A közlekedés biztonsága és a környezet védelme érdekében évről évre új előírások lépnek életbe a járművek műszaki megfelelőségére vonatkozólag. Leggyakrabban a kibocsátási normák szigorodnak, ám idén ezen kívül más témakörökben is várható változás.

A jogszabályok általában két lépcsőben írják elő az új követelmények bevezetését. Először az új típusú járművek típus-jóváhagyási eljárásában kell vizsgálni a megfelelőséget, majd ehhez képest néhány évvel később már minden olyan új járműegyed tekintetében, amit először helyeznek forgalomba. Ez utóbbi szigorodás 2016-ban az elektronikus menetstabilizáló rendszer, a károsanyag-kibocsátás, a gumiabroncsok és a légkondicionáló rendszer követelményeit érintik, továbbá kis sorozatú engedélyek is folyamatosan járnak le. A változások az új járművek gyártásához és az első forgalomba helyezéséhez kapcsolódnak, tehát a szabályozások a már forgalomban lévő járműveket nem érintik.

Az elektronikus menetstabilizáló rendszer – közismertebb nevén ESC – kötelezővé tétele már 2014-ben megkezdődött, bizonyos kategóriákban és konstrukcióknál. A 661/2009 EK rendelet előírásai szerint 2016. július 11. után már a pneumatikus vezérlés-átvitelű és hidraulikus energiaátvitelű N2 kategóriájú tehergépjárműveknek és M3 kategóriájú II. és III. osztályú buszoknak is rendelkezniük kell a 13. számú ENSZ-EGB előírás 11. módosítássorozata szerint jóváhagyott ESC-vel. A rendszer elsődleges célja az iránytartás biztosítása, az alul- és túlkormányzottság korrigálása, mindez az egyes kerekek célzott fékezésével valósul meg. Az ESC rendszer a szükséges információkat a járműben elhelyezett, különböző szenzorokból nyeri, ezeket folyamatosan kiértékeli, és ha szükséges, beavatkozik, akár a motor nyomatéknak csökkentésével is. Habár a járművezetőt támogató rendszerről van szó, továbbra is ügyelni kell az útviszonyoknak megfelelő közlekedésre és a sebességhatárok betartására.

A károsanyag-kibocsátás tekintetében a 715/2007 EK rendelet szerint 2016. szeptember 1. után következik be változás N1 kategóriájú II. és III. osztályú és N2 kategóriájú tehergépjárműveknél. A szigorodás érinti a bizonyos Euro 5 és Euro 6 besorolású motorok kibocsátási előírásait és a fedélzeti diagnosztikára, azaz OBD rendszerre vonatkozó követelményeket is.

A 2007/46 EK irányelv szerint 2012. november 1. előtt kiadott kis sorozatú EK típusbizonyítványok 2016. október 31. után érvényüket vesztik. Az M1 kategóriájú személygépjárműveket és N1 kategóriájú tehergépjárműveket érintő megszűnéshez nem kapcsolódik konkrét műszaki tartalmi változás.

A 661/2009 EK rendelet további előírása a gumiabroncsok gördülési ellenállására és a gördülési zajára vonatkozó határértékek, ezek az adatok a gumiabroncsok jellemző adatai, tehát nem a járművel együtt értendők, mérendők. Az abroncsok osztálya szerint határozza meg, hogy mennyi lehet a maximálisan megengedhető érték. 2016. november 1. után nem helyezhető forgalomba az az M, N és O kategóriás jármű, amelyet olyan gumiabronccsal szereltek, amely nem felel meg a határértékeknek. A korszerű gumiabroncs-gyártási technológiák és a kis gördülő-ellenállású gumiabroncsok kötelező és következetes alkalmazása elengedhetetlen ahhoz, hogy a közlekedési ágazatban csökkenjen a közúti közlekedés részesedése az üvegházhatású gázkibocsátásokban. A gumiabroncsok gördülési zaja nagy hatással van a forgalmi zajra, így ennek csökkentése miatt volt indokolt a szabályozás. A forgalmi zaj komoly kellemetlenségeket okoz, és káros az egészségre nézve. A követelménynek való megfelelőséget segíti elő az a korábbi uniós szabályozás, amely a gumiabroncsok címkézését írja elő.

A nehéz tehergépjárművek és autóbuszok emissziós jóváhagyása 2016. december 31. után szigorodik az 595/2009 EK rendelet szerint. Az Euro VI normájú motoroknál kibocsátási határértékek és vizsgálati követelmények nem változnak, csak a fedélzeti diagnosztikai rendszerre és a szelektív redukciós katalizátorra vonatkozó követelmények módosulnak. Az OBD rendszereket a követelményeknek megfelelően úgy kell kialakítani, legyártani és a járműbe beépíteni, hogy képesek legyenek a jármű teljes élettartama alatt a meghatározott funkciócsökkenések vagy működési hibák típusainak felismerésére, rögzítésére és közlésére.

A légkondicionáló rendszerek hűtőközegeként használt egyes gázok környezetre gyakorolt hatása jelentős. Emiatt a 2006/40 EK irányelv szerint 2017. január 1. után nem helyezhető forgalomba olyan M1 kategóriás személygépjármű és N1 kategóriájú I. osztályú tehergépkocsi, amely légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázt tartalmaz. A globális felmelegedési potenciál a fluortartalmú üvegházhatású gázok éghajlat-melegedést okozó, szén-dioxidhoz viszonyított értéke, amelyet úgy kell kiszámítani, hogy a gáz egy

kilogrammjának 100 éves időszakra vonatkozó felmelegedési potenciálját viszonyítani kell egy kilogramm CO2 ugyanezen adatához.

Minden évben tapasztalható, hogy az új járművek valamely szegmensében szigorodnak a vonatkozó uniós követelmények, ezek ebben az évben kimagaslóan sokrétűek, és jellemzően a környezet védelme érdekében történnek. A járművek és a különböző részegységek gyártóinak összetett feladat az előírásokkal lépést tartani, de ha a célt nézzük, akkor beláthatjuk, hogy ma kell tenni a jövőnk érdekében.