



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2019.6.14.
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 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 rendelet módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

2018. december 13-án az Európai Unió Törvényszéke ítéletet hozott a T-339/16. sz. (*Ville de Paris kontra Bizottság*), a T-352/16. sz. (*Ville de Bruxelles kontra Bizottság*) és a T-391/16. sz. (*Ayuntamiento de Madrid kontra Bizottság*) számú közvetlen keresetek ügyében, melyeket a 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról szóló (EU) 2016/646 bizottsági rendelettel¹ szemben indítottak. Az (EU) 2016/646 rendelet megfelelési tényezőket határoz meg abból a célból, hogy értékelni lehessen a járművek kibocsátási határértéknek való megfelelését a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás (RDE) vizsgálata során. A kifogásolt megfelelési tényezőket a valós vezetési feltételek mellett és a laboratóriumi körülmények között mért kibocsátások közötti eltérés fokozatos csökkentése érdekében alkalmazták.

A Törvényszék nem hozott döntést a megfelelési tényezők műszaki szükségessége tekintetében. A Törvényszék megállapította, hogy az (EU) 2016/646 rendelet *de facto* módosítja az (EU) 715/2007 rendeletben meghatározott 80 mg/km-es határértéket azáltal, hogy a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások vizsgálatai során lehetővé teszi a laboratóriumi körülmények közötti vizsgálatok során mért értékeknél magasabb kibocsátási szintek alkalmazását. A Törvényszék úgy találta, hogy csak a jogalkotó vezethette volna be a megfelelési tényezők alkalmazását, mivel azok a jogalkotási aktus (a 715/2007/EK rendelet²) lényeges elemét érintik. A Törvényszék ezért megsemmisítette az (EU) 2016/646 rendelet azon részét, amely meghatározta a megfelelési tényezőket.

A megsemmisítés ezért részleges jellegű. Az (EU) 2016/427 bizottsági rendelet³ által létrehozott és az (EU) 2016/646 bizottsági rendelet⁴, az (EU) 2017/1154 bizottsági rendelet⁵ és az (EU) 2018/1832 bizottsági rendelet⁶ által tovább módosított RDE-vizsgálati eljárás tehát továbbra is hatályban marad, így azt továbbra is el kell elvégezni a típusjóváhagyás során.

¹ HL L 109., 2016.4.26., 1. o.

² Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.).

³ A Bizottság (EU) 2016/427 rendelete (2016. március 10.) a 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról (HL L 82., 2016.3.31., 1. o.).

⁴ A Bizottság (EU) 2016/646 rendelete (2016. április 20.) a 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról (HL L 109., 2016.4.26., 1. o.).

⁵ A Bizottság (EU) 2017/1154 rendelete (2017. június 7.) 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 kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló (EU) 2017/1151 rendeletnek és a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a könnyű személy- és haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról (HL L 175., 2017.7.7., 708. o.).

⁶ A Bizottság (EU) 2018/1832 rendelete (2018. november 5.) a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek, a 692/2008/EK bizottsági rendeletnek és az (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyása céljából

A jelenlegi javaslat elfogadását közvetlenül a Törvényszék által a T-339/16. sz., a T-352/16. sz. és a T-391/16. sz. közvetlen keresetben hozott ítélet indokolja, és a javaslat gyors elfogadása elengedhetetlen a 2017. szeptember 1-je óta megadott és a jövőben megadásra kerülő típusjóvá hagyásokkal kapcsolatos jogbizonytalanság elkerülése érdekében. A gazdasági szereplők számára kulcsfontosságú, hogy az alkalmazandó szabályok a lehető leghamarabb, de legkésőbb az ítélet 2020. február 23-i hatálybalépéséig tisztázásra kerüljenek. A jogbizonytalansággal kapcsolatos kockázat csökkentése érdekében a 3. cikkben szereplő időtartamot három napban határozták meg.

A 2017. szeptember 1-je óta megadott típusjóvá hagyásokkal kapcsolatos jogbizonytalanság elkerülése céljából a Törvényszék legfeljebb 12 hónapos határidőt (a 2020. február 23-ig tartó időszakot) biztosított a megsemmisítés hatálybaléptetésére, hogy a Bizottságnak elegendő idő álljon rendelkezésre az ítélet végrehajtására.

A Bizottság időközben úgy döntött, hogy a már a korábban elfogadott RDE-eljárás alkalmazásával tervezett járművek gyártóra háruló indokolatlan terhek elkerülése érdekében javaslatot tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a korábban elfogadott megfelelési tényezők újbóli bevezetésére.

A Bizottság ezenkívül azt is javasolja, hogy a hordozható mérőrendszer pontosságával kapcsolatos fejlődés figyelembevétele érdekében a jogalkotó hatalmazza fel a Bizottságot a jogalkotó által meghatározott megfelelési tényezők évente történő, lefelé való korrigálására. Ez lehetővé tenné a nitrogén-oxidok (NO_x) valós vezetési feltételek melletti kibocsátásának fokozatos további csökkentését.

• **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A kibocsátással kapcsolatos szabályokat a személygépkocsik, könnyű haszongépjárművek, tehergépjárművek, autóbuszok és távolsági buszok típusjóvá hagyására vonatkozó uniós keretrendszer részeként fogadják el. Az egymást követő „Euro” előírásokat a könnyűgépjárművek (személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek) esetében arab számokkal, a nehézgépjárművek (tehergépjárművek, autóbuszok és távolsági buszok) esetében római számokkal jelölik. A legújabb előírás a könnyűgépjárművek esetében az Euro 6, a nehézgépjárművek esetében az Euro VI jelzést viseli:

- a 2007/46/EK irányelv⁷ határozza meg a személygépkocsik, a könnyű haszongépjárművek, a tehergépjárművek, az autóbuszok és a távolsági buszok típusjóvá hagyási keretrendszerét;
- a 715/2007/EK rendelet (Euro 5 és Euro 6) 80 mg/km-ben állapítja meg a személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási határértékeket a szabályozott szennyező anyagok, különösen a nitrogén-oxidok (NO_x, azaz az NO és az NO₂ kombinált kibocsátása) tekintetében;
- a 692/2008/EK rendelet végrehajtja és módosítja a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás

alkalmazott vizsgálatok és eljárások, ezen belül a használatban lévő járművek megfelelőségére és a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokra vonatkozó vizsgálatok és eljárások továbbfejlesztése, valamint a tüzelőanyag- és elektromosenergia-fogyasztás nyomon követésére szolgáló berendezések bevezetése érdekében történő módosításáról (HL L 301., 2018.11.27., 1. o.).

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK rendeletet;

- az (EU) 2017/1151 rendelet (a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás, WLTP) és az (EU) 2018/1832 rendelet (a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokkal kapcsolatos 4. jogszabály) új vizsgálati eljárásokat határoz meg a járművek típusjóváhagyásához, és lehetővé teszi a valós körülmények közötti vizsgálatot, beleértve a független tanúsított laboratóriumok által végzett vizsgálatokat is;
- az 595/2009/EK rendelet előírja, hogy az új nehéz tehergépjárműveknek és motoroknak új kibocsátási határértékeknek kell megfelelniük, és további követelményeket vezet be az információkhoz való hozzáférés tekintetében;
- az 582/2011/EU bizottsági rendelet módosítja és végrehajtja az 595/2009/EK rendeletet a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében.

Az egymást követő Euro kibocsátási előírásoknak köszönhetően nagyon jelentős csökkenést sikerült elérni a kipufogógáz-részecskék kibocsátása terén mind a részecsketömeg (PM), mind a részecskeszám (PN) szempontjából, valamint más szennyező anyagok, például a szénhidrogének (HC) és a szén-monoxid (CO) kibocsátása terén is. A közúti közlekedésből származó NO_x-kibocsátás – különösen a nitrogén-dioxid (NO₂) kibocsátása – azonban nem csökkent a várt mértékben az Euro előírások 1991-es bevezetése óta. Ez annak tudható be, hogy a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás szintje gyakran magasabb a típusjóváhagyási vizsgálat során mért értékeknél (különösen a dízelüzemű járművek esetében).

A személygépjárműveknél az utóbbi években jelentős eltérés volt megfigyelhető a laboratóriumi vizsgálatok eredményeihez képest, ezért az ilyen járművek magas közúti kibocsátásának kezelése érdekében a Bizottság kidolgozta az RDE-vizsgálati eljárást, amelyet 2017. szeptember 1-jétől kell alkalmazni. Ez az eljárás, amely jobban tükrözi a tényleges közúti kibocsátásokat, és ezáltal csökkenti a laboratóriumban, illetve a valós vezetési feltételek mellett mért kibocsátások közötti különbséget, hordozható fedélzeti kibocsátáselemző készülékek használatával méri a kibocsátásokat valós, közúti vezetési körülmények között végzett vizsgálat során.

Az RDE-eljárás kiegészíti a laboratóriumi eljárást, lehetővé téve annak ellenőrzését, hogy a laboratóriumi vizsgálat során mért NO_x- és PN-kibocsátási szint valós vezetési körülmények között is alacsony marad-e. Az Euro 6d-TEMP vagy az Euro 6d kibocsátási előírás legutóbbi változata alapján tanúsított könnyűgépjárművek már a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásvizsgálaton estek át.

A vizsgálati eljárás jelentős módosítása mellett a gépjárművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet lehetővé fogja tenni a gépjárművek környezeti teljesítményének hatékony piacfelügyeletét is.

• **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Az európai uniós tagállamok levegőminősége az uniós, nemzeti, regionális és helyi hatóságok közös erőfeszítéseinek köszönhetően javult az elmúlt évtizedek alatt. Ezt mutatja, hogy a légszennyező anyagtól függően 10–70 % közötti kibocsátáscsökkentés valósult meg 2000 óta (a nitrogén-oxidok esetében ez az érték 42 %). Ezen eredményekhez az is hozzájárult, hogy

sikeres volt a környezetvédelmi követelményeknek a közlekedési ágazatba való beépítésén alapuló kibocsátásszabályozás⁸.

Az Európai Unió városai azonban még mindig súlyos problémákkal szembesülnek a kültéri nitrogén-dioxid-koncentráció (NO₂-koncentráció) kapcsán, mivel továbbra is a közúti közlekedés játssza a legnagyobb szerepet abban, hogy a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló irányelv (2008/50/EK irányelv) által az emberi egészséget és a környezetet érintő kockázatokkal szembeni védelem érdekében meghatározott határértékeket nem sikerül betartani. 2016-ban 19 tagállam számolt be a határértékek túllépéséről⁹, melyre főleg városi területeken került sor, a helyi forgalomból adódó magas NO_x-kibocsátás (NO + NO₂-kibocsátás) miatt. Nagymértékben hozzájárul ehhez a dízelüzemű személygépkocsik és könnyűgépjárművek NO_x-kibocsátása, amely valós vezetési körülmények között jelentősen magasabb lehet a laboratóriumi vizsgálati ciklus során alkalmazott kibocsátási határértékeknél¹⁰.

A dízelüzemű személygépjárművekre vonatkozó kötelező uniós NO_x-kibocsátási határértéket fokozatosan csökkentették az Euro 3 előírás szerinti 500 mg/km-ről (az Euro 1 és 2 előírásban még nem volt NO_x-határérték megadva a dízelüzemű járművekre) az Euro 6 előírás szerinti 80 mg/km-re¹¹. Bebizonyosodott azonban, hogy a laboratóriumi körülmények között és szabványosított vizsgálati ciklus keretében ellenőrzött NO_x-kibocsátási határértékek fokozatos szigorítása ellenére a valós vezetési feltételek melletti, tényleges NO_x-kibocsátás nem csökkent ugyanilyen mértékben (Weiss et al., 2011).

A fentiekre reagálva a Bizottság kidolgozta a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokra (RDE) vonatkozó vizsgálati eljárást. Ez az új eljárás kulcsfontosságú szerepet játszik a dízelüzemű gépkocsikból származó, valós vezetési feltételek melletti NO_x-kibocsátás szabályozásában. Az eljárást 2016 elején vezették be nyomkövetési célból, a laboratóriumi vizsgálat kiegészítéseként, majd 2017. szeptember 1-jétől vált alkalmazandóvá az új járműtípusokra; 2019. szeptember 1-jétől pedig valamennyi új jármű esetében alkalmazni kell.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

A javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 114. cikke.

• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

A gépjárművek típusjóváhagyására vonatkozó egyéb szabályozással összhangban a megfontolás tárgyává tett fellépés alapja az Európai Unió működéséről szóló szerződésnek a belső piac működését biztosító 114. cikke.

A gépjárműipar területén az egységes piac működését akadályozó gátak elkerülése érdekében, valamint a légszennyezettség és az éghajlatváltozás transznacionális jellege miatt uniós szintű

⁸ Lásd: COM(2018)330, Védelmet nyújtó Európa: Tiszta levegőt mindenkinek!

⁹ Lásd: Európai Környezetvédelmi Ügynökség, 2019. Air Quality in Europe – 2018 Report („Levegőminőség Európában – 2018. évi jelentés”).
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

¹⁰ A nitrogén-oxid-kibocsátás hozzávetőleg 40 %-a a közúti közlekedésből származik az EU-ban. A közlekedésből eredő összes nitrogén-oxid-kibocsátás 80 %-áért pedig a dízelüzemű járművek a felelősek.

¹¹ Az Euro 6 előírás szerinti NO_x-határértéket 2007-ben vezették be, és 2014 szeptemberétől vált alkalmazandóvá az új járműtípusokra, 2015 szeptemberétől pedig az új járművekre.

fellépésre van szükség. Noha a főbb mérgező légszennyező anyagok hatása a forrás közelében a legsúlyosabb, a levegőminőségre gyakorolt hatás nem korlátozódik a helyi szintre, és a határokon átnyúló szennyezés olyan súlyos környezetvédelmi probléma, amely gyakran megghiúsítja a nemzeti megoldások sikerét. A légköri modellek azt mutatják, hogy egy adott tagállamban kibocsátott szennyezés más tagállamok légszennyezéséhez is hozzájárul. A légszennyezés problémájának megoldásához ezért összehangolt uniós szintű fellépésre van szükség.

- **Arányosság**

A javaslat arányos, mivel biztosítja a szükséges jogi módosítást, ugyanakkor nem lépi túl a célkitűzések – egyrészt a gépjárművekből származó szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésének, másrészt a jogbiztonság gépjárműgyártók számára való garantálásának – teljesítéséhez szükséges mértéket. A javaslat rögzíti az ahhoz szükséges jogi feltételeket, hogy a lehetséges mértékben fenntartsák a gyártók között az egyenlő versenyfeltételeket.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Rendelet alkalmazása indokolt, mivel a jogi aktus egy korábbi rendeletet módosít.

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

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

Tárgyaltan.

- **Konzultációk az érdekelt felekkel**

Az RDE-megfelelési tényezők elfogadása előtt a Bizottság kérdőív formájában konzultált a gépjárműipar terén érdekelt felekkel. Ennek keretében műszaki információkra és adatokra kérdeztek rá, melyeket felhasználtak a bizottsági értékelés elkészítéséhez. A kérdések a következő három témát járták körül:

a) a dízelüzemű járművek új flottájának összetétele az NO_x-csökkentési technológiák szempontjából;

b) az e járművek valós vezetési feltételek melletti jelenlegi kibocsátáscsökkentési teljesítményére vonatkozó adatok;

c) az NO_x-kibocsátáscsökkentési teljesítményükkel kapcsolatos általános fejlesztési potenciál.

A kérdőívre négy válasz érkezett a következő szervezetektől: Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (European Automobile Manufacturers' Association, ACEA), a Katalizátoros Kibocsátásszabályozás Szövetsége (Association for Emissions Control by Catalyst, AECC), egy járműgyártó-szövetség és egy jelentős alkatrészgyártó (mely utóbbiak névtelenséget kérve küldték be válaszaikat). Az érintett munkacsoportokon belüli írásbeli és többszöri szóbeli megkeresés ellenére önálló járműgyártóktól nem érkezett visszajelzés. A négy válaszadó közül csak az AECC és az alkatrészgyártó szolgáltatott releváns információkat és adatokat. A másik két válasz az adott kontextusban csak igen korlátozott mértékben hasznosítható.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Az (EU) 2016/646 rendelet elfogadása előtt a Bizottság Közös Kutatóközpontja (JRC) metatanulmányt készített az Euro 6 besorolású dízelüzemű járműveken hordozható kibocsátásmérő rendszerekkel (PEMS) elvégzett vizsgálatok NO_x-kibocsátási adatairól. Az

eredményül kapott adatkészlet 36, különböző típusú dízelüzemű járművet és 234 egyedi vizsgálati utat foglalt magában. Az átfogó és megbízható adatkészletről kiderült, hogy az Euro 6 besorolású dízelüzemű járművek átlagos közúti NO_x-kibocsátási szintjének értéke körülbelül 4 volt (ami az előírt NO_x-határérték négyszeresének felel meg).

- **Hatásvizsgálat**

A javaslat nem igényel hatásvizsgálatot. A kezdeményezés egyszerűen oly módon módosítja a jogi eszközt, hogy az tartalmazza az RDE-vizsgálati eljárás helyes alkalmazásához szükséges, a már meglévőkkel egyező megfelelési tényezőket, és felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítás érdekében később felülvizsgálja és tovább csökkentse őket. A megfelelési tényezők nincsenek hatással a 715/2007/EK rendeletben meghatározott jelenlegi kibocsátási határértékekre, amelyek a 715/2007/EK rendelet¹² elfogadásakor hatásvizsgálat tárgyát képezték.

- **Alapjogok**

E javaslat nem érinti az alapjogok védelmét.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Tárgytalan.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Tárgytalan.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Tárgytalan.

¹² Bizottsági szolgálati munkadokumentum – Melléklet a következőhöz: Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete 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 végleges}.

/* SEC/2005/1745 */

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 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 rendelet módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

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 keretében,
 mivel:

- (1) A 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet² egyike a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv³ által létrehozott típusjóváhagyási keretrendszer hatálya alá tartozó külön jogi aktusoknak.
- (2) A 715/2007/EK rendelet előírja, hogy az új könnyűgépjárműveknek meg kell felelniük bizonyos kibocsátási határértékeknek (az Euro 5 és Euro 6 előírásnak), valamint további követelményeket ír elő a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége tekintetében. Az említett rendelet végrehajtásához szükséges konkrét műszaki rendelkezések a 692/2008/EK bizottsági rendelettel⁴, majd ezt követően az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelettel⁵ kerültek elfogadásra.

¹ HL C, , , o.

² Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.).

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

⁴ A Bizottság 692/2008/EK rendelete (2008. július 18.) 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.).

⁵ A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) 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

- (3) Az Euro előírások bevezetése és azok későbbi módosításai fokozatosan és jelentősen szigorították a gépjárművek kibocsátásaira vonatkozó típusjóváhagyási követelményeket. Míg a járművek terén általánosságban jelentős kibocsátáscsökkentés valósult meg a szabályozott szennyező anyagok tekintetében, a dízelmotorok NO_x-kibocsátása és a közvetlen benzinbefecskendezésű motorok részecskekibocsátása kivételt képezett ez alól, különösen a könnyűgépjárművekbe szerelt motorok esetében. Ezért intézkedéseket kell hozni e helyzet orvoslására.
- (4) A Bizottság saját tanulmányai és külső információk alapján részletes elemzést készített a 692/2008/EK rendeletben meghatározott típusjóváhagyási követelményekről, eljárásokról és vizsgálatokról, és arra a következtetésre jutott, hogy az Euro 5 vagy Euro 6 besorolású járművek valós közúti közlekedéséből eredő kibocsátások lényegesen meghaladják a kötelező érvényű új európai menetciklus (NEDC) alapján mért értékeket, különösen a dízelüzemű járművek NO_x-kibocsátása esetében.
- (5) Ennek eredményeként a Bizottság új módszertant dolgozott ki a járművek valós vezetési körülmények közötti kibocsátásának vizsgálatára: a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokra (RDE) vonatkozó vizsgálati eljárást. Az RDE-vizsgálati eljárást az (EU) 2016/427⁶ és az (EU) 2016/646⁷ bizottsági rendelet vezette be, majd ezt követően az (EU) 2017/1151 rendelet átvette, az (EU) 2017/1154 bizottsági rendelet⁸ pedig továbbfejlesztette az eljárást.
- (6) Az (EU) 2016/646 rendelet⁹ meghatározta az RDE-vizsgálati eljárás alkalmazásának kezdőnapjait, valamint az RDE-eljárással kapcsolatos megfelelési kritériumokat. E célból szennyezőanyag-specifikus megfelelési tényezőket határoztak meg a hordozható kibocsátásmérő rendszerekkel (PEMS) végzett mérések statisztikai és műszaki bizonytalanságainak figyelembevétele érdekében.
- (7) 2018. december 13-án a Törvényszék ítéletet hozott a T-339/16. sz., a T-352/16. sz. és T-391/16. sz. egyesített ügyekben¹⁰, melyek az (EU) 2016/646 rendelet megsemmisítésére irányultak. A Törvényszék megsemmisítette a (EU) 2016/646 rendelet azon részét, amely megfelelési tényezőket határozott meg az RDE-vizsgálati

tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.).

⁶ A Bizottság (EU) 2016/427 rendelete (2016. március 10.) a 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról (HL L 82., 2016.3.31., 1. o.).

⁷ A Bizottság (EU) 2016/646 rendelete (2016. április 20.) a 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról (HL L 109., 2016.4.26., 1. o.).

⁸ A Bizottság (EU) 2017/1154 rendelete (2017. június 7.) 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 kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló (EU) 2017/1151 rendeletnek és a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a könnyű személy- és haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról (HL L 175., 2017.7.7., 708. o.).

⁹ A Bizottság (EU) 2016/646 rendelete (2016. április 20.) a 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról (HL L 109., 2016.4.26., 1. o.).

¹⁰ A T-339/16., T-352/16. és T-391/16. sz., *Ville de Paris, Ville de Bruxelles és Ayuntamiento de Madrid kontra Bizottság* ügyekben hozott 2018. december 13-i ítélet, EU:T:2018:927.

eredmények megfelelőségének a 715/2007/EK rendeletben megállapított kibocsátási határértékek alapján való értékelése céljából. A Törvényszék úgy találta, hogy csak a jogalkotó vezethette volna be a megfelelési tényezők alkalmazását, mivel azok a 715/2007/EK rendelet lényeges elemét érintették.

- (8) A Törvényszék nem kérdőjelezte meg a megfelelési tényezők műszaki indokoltságát. Ezért, és tekintettel arra, hogy a technológiai fejlődés jelenlegi állása mellett még mindig eltérés van a valós vezetési körülmények között és a laboratóriumban mért kibocsátások között, helyénvaló a megfelelési tényezőket a 715/2007/EK rendeletbe bevezetni.
- (9) Annak érdekében, hogy az RDE-vizsgálati eljárás keretében a gyártók meg tudjanak felelni az Euro 6 kibocsátási határértékeknek, az RDE-re vonatkozó megfelelési kritériumokat két lépésben kell bevezetni. Az első lépésben a gyártó kérésére ideiglenes megfelelési tényezőt kell alkalmazni, míg második lépésben csak a végső megfelelési tényező alkalmazható. A Bizottságnak a műszaki fejlődés fényében nyomon kell követnie a végső megfelelési tényezőket.
- (10) A Lisszaboni Szerződés lehetővé teszi, hogy a jogalkotó felhatalmazást adjon a Bizottság részére olyan általános hatályú nem jogalkotási aktusok elfogadására, amelyek a jogalkotási aktusok egyes nem alapvető rendelkezéseit egészítik ki, illetve módosítják. Az EUMSZ 290. cikkének (1) bekezdése szerinti felhatalmazás alapján elfogadható intézkedések lényegében megfelelnek az 1999/468/EK tanácsi határozat¹¹ 5a. cikkével bevezetett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás hatálya alá tartozó intézkedéseknek. Ezért a 715/2007/EK rendeletnek az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás alkalmazására vonatkozó rendelkezéseit az EUMSZ 290. cikkéhez kell igazítani.
- (11) Az uniós levegőminőségi célkitűzések eléréséhez és a járművek kibocsátásának csökkentéséhez való hozzájárulás érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. cikke alapján jogi aktusokat fogadjon el a típusjóváhagyással kapcsolatos konkrét eljárások, vizsgálatok és követelmények részletes szabályaira vonatkozóan. E felhatalmazásnak ki kell terjednie a 715/2007/EK rendeletnek a következők tekintetében való kiegészítésére: a fent említett felülvizsgált szabályok, valamint a kibocsátások mérésére szolgáló vizsgálati ciklusok; a kibocsátáscsökkentő rendszerek hatékonyságát csökkentő hatástalanító berendezések használatára vonatkozó tilalom végrehajtásával kapcsolatos követelmények; a gyártók azon kötelezettségének végrehajtásához szükséges intézkedések, melynek értelmében korlátlan és szabványosított hozzáférést kell biztosítaniuk a járműjavítási és -karbantartási információkhoz; egy átdolgozott részecskemérési eljárás elfogadása. A felhatalmazásnak továbbá tartalmaznia kell a 715/2007/EK rendelet módosítására való jogosultságot is a végső megfelelési tényezőknek a hordozható kibocsátásmérő rendszerek terén elért műszaki fejlődés figyelembevétele céljából való, lefelé történő módosítása, valamint a részecsketömeg-alapú határértékek újrakalibrálása és a részecskeszám-alapú határértékek bevezetése érdekében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

¹¹ A Tanács 1999/468/EK határozata (1999. június 28.) a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról (HL L 184., 1999.7.17., 23. o.).

előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

- (12) A végrehajtás folyamatosságának a műszaki fejlődés fényében történő biztosítása érdekében az e rendelet hatálybalépésekor folyamatban lévő, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásokat, amelyek esetében a bizottság már véleményt nyilvánított, az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének megfelelően le kell zárni.
- (13) A 715/2007/EK rendelet 4. cikke (2) és (3) bekezdésének egységes feltételek alapján történő végrehajtása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹² megfelelően kell gyakorolni.
- (14) Mivel e rendelet céljait – nevezetesen az alapvető levegőminőségi célkitűzések eléréséhez való hozzájárulás érdekében a gépjárművek kibocsátására vonatkozó szabályok meghatározását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, ugyanis az érvényes típusjóváhagyással rendelkező gépjárműveket a nemzeti határokon átnyúlóan is forgalomba lehet hozni, uniós szinten azonban e célok a fellépés nagyságrendje és hatásai miatt jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubsidiaritás elvének megfelelően. Az ugyanezen cikkben foglalt arányossági elvnek megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (15) A 715/2007/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 715/2007/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. a 2. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A gyártó kérésére az e rendelet szerint megadott típusjóváhagyás kiterjeszthető az (1) bekezdésben meghatározott járműveken kívül a 2007/46/EK irányelv II. mellékletében meghatározott, 2 840 kg referenciatömeget meg nem haladó M₁, M₂, N₁ és N₂ kategóriájú járművekre, amelyek megfelelnek az e rendeletben megállapított követelményeknek.”;
2. a 3. cikkben a bevezető szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„E rendelet alkalmazásában a következő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni: ”;
3. a 4. cikk a következőképpen módosul:
 - a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A gyártók kötelesek bizonyítani, hogy minden új jármű, amelyet a Közösségben értékesítenek, regisztrálnak vagy üzembe helyeznek, az e rendeletben foglaltaknak megfelelő típusjóváhagyással rendelkezik. A gyártóknak azt is

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

bizonyítaniuk kell, hogy a Közösségben értékesített vagy üzembe helyezett valamennyi, típusjóvá hagyást igénylő új kibocsátáscsökkentő pótkerendezés az e rendeletben foglaltaknak megfelelő típusjóvá hagyással rendelkezik.

A gyártók kötelezettségei magukban foglalják az I. mellékletben foglalt kibocsátási határértékeknek való megfelelést. Az I. melléklet 2. táblázatában meghatározott Euro 6 kibocsátási határértékeknek való megfelelés megállapítása céljából a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások (RDE) bármely érvényes vizsgálata során meghatározott kibocsátási értékeket el kell osztani az I. melléklet 2a. táblázatában megadott, vonatkozó megfelelési tényezővel. Az eredménynek az említett melléklet 2. táblázatában meghatározott Euro 6 kibocsátási határérték alatt kell maradnia.”;

b) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A (2) és a (3) bekezdésben említett konkrét eljárásokat és követelményeket a Bizottságnak végrehajtási jogi aktusok útján kell megállapítania. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.”;

4. az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A gyártó köteles olyan felszereléssel ellátni a járművet, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrészek tervezése, kialakítása és összeállítása lehetővé tegye a jármű számára a rendes használat során az e rendeletnek való megfelelést.”;

b) a (3) bekezdés bevezető mondata helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az (1) és a (2) bekezdésnek a konkrét követelmények meghatározása, valamint az ebben a bekezdésben meghatározott konkrét típusjóvá hagyási eljárások, vizsgálatok és követelmények kidolgozása révén való kiegészítése céljából, különösen a következőkkel kapcsolatban:”;

5. a 6. cikk (7) bekezdésének második mondata helyébe a következő szöveg lép:

„Abban az esetben, ha ezek az információk az adott időpontban még nem állnak rendelkezésre, vagy még nem felelnek meg az ebben a rendeletben foglaltaknak, a gyártónak a típusjóvá hagyás időpontjától számított hat hónapon belül biztosítania kell azokat.”;

6. a 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

A járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférésre vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a 6. és a 7. cikk kiegészítése céljából. Ez magában foglalja az OBD-információk, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk rendelkezésre bocsátásának módjával kapcsolatos műszaki előírások meghatározását és frissítését, különös figyelmet fordítva a kis- és középvállalkozások sajátos igényeire.”;

7. a 10. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) 2007. július 2-től kezdődő hatállyal a nemzeti hatóságok nem tagadhatják meg a gyártó által kért EK-típusjóváahagyás vagy nemzeti típusjóváahagyás megadását egy új járműtípusra a járművek kibocsátásaival vagy üzemanyag-fogyasztásával kapcsolatos okokból, illetve nem tilthatják meg egy új jármű nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy üzembe helyezését akkor, ha az érintett jármű e rendeletnek, valamint különösen az I. melléklet 1. táblázatában meghatározott Euro 5, illetve az I. melléklet 2. táblázatában meghatározott Euro 6 határértékeknek megfelel, figyelemmel a 4. cikk (1) bekezdésének második albekezdésére.”;

b) a (4) és az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) 2014. szeptember 1-jétől, valamint az N₁ kategória II. és III. osztályába és az N₂ kategóriába tartozó járművek esetében 2015. szeptember 1-jétől a nemzeti hatóságoknak meg kell tagadniuk az EK-típusjóváahagyás vagy a nemzeti típusjóváahagyás megadását a kibocsátásokkal vagy az üzemanyag-fogyasztással kapcsolatos okokból azokra az új járműtípusokra, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, valamint különösen az I. melléklet 2. táblázatában meghatározott Euro 6 határértékeknek.

Az Euro 6 határértékeknek való megfelelést valamennyi érvényes RDE-vizsgálat során az I. melléklet 2a. táblázatában meghatározott szennyezőanyag-specifikus megfelelési tényező figyelembevételével kell megállapítani a 4. cikk (1) bekezdésének második albekezdésével összhangban.

(5) 2015. szeptember 1-jétől, valamint az N₁ kategória II. és III. osztályába és az N₂ kategóriába tartozó járművek esetében 2016. szeptember 1-jétől azon új járművek tekintetében, amelyek [„esetében a (4) bekezdés második albekezdésével összhangban megállapították, hogy”] nem felelnek meg e rendeletnek, valamint különösen az I. melléklet 2. táblázatában meghatározott Euro 6 határértékeknek, a nemzeti hatóságoknak úgy kell tekinteniük, hogy a megfeleléségi igazolások már nem érvényesek a 2007/46/EK irányelv 18. cikkében foglaltak céljára, és a kibocsátásokkal vagy az üzemanyag-fogyasztással kapcsolatos okokból meg kell tiltaniuk az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és üzembe helyezését.

Az Euro 6 határértékeknek való megfelelést valamennyi érvényes RDE-vizsgálat során az I. melléklet 2a. táblázatában meghatározott szennyezőanyag-specifikus megfelelési tényező figyelembevételével kell megállapítani a 4. cikk (1) bekezdésének második albekezdésével összhangban.”;

8. a 11. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A nemzeti hatóságoknak meg kell tiltaniuk az e rendelet szerint jóváahagyott járművekbe szánt új kibocsátáscsökkentő pótkerendelések értékesítését, illetve járműbe szerelését, ha azok nem olyan típusúak, mint amelyre a típusjóváahagyást e rendeletnek megfelelően megadták.”;

9. a 12. cikk (1) bekezdésének első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok rendelkezhetnek pénzügyi ösztönzők alkalmazásáról az e rendeletnek megfelelő, sorozatban gyártott járművek tekintetében.”;

10. a 14. cikk (2) és (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14a. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a Járműelőírások Harmonizálása Világforum védnöksége alatt folyó ENSZ EGB Légszennyezőrészecske-vizsgáló Program eredményein alapuló alábbi intézkedések elfogadása céljából, a meglévő uniós környezetvédelmi szint csökkentése nélkül:

a) e rendelet módosítása az I. mellékletben meghatározott részecsketömeg- és részecskeszám-határértékek felülvizsgálata céljából;

b) e rendelet kiegészítése egy átdolgozott részecskeszámmérési eljárás elfogadása révén.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, melyek:

a) kiegészítik e rendeletet az eljárások, a vizsgálatok és a követelmények, valamint a kibocsátások mérésére szolgáló vizsgálati ciklusok kiigazítása révén, hogy azok megfelelően tükrözzék a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokat;

b) módosítják e rendeletet az I. melléklet 2a. táblázatában meghatározott szennyezőanyag-specifikus megfelelési tényezőknek a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítása révén.”;

11. a szöveg a következő 14a. cikkel egészül ki:

„14a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak az 5. cikk (3) bekezdésében, a 8. cikkben, valamint a 14. cikk (2) és (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól *[a hatálybalépés időpontja]*-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja az 5. cikk (3) bekezdése, a 8. cikk, valamint a 14. cikk (2) és (3) bekezdése szerinti felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

- (6) Az 5. cikk (3) bekezdése, a 8. cikk, valamint a 14. cikk (2) és (3) bekezdése értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”;

12. a 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot a 2007/46/EK irányelv 40. cikke (1) bekezdésében említett bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.”;
13. az I. melléklet e rendelet mellékletével összhangban módosul.

2. cikk

Ez a rendelet nem érinti azokat a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése, 8. cikke, valamint 14. cikkének (2) és (3) bekezdése szerinti, folyamatban lévő eljárásokat, amelyekben a bizottság már az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének megfelelően véleményt nyilvánított.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik 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