi, országúti és autópályán történő vezetési szakaszaira vonatkozó relatív súlyozás megváltoztatását, hogy a gyakorlatban biztosítani lehessen egy alacsony megfelelési tényező elérését, és ezáltal a harmadik kötelező RDE-csomagban a vezetési dinamikára vonatkozó új peremfeltételt lehessen megállapítani, amely felett az első lépés bevezetési dátumától kezdődően kiterjesztett feltételek alkalmazandók.
- (14) A Bizottság felülvizsgálja az RDE-vizsgálati eljárásra vonatkozó rendelkezéseket és az új járműtechnológiák figyelembe vétele és hatékonyságuk biztosítása érdekében kiigazítja azokat. Hasonlóképpen a Bizottság a műszaki fejlődés fényében évente felülvizsgálja a végső megfelelési tényezők megfelelő szintjét. Felülvizsgálja különösen a 692/2008/EK rendelet IIIA. mellékletének 5. és 6. függelékében meghatározott, a PEMS-szel vizsgált kibocsátási adatok értékelésének két alternatív módszerét.
- (15) Ezért a 692/2008/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (16) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 692/2008/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következő 43. és 44. pontokkal egészül ki:

„

43. „kibocsátáscsökkentési alapstratégia”: olyan kibocsátáscsökkentési stratégia, amely a gépjármű teljes sebesség- és terheléstartományában mindenkor kifejti hatását, ha egy kibocsátáscsökkentési segédstratégia nem lép életbe;

44. „kibocsátáscsökkentési segédstratégia” : olyan kibocsátáscsökkentési stratégia, amely valamilyen konkrét cél érdekében és a környezeti és/vagy üzemállapotok valamely együttesére válaszként lép életbe, és kizárólag e feltételek fennállásának ideje alatt felváltja vagy módosítja a kibocsátáscsökkentési alapstratégiát;

„.

2. A 3. cikk (10) bekezdésében a harmadik bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„

A 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) bekezdésében meghatározott dátumoktól számított három évig, valamint 10. cikkének (5) bekezdésében meghatározott dátumoktól számított négy évig a következő rendelkezéseket kell alkalmazni:

„

3. Az 3. cikk (10) bekezdésének a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„

A IIIA. melléklet 2.1. pontjának követelményei nem alkalmazandók.

„

4. A 5. cikk a következő (11) és (12) bekezdéssel egészül ki:

„

(11) A gyártó részletes dokumentációcsomagot bocsát rendelkezésre, amely tartalmazza az alábbi információkat:

a) információk az összes kibocsátáscsökkentési segédstratégia és kibocsátáscsökkentési alapstratégia működéséről, ideértve mindazon paraméterek ismertetését, melyeket valamely kibocsátáscsökkentési segédstratégia módosít, és azokat a peremfeltételeket, melyek mellett a kibocsátáscsökkentési segédstratégia működik, valamint annak megjelölését, hogy az e rendeletben meghatározott

vizsgálati eljárások feltételei mellett a kibocsátáscsökkentési segédstratégia vagy a kibocsátáscsökkentési alapstratégia lép valószínűleg működésbe;

b) a tüzelőanyag-rendszer szabályozásának logikája, az időzítési stratégiák és a »ki-be« kapcsolási pontok valamennyi üzemmódra.

(12) A (11) bekezdésben említett részletes dokumentációcsomagot szigorúan bizalmasan kell kezelni. A csomagot őrizheti a jóváhagyó hatóság vagy a jóváhagyó hatóság döntése alapján a gyártó. Amennyiben a dokumentációcsomagot a gyártó őrzi, a jóváhagyó hatóság azt az áttekintést és jóváhagyást követően azonosító számmal és keltezéssel látja el. A dokumentációt a jóváhagyás során, illetve a jóváhagyás érvényességének időtartama alatt bármikor hozzáférhetővé kell tenni a típusjóváhagyó hatóság számára.

»

5. Az I. melléklet 6. függeléke e rendelet I. mellékletének megfelelően módosul.

6. A IIIa. melléklet e rendelet II. 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.

*a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude Juncker*