

III

(Előkészítő jogi aktusok)

EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG

2009. JANUÁR 14–15-ÉN TARTOTT, 450. PLENÁRIS ÜLÉSÉN

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság Véleménye Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a gépjárművek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról

COM(2008) 316 végleges – 2008/0100 (COD)

(2009/C 182/08)

Előadó: **Virgilio RANOCCHIARI**

2008. június 9-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a gépjárművek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról

COM(2008) 316 végleges – 2008/0100 (COD).

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció 2009. január 6-án elfogadta véleményét (Előadó: Virgilio RANOCCHIARI).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság január 14–15-én tartott, 450. plenáris ülésén (a január 14-i ülésnapon) 173 szavazattal 2 ellenében, 1 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB mindig is sikraszállt a jogszabályok korszerűsítését célzó kezdeményezések mellett, különösen ha azok olyan érzékeny témákat érintenek, mint a biztonság vagy a környezetvédelem. Következésképpen üdvözli az Európai Bizottság rendeletjavaslatát, amely a gépjárművek és abroncsok típusjóváhagyásának szabályozása révén a benne említett mindhárom fontos kérdésre megoldást keres.

1.2 Az Európai Bizottság azon szándéka, hogy több mint 150 irányelvet hatályon kívül helyezve egyetlen rendelettel váltsa fel azokat, első látásra rendkívül érdekes, és minden bizonnyal el is éri az egyszerűsítésre irányuló törekvését. Ugyanakkor, ha a javaslat számításai hibásak, ez az opció újabb, a jelenlegivel nem minden esetben összeegyeztethető eljárásokat vezethet be, tovább

súlyosbítva az iparág és a tagállami hatóságok nehézségeit és terheit.

1.3 Az EGSZB felveti a kérdést, hogy vajon hogyan illeszkedik a javaslat a gépjárművek jóváhagyásáról szóló közelmúltbeli (2007/46/EK) keretirányelvhez, illetve a jelenleg kidolgozás alatt álló ENSZ/EGB-előírásokhoz, melyekről a későbbiekben még részletesebben is szót ejtünk a véleményben.

1.4 Az EGSZB szerint a típus-jóváhagyási folyamatok és eljárások egyszerűsítése – amit az Európai Bizottság harmonizált szabályok bevezetése révén kíván elérni – úgy valósítható meg, ha a jelenlegi, illetve jövőbeli ENSZ/EGB-szabványokat fokozatosan, a technikai fejlődésnek megfelelő kiigazításokkal beépítjük a gépjárművek jóváhagyásáról szóló említett irányelv IV. mellékletébe.

1.5 Ami a fejlett biztonsági technológiák kérdését illeti: mivel nem mindegyik esetben állnak rendelkezésre a megfelelő műszaki leírások, és nem egyforma szinten, az EGSZB szerint ezekkel inkább egyedi javaslatokban kellene foglalkozni, amelyek tekintetbe veszik az ENSZ/EGB genfi munkacsoportjában folyó munka aktuális eredményeit.

1.6 Végezetül, ami a gumiabroncsokra vonatkozó szabványok kérdését illeti, az EGSZB elfogadja az iparág javaslatát, amely betartja az európai biztonsági javaslat menetrendjét, de egyszerűsíti azt: a tervezett öt bevezetési ciklus helyett csupán kettőt javasol.

1.7 A hangoztatott kételyek miatt az EGSZB örömmel fogadta az Európai Parlamentnek azt a kezdeményezését, hogy – az Európai Bizottság megbízásából készült tanulmányt követően – újabb tanulmányt készítsenek a tárgyban. Ez a második tanulmány azonban az egyértelműsítést illetően nem hozta meg a várt eredményeket.

1.8 A javasolt megoldások némelyikéhez szükséges költség-haszon elemzés hiányában az EGSZB attól tart, hogy az iparra – ennél fogva a fogyasztókra – nehezedő pluszköltségek tovább lassítják majd a forgalomban közlekedő európai gépkocsipark lecserélődését, amely a jelenlegi gazdasági válság miatt már amúgy is lelassult.

1.9 Végezetül az EGSZB azt ajánlja, hogy a tagállamok típusjóváahagyást ellenőrző hatóságai a tárgyalat elfogadása után különös éberséggel vizsgálják meg, hogy az Európába importált járművek – és különösen azok gumiabroncsai – megfelelnek-e a biztonsági előírásoknak.

2. Bevezetés

2.1 Az elmúlt évtizedben megvalósult jelentős fejlődés ellenére a gépjárművek biztonsága és a környezet védelme továbbra is joggal áll az Európai Unió figyelmének középpontjában. Konkrétan az ad okot aggodalomra, hogy mindeddig csak szerény eredményeket sikerült elérni a közlekedésből származó környezet-szennyezés – elsősorban a CO₂-kibocsátás –, illetve a súlyos közúti balesetek áldozatainak számának csökkentése terén. Még mindig évente több mint 44 000-en halnak meg és további 1,7 millióan sérülnek meg közúti balesetekben a 27 tagállamban (1).

2.2 Mint közismert, az EU típus-jóváahagyási szabályozása pontos előírások betartására kötelezi a gépjárműgyártókat – ezek egy részről a gépjárműben utazók optimális biztonságát, másrészt a környezet védelmét kívánják biztosítani. A típus-jóváahagyási szabályozás jelenleg közel 60 – mintegy 50 biztonsági és 10 környezetvédelmi – alapisírvérből áll össze, melyhez megközelítőleg 100 kapcsolódó módosító irányelv adódik hozzá.

2.3 A gépjárműágazatban jelenleg folyó kutatás és fejlesztés immár lehetővé teszi, hogy lényegre törőbb és hatékonyabb

(1) Forrás: CARE (Community Road Accident Database): a közúti balesetekről a tagállamok által szolgáltatott adatokat összegyűjtő és feldolgozó európai adatbázis.

választ adjunk erre a két kihívásra a közúti balesetek számát és a szennyezést egyaránt csökkenteni képes új technológiák alkalmazása révén, mind az újonnan tervezett, mind pedig – legalább részben – a jelenleg futó járműpark esetében.

2.4 A CARS 21 (2) ajánlái szerint ezek a súlyos problémák integrált megközelítést igényelnek, melynek célkitűzései – amint a Bizottság alelnöke, Günter Verheugen is kiemelte a rendeletjavaslat ismertetése alkalmával – a polgárok, a környezet és az iparág érdekeit egyaránt szolgálják. Az EU biztonsági és környezetvédelmi céljainak megvalósítása érdekében rendszeresen korszerűsíteni kell az új gépjárművek gyártására vonatkozó különböző szabályozásokat. Másrésztől korlátozni kell az iparra nehezedő szabályozási terheket, ahol lehet, egyszerűsítve a meglévő szabályozást. A fent idézett CARS dokumentum ebből a megfontolásból az ENSZ/EGB-szabványok (3) alkalmazását ajánlja, ahol rendelkezésre állnak ilyenek.

3. Az Európai Bizottság javaslata

3.1 A rendeletre irányuló javaslat három területen kívánja módosítani a meglévő gépjármű-típusjóváahagyási szabályozást: **az egyszerűsítés, a fejlett biztonsági rendszerek és a gumiabroncsok tekintetében.**

A javasolt rendelet konkrét céljai:

3.1.1 A gépjárművek és alkatrészeik biztonságára vonatkozó jelenlegi típus-jóváahagyási szabályozás módosítása:

Az Európai Bizottság hatályon kívül kíván helyezni több mint 150 meglévő irányelvet, és azokat egyetlen egységes, az EU-ban közvetlenül alkalmazandó tanácsi és európai parlamenti rendelettel kívánja felváltani.

3.1.2 Az alábbi biztonsági követelmények bevezetése:

- 2012-től elektronikus stabilitásszabályozó rendszer (ESC) kötelező beépítése az új személyautó- és haszongépjárműszériákba, illetve 2014-ig minden új gyártású gépjárműbe. Az ESC a gépjármű fék- és motorrendszerét szabályozva segíti a vezetőt abban, hogy kritikus helyzetekben (például rossz útviszonyok között vagy túl nagy sebességgel történő kanyarodáskor) is ura maradjon a járműnek.
- 2013-tól **fejlett vészfékező rendszer** (AEBS) kötelező beépítése a nehéz járművekbe, amely érzékelői révén figyelmezteti a vezetőt, ha túl közel megy az előtte haladó gépjárműhöz, és bizonyos helyzetekben vészfékezéssel

(2) COM(2007) 22 végleges, 2007. február 7. – A 21. századi versenyképesség autóipari szabályozási keret.

(3) Az Egyesült Nemzetek Szervezete genfi székhelyű Európai Gazdasági Bizottsága közös szabványok és szabályok kialakításával segíti 56 tagállamának együttműködését és integrációját különböző területeken, köztük a gépjármű-típusjóváahagyás terén.

igyekszik megelőzni vagy enyhíteni az ütközés következményeit. 2015-ig minden új gyártású járművet fel kell szerelni a rendszerrel.

- 2013-tól **sávellhagyásra figyelmeztető (LDW) rendszer** kötelező beépítése a nehéz járművekbe, amely figyelmezteti a vezetőt, ha járműve nem szándékosan – főként a vezető figyelmetlensége miatt – a sáv elhagyására készül. 2015-ig minden új gyártású járművet fel kell szerelni a rendszerrel ⁽⁴⁾.

3.1.3 Gumiabroncsokra vonatkozó új előírások ⁽⁵⁾:

- 2012-től kötelezővé válnának a **kis gördülési ellenállású gumiabroncsok** (LRRT), amelyek a menet közben – főként a kerék, az abroncs, illetve az útburkolat deformálódása miatt – keletkező mozgási ellenállás csökkentésével alacsonyabb üzemanyag-fogyasztást eredményeznek;
- 2012-től kötelező válnának az **abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek** (TPMS), amelyek figyelmeztetik a vezetőt, ha az abroncsnyomás az optimális szint alá csökken;
- **zajcsökkentés**: a rendeletjavaslat I. mellékletében leírtak szerint;
- **nedves tapadás**: a rendeletjavaslat I. mellékletében leírtak szerint.

4. Általános megjegyzések

4.1 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság javaslatát, amely a gépjárműgyártásra vonatkozó harmonizált előírások bevezetésével kívánja biztosítani a belső piac gördülékeny működését, és egyúttal magas szintű biztonságot és környezetvédelmet kíván garantálni.

⁽⁴⁾ A biztonsági követelményekre vonatkozó kötelező határidők összefoglalása:

- ESC: 2012.10.29. az új típusjóváahagyások, 2014.10.29. az újonnan regisztrált járművek esetében
- AEBS: 2013.10.29. az új típusjóváahagyások, 2015.10.29. az újonnan regisztrált járművek esetében
- LDW: 2013.10.29. az új típusjóváahagyások, 2015.10.29. az újonnan regisztrált járművek esetében.

⁽⁵⁾ A világosság kedvéért összefoglaljuk a gumiabroncs-előírásokra vonatkozóan az Európai Bizottság által javasolt határidőket:

- 2012 – új gépjárműtípusok típusjóváahagyása – a C1 gumiabroncsoknak meg kell felelniük a nedves tapadásra vonatkozó előírásoknak, a C1–C2–C3 gumiabroncsoknak pedig meg kell felelniük az 1. szintű gördülési ellenállási és zajszintelőírásoknak
- 2014 – újonnan regisztrált járművek – a C1 gumiabroncsoknak meg kell felelniük a nedves tapadásra vonatkozó előírásoknak, a C1–C2 abroncsoknak pedig meg kell felelniük az 1. szintű gördülési ellenállási előírásoknak
- 2016 – új gépjárműtípusok típusjóváahagyása – a C1–C2–C3 gumiabroncsoknak meg kell felelniük a 2. szintű gördülési ellenállási előírásoknak; csak a zajszintelőírásoknak megfelelő C1–C2–C3 abroncsok regisztrálhatók és forgalmazhatók az EU piacán
- 2018 – csak a 2. szintű gördülési ellenállási előírásoknak megfelelő C1–C2 abroncsok regisztrálhatók az EU piacán
- 2020 – csak a 2. szintű gördülési ellenállási előírásoknak megfelelő C3 abroncsok forgalmazhatók az EU piacán.

4.2 Az EGSZB szerint a javasolt rendelet a hatályon kívül helyezendő irányelvek és következményeik alapos elemzését követően ideális eszköz lehet mind az aktív, mind a passzív biztonság növelésére – és csökkentheti ezáltal a közúti balesetek számát –, valamint a CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló mechanizmusok bevezetésére.

4.3 Az EGSZB felismeri, hogy inkább a maximális egyszerűsítés a cél, elsősorban a nemzeti hatóságok és az iparág érdekét tartva szem előtt. Az EGSZB ugyanakkor úgy véli, hogy a szabályozás egyszerűsítése nem korlátozódhat a meglévő eljárások egyfajta biztonsági keretrendelethez történő összevonására. Úgy véli továbbá, hogy meg kell fontolni azt is, milyen következményekkel járhat a 2007/46/EK rendelet ⁽⁶⁾ – az új uniós gépjármű-típusjóváahagyási keretirányelv – bevezetése, hogy biztosítható legyen a következtetesség, és elkerülhetőek legyenek a kettős eljárások, amelyek nemhogy csökkentenék, de esetleg tovább növelik a hatóságokra és a gyártókra nehezedő terheket.

4.4 Az EGSZB osztja az Európai Bizottságnak azt a nézetét, amely szerint a járművek típusjóváahagyására vonatkozó új előírások bevezetési ütemtervének számításba kell vennie az előírások műszaki végrehajthatóságát. Általában véve az új előírásokat kezdetben csak az új járműtípusokra kellene alkalmazni. A meglévő járműtípusoknak további haladékot kellene adni az új előírásoknak való megfelelésre.

4.5 Ami a gumiabroncsokra vonatkozó előírásokat illeti, nem szabad megfeledkezni arról, hogy az abroncs a jármű és az út közötti érintkezésben részt vevő egyetlen alkatrész, ezért biztonsági tulajdonságainak minden más célnél előbbre valónak kell lenniük. Következésképpen az EGSZB a következők mellett érvel:

- meg kell bizonyosodni arról, hogy a környezetbarát teljesítmény elvárása ne ássa alá a gépjárműhasználó biztonságára és a közbiztonságra vonatkozó, szintén fontos előírásokat,
- integrált megközelítést kell kidolgozni, amely az általános gumiabroncs-teljesítményt (gördülési ellenállás, nedves tapadás stb.) nem gyengíti azzal, hogy kizárólag a zajszint csökkentésére összpontosít (ami ugyanakkor szintén fontos).

4.6 Az EGSZB-nek kétségei vannak az Európai Bizottság megbízásából elvégzett hatástanulmány hatékonyságával kapcsolatban, és örömmel fogadta az Európai Parlament azon döntését, hogy újabb független tanulmányt kér. Az EGSZB úgy véli, hogy a hatástanulmányban felhasznált adatok esetleg torz eredményekhez vezethettek.

⁽⁶⁾ 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 jóváahagyásáról (keretirányelv).

4.7 Sajnálattal állapítja meg azonban, hogy az Európai Parlament megbízásából készített, 2008. november végén közzétett tanulmány⁽⁷⁾ nem ad választ a felmerült kérdésekre, és az EGSZB-nek sem az adminisztratív és technikai szempontokra, sem pedig az európai bizottsági javaslat részletesebb költség-haszon elemzésére vonatkozó kétélyeit nem oszlatja el.

4.7.1 Az említett tanulmány kizárólag a gumiabroncsokra és a TPMS-re összpontosít – ez utóbbi esetében előnyben részesíti a költségesebb „közvetlen” rendszert a „közvetettel” szemben (lásd alább) –, és semmi újat nem tartalmaz sem a többi fejlett biztonsági rendszerrel, sem a javasolt egyszerűsítés hatásaival kapcsolatban.

4.8 Mivel ez a helyzet, az EGSZB számára úgy tűnik, hogy a rendeletnek a javasolt formában történő bevezetéséből eredő, az ipar – következőképpen a fogyasztók – számára várható magasabb költségek ellensúlyozására nincsenek kellően kimutatott előnyök. Fennáll tehát annak a veszélye, hogy tovább lassul a forgalomban közlekedő európai gépkocsipark lecserélődése, amely a jelenlegi gazdasági válság miatt már amúgy is lelassult.

4.9 Az EGSZB szerint ezenkívül a biztonság tekintetében kiváló teljesítményszintet nyújtó európai iparág versenyképességének biztosítása érdekében olyan szabályozásra van szükség, amely végeredményben nem torzítja a versenyt azoknak az EU-n kívüli gyártóknak a javára, amelyek kétségtelenül alacsonyabb költség-szint – és gyakran alacsonyabb általános biztonsági szint – mellett termelnek. Ellenőrizni kell tehát, hogy az importált járművek és főképp a gumiabroncsok is ugyanúgy megfelelnek-e a rendeletben lefektetett előírásoknak.

4.10 Az EGSZB úgy véli továbbá, hogy megfelelően elemezni kell, milyen hatással jár a rendelet az egész gumiabroncsgyártó iparra. Az első elemzések szerint az értékesítéssel foglalkozó kis- és középméretű vállalkozások gazdasági fenntarthatósága veszélybe kerülhet. Az Európai Bizottság által javasolt határidők betartása esetén a valószínűsíthető eladatlan készletek nehéz helyzetbe hozhatják az értékesítési láncot: nem valószínű, hogy az ágazatban működő vállalkozások többsége – többnyire kisméretű és a nemzetközi piacra kijutni képtelen vállalkozások – képes lenne megszabadulni az esetlegesen nagy mennyiségű készletektől.

4.11 Bár a témakör nem tartozik a Közösség kizárólagos hatáskörébe, az EGSZB osztja az Európai Bizottság azon álláspontját – amely joggal kívánja elkerülni az egységes piac előtti akadályok kialakulását, és tisztában van az előterjesztett rendelet határokon átnyúló következményeivel –, hogy a javaslat célkitűzéseit a tagállamok önmagukban nem tudják megfelelően teljesíteni, ezért uniós szinten egyeztetett, kötelező érvényű intézkedésekre van szükség.

(7) A gépjárművek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírások (IP/A/IMCO/ST/2008-18).

4.12 Az EGSZB határozottan helyesli azt a javaslatot, hogy a tagállamoknak kelljen meghatározniuk a rendeletben foglaltak megsértése esetén alkalmazandó szankciókat, és hogy ezeknek a szankcióknak hatásosoknak, arányosoknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

4.13 Az EGSZB helyesli, hogy az Európai Bizottság a rendeletet választotta jogi eszközként, mivel a rendelet egységes végrehajtási módokat és határidőket biztosít valamennyi tagállamban – ami különösen fontos szempont egy ilyen technikai jellegű jogszabály esetében. Mindemellett a kétszintű megközelítés lehetővé teszi, hogy az alaprendelkezéseket az együttdöntési eljárásban elfogadandó rendeletjavaslat fektesse le, a technikai részleteket egy második, komitológiai eljárásban elfogadandó rendeletre hagyva.

5. Részletes megjegyzések

5.1 Az EGSZB támogat minden, a szabályozás egyszerűsítésére irányuló kezdeményezést. Ugyanakkor, mint a fentiekben jelezte, súlyos kétségei vannak a cél megvalósításának eszközével kapcsolatban. Az EGSZB véleménye szerint az egyszerűsítésnek éppen azt kell jelentenie, hogy az új rendelet nem lehet egyenlő a korábbiak összegével; továbbá minden esetben el kell kerülni, hogy a tanúsító szervekre újabb terhek nehezedjenek.

5.2 Az EGSZB szerint azonban a típus-jóváhagyási folyamatok és eljárások egyszerűsítése – amit az Európai Bizottság harmonizált szabályok bevezetése révén kíván elérni – a jelenlegi és jövőbeli ENSZ/EGB-előírásoknak a 2007/46/EK irányelv IV. mellékletébe⁽⁸⁾ történő **fokozatos** beépítése (különösen a szigorúbb szabályozási előírások esetében, ahol bizonyos átállási idő⁽⁹⁾ (*lead time*) szükséges az adott termék megfeleltetésének biztosításához) és a technikai fejlődésnek megfelelő kiigazítások következetes alkalmazása révén valósítható meg.

5.2.1 Ez a bevezetési mód nem szerepel a rendelethez kapcsolódó hatástanulmány c) alternatívájában („az összes hatályos irányelv helyébe a javasolt rendelet lép”); csak a b) opcióban merül fel, amely így szól: „az egyes irányelveket meg kell vizsgálni, ha és amikor igény merül fel a módosításukra, és el kell dönteni, hogy indokolt-e az irányelv felváltása”. Ráadásul a c) alternatíva kiválasztása mellett a hatástanulmányban felhozott érvek („ez az egyszerűsítés leggyorsabb módja, amely összhangban van a CARS 21 ajánlásaival”) nem tűnnek elég alaposnak, és nem veszik kellően figyelembe a CARS 21 egyéb olyan alapvető elemeit, mint a fenntarthatóság, az ENSZ/EGB-előírások tekintetbe vétele, illetve a megfelelő ipari átállási idő biztosításának szükségessége a szabvány által érintettek számára.

5.2.2 Ha a c) alternatívát választjuk, a rendelet azokon a területeken bizonyulhat hatékonyak, ahol nincs megfelelő ENSZ/EGB-előírás, illetve ahol – a gumiabroncsok esetében – olyan felszerelési előírások szükségesek, amelyekre az ENSZ/EGB-szabályozás nem terjed ki.

(8) 2007/46/EK irányelv – IV. melléklet: A járművek EK-típusjóváhagyásához szükséges követelmények jegyzéke.

(9) Az iparág számára egy-egy olyan új előírás teljesítéséhez szükséges idő, amely a termék szerkezetének megváltoztatásával jár.

5.3 Az EGSZB a rendelet valóban hatékony működése érdekében alternatív megoldásként lehetséges kompromisszumnak tartaná egy megfelelő hatályba lépési időpont kitűzését, amely elkerülhetné a rendeletjavaslat által jelenleg felvetett problémákat, és kiküszöbölné azt a kockázatot, hogy az ENSZ/EGB esetleg olyan szabványokat alkotson, amelyek a hatályon kívül helyező irányelvekétől eltérő követelményeket (vagy alkalmazási időpontokat) írnak elő.

5.4 Ami az adminisztratív szempontokat illeti, az EGSZB a IV. mellékletben felsorolt irányelvekhez kapcsolódó tanulmány fényében azt gondolja helyesnek, hogy a rendelet teljes vagy részleges hatályba lépésétől függetlenül magának a rendeletnek is meg kell őriznie a korábbi irányelvekben foglalt alkalmazási határidőket, és figyelembe kell vennie az ezen irányelvek helyébe lépő ENSZ/EGB-előírások átmeneti rendelkezéseit.

5.5 Az EGSZB szerint ezenkívül a „fejlett biztonsági technológiák” nem tartoznak egy „horizontális” rendelet tárgykörébe, hanem egyedi javaslatoknak és/vagy az ENSZ/EGB-előírások módosításainak a tárgyát kell képezniük, melyeket az ENSZ/EGB megfelelő genfi munkacsoportjainak (GRB, GRRF, GRSP⁽¹⁰⁾) keretében kellene előterjeszteni és megvitatni, ahol mód van a javasolt biztonsági rendszerek megfelelő technikai elemzésére. Hasonló megközelítést kellene alkalmazni az Európai Bizottság által is kiemelt olyan esetekben, ahol az ENSZ/EGB-keretek között nincs az EK-irányelvekben foglalt előírásoknak megfelelő követelmény.

5.6 A fejlett útbiztonsági rendszerek kérdésével kapcsolatban az EGSZB a következőket emeli ki:

5.6.1 Az **elektronikus stabilitásszabályozó rendszerrel** kapcsolatban Genfben folyamatban van a meglévő szabványok kiigazítása, és a folyamat az M2, N2, M3, illetve N3 kategóriák⁽¹¹⁾ esetében már be is fejeződött. Az EGSZB szerint az ütemezésnek azonosnak kellene lennie a 13. számú ENSZ/EGB-előírás⁽¹²⁾ 12.4.1. pontjában található táblázat menetrendjével, amely az előírások fokozatos bevezetését javasolja 2009 júliusától kezdődően 2016 júliusáig, a gépjármű típusától függően.

⁽¹⁰⁾ Az ENSZ/EGB genfi bizottságának munkacsoportjai: Fék és Futómű Munkacsoport (GRRF); Zaj Munkacsoport (GRB); Világítás és Fényjelzés Munkacsoport (GRE); Általános Biztonsági Előírások Munkacsoport (GRSG); Szennyezés és Energia Munkacsoport (GRPE); illetve Passzív Biztonság Munkacsoport (GRSP).

⁽¹¹⁾ Az N kategóriába a legalább négy kerékkel rendelkező, teherszállításra alkalmas gépjárművek tartoznak. Ezeket a járműveket maximális össztömegük alapján három osztályba – N1, N2 és N3 – sorolják: N1 < 3 500 kg; N2 < 12 000 kg; N3 > 12 000 kg. Az N1 osztály további 3 alkategóriára oszlik – NI, NII és NIII –, szintén a tömeg alapján. Az M kategóriába másrészt a legalább négy kerékkel rendelkező, személyszállításra tervezett gépjárművek tartoznak. Ezek szintén három osztályra oszlanak – M1, M2 és M3 – a szállítható személyek száma és maximális össztömegük alapján: M1 < 9 férőhely; M2 > 9 férőhely és < 5 000 kg; M3 > 9 férőhely és > 5 000 kg. Az O kategóriába a pótkocsis járművek tartoznak.

⁽¹²⁾ 13. számú ENSZ/EGB-előírás: Nehéz gépjárművek fékrendszerei.

5.6.2 **Fejlett vészfékező rendszer:** az iparág csak akkor fejleszthet ki kötelezően előírt rendszereket, ha azoknak létezik világosan meghatározott műszaki leírásuk, amely a rendelkezésre álló információk alapján az AEBS esetében nem mondható el. Nem lehet bevezetési időpontot kitűzni műszakilag meg nem határozott rendszer alapján, és a bevezetést megfelelő – pontos számításokon alapuló költség-haszon elemzést is tartalmazó – hatástanulmánynak kell megelőznie.

5.6.2.1 A fejlett vészfékező rendszernek a javaslat 3. cikkében foglalt meghatározása meglehetősen tág, és nem kellően megbízható rendszereket is magában foglalhat. Ezek a rendszerek maguk is biztonsági kockázattá válhatnak az éretlen technológiák következtében. A rendelkezéseknek gondoskodniuk kell a megfelelő kutatásról és fejlesztésről, illetve a kellően hosszú bevezetési időről.

5.6.3 Az AEBS-re vonatkozó rendelkezések az M2, M3, N2 és N3 kategóriákra vonatkoznak. Az N1 kategóriába tartozó könnyű haszongépjárműveknek sok esetben léteznek olyan változatai is, amelyek magasabb (N2, M2, illetve M3) kategóriákba tartoznak, ezért a viszonylag alacsony volumenű nehezebb változatok esetében diverzifikálni kell a modellválasztékot. Értelmesebbnek tűnne az AEBS-előírásokat a nehéz haszongépjárművekre, vagy legalábbis a 7,5 tonna feletti össztömegű járművekre korlátozni, és megfontolni egyes kategóriák mentességét, például a városi buszok, a hulladékgyűjtő járművek és más, kis sebességű közlekedő közszolgálati járművek esetében.

5.6.4 **Sávelhagyásra figyelmeztető rendszer:** az EGSZB szerint itt is ugyanazokat kell megfontolni, mint az AEBS esetében:

- a műszaki leírások szükségességét, melyeket a genfi ENSZ/EGB-nek kell meghatároznia,
- a különböző gépjármű-kategóriák közötti technikai különbségtételt,
- költség-haszon elemzéseket, illetve egyes járműkategóriák mentességét.

5.7 Összefoglalva az EGSZB elszórtan tartja az **AEBS** és az **LDWS** bevezetését, amely jelenleg csak a nehéz járművekre alkalmazható. További kutatási és kísérletezési időszak szükséges, hogy megbizonyosodhassunk róla, milyen valós előnyöket kínálnak ezek a rendszerek. Ez hasznos eredményeket hozna egyúttal a rendszerek könnyű gépjárművekre való későbbi alkalmazására nézve is.

5.8 **TPMS:** mivel a rendszer műszaki követelményeiről jelenleg is folynak a viták a GRRF⁽¹³⁾ informális csoportján belül, az EGSZB kéri az Európai Bizottságot, hogy várja meg a munkacsoport munkájának végeredményét (amely az Európán kívüli országokban már bevezetett előírásokat is figyelembe fogja venni), mielőtt döntést hoz a kérdésben. A személygépjárművek

⁽¹³⁾ GRRF: Fék és Futómű Munkacsoport.

költségnövekedésének elkerülése érdekében kívánatosabb volna olyan mérési érzékenységet előírni, amely a „közvetett” rendszer alkalmazását is lehetővé tenné, tekintettel annak számos pozitív aspektusára, főleg arra, hogy a gumiabroncsok cseréje után is tovább képes működni. A „közvetlen” rendszer viszont minden egyes gumiabroncsba külön érzékelő beszerelését igényli. Ehhez az érzékelőket vagy le kell cserélni az abroncsokkal együtt, vagy pedig a csere alkalmával szét kell szedni, ki kell venni és újra fel kell szerelni. Ez nemcsak költséges, de nehéz is, mivel az érzékelők kívülről nem láthatók, és könnyen megsérülhetnek.

5.9 Ami a gumiabroncsokra vonatkozó műszaki előírásokat illeti, az EGSZB a következőkre kíván rámutatni:

- **Zaj:** a javasolt zajcsökkentési szintek a járművek, és ezáltal a fogyasztók biztonságának csökkenésével járhatnak, miközben a nagy forgalmú szakaszokon bevezetett sebességkorlátozások és/vagy az útburkolatok felújítása 3-szor vagy 4-szer jelentősebb zajcsökkentést eredményezhetne. Ráadásul például a C3 osztályban a 3dB-es csökkentés nehezen megvalósítható a gumiabroncsok úttartási tulajdonságainak romlása nélkül. Az elülső C3 gumiabroncsoknak „agresszív” felülettel kell rendelkezniük, hogy megfelelő tapadással rendelkezzenek a csúszós felületeken.
- **Gördülési ellenállás:** a C1 és C2 kategóriák esetében felül kell vizsgálni az alkalmazási határidőket, a C3 gumiabroncsok a sajátos jellegük miatt pedig további elemzést igényelnek, és a rendelkezés bevezetését szükség esetén egy további hatástanulmány elkészültéig el kell halasztani.
- **Nedves tapadás:** az Európai Bizottság javaslata, amely szerint a 117. számú ENSZ/EGB-előírás⁽¹⁴⁾ alapján kötelező előírásokat kell bevezetni, teljes egészében elfogadható.

Kelt Brüsszelben, 2009. január 14-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Mario SEPI

5.10 Az EGSZB kiemeli, hogy a rendeletjavaslat két évente újabb változtatásokat kíván bevezetni, ami nincs összhangban a gumiabroncsgyártó ipar számára szükséges átállási idővel. Ez semmiképpen sem felel meg a „jobb szabályozás” elvének. Az EGSZB ezért támogatja az iparág által javasolt megoldást, mely szerint tiszteletben kell tartani a javaslat menetrendjét, de egyszerűsíteni kell azt, két végrehajtási ciklusra csökkentve (2012–2016 és 2016–2020) a jelenleg javasolt ötöt. Ez lehetővé tenné a típusjóváhagyási és logisztikai folyamatok, valamint az esetlegesen felhalmozódó készletek hatékony kezelését.

5.11 További tisztázásra váró aspektus a felújított gumiabroncsok kezelésének kérdése. Az ilyen típusú gumiabroncsok meghatározása (109. számú ENSZ/EGB-előírás) a gyártás helyére, nem pedig magára a gumiabroncs típusára utal. Világos, hogy nehézségeket okoz a gumiabroncs „típusának” az új rendelettel összhangban – például a zajszint tekintetében – történő meghatározása egy olyan gyár esetében, amely a gumiabroncsok széles skálájának felújítását végzi. Az EGSZB álláspontja szerint az alkalmazás jelentős nehézségeire és a vállalatokra – elsősorban a kkv-kra – háruló hatalmas költségekre való tekintettel az ágazatot fel kellene menteni a rendelet hatálya alól, viszont a tervezett biztonsági előírásokat nekik is mind be kell tartaniuk.

5.12 Végezetül az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy fontolja meg, nem lehetne-e a gyártás időpontját alapul venni a gumiabroncsokra alkalmazandó előírások meghatározásakor, mivel a jelenlegi előírások alapján ennek a dátumnak szerepelnie kell minden egyes, az Európai Unióban forgalmazott gumiabroncsban, könnyen felismerhetővé téve azt az értékesítőket, a fogyasztókat és a nemzeti hatóságok számára is. Ez az időpont – nem pedig a forgalmazás, illetve értékesítés időpontja – bizonyíthatná, hogy az adott abroncs megfelel az új kötelező előírásoknak.

⁽¹⁴⁾ 117. számú ENSZ/EGB-előírás: Gumiabroncsok gördülésszaj-kibocsátása.