

# EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

*Plenárisülés-dokumentum*

**A6-0343/2007**

24.9.2007

## **JELENTÉS**

a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégiáról  
(2007/2119(INI))

Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

Előadó: Chris Davies

A vélemény előadója (\*):  
Rebecca Harms, az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság részéről

(\*): Társbizottsági eljárás - az eljárási szabályzat 47. cikke

## TARTALOMJEGYZÉK

	<b>Oldal</b>
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY .....	3
INDOKOLÁS .....	6
A BELSŐ PIACI ÉS FOGYASZTÓVÉDELMI BIZOTTSÁG VÉLEMÉNYE .....	6
AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG VÉLEMÉNYE (*) .....	6
A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE.....	6

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

### a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégiáról (2007/2119(INI))

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek címzett, a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről szóló bizottsági közleményre (COM(2007)0019),
- tekintettel a fent említett közleménnyel kapcsolatos hatásvizsgálatra (SEC(2007)0060),
- tekintettel a hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési programra<sup>1</sup>,
- tekintettel a kutatási, technológiafejlesztési és demonstrációs tevékenységekre vonatkozó hatodik<sup>2</sup> és hetedik<sup>3</sup> keretprogramra,
- tekintettel a globális éghajlatváltozás legyőzéséről szóló 2005. november 16-i állásfoglalására<sup>4</sup>,
- tekintettel a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának címzett, A globális éghajlatváltozás 2 Celsius-fokra való csökkentése – Az előttünk álló út 2020-ig és azon túl című bizottsági közleményre (COM(2007)0002),
- tekintettel az éghajlatváltozásról szóló, 2007. február 14-i állásfoglalására<sup>5</sup>,
- tekintettel az Európai Tanács 2007. március 8–9-i ülésének az EU fenntartható fejlesztésről szóló megújított stratégiájáról (2006. június), valamint a növekedésre és a foglalkoztatásra vonatkozó lisszaboni stratégia céljainak elérése során a környezeti technológiák és az ökoinnováció által betöltött szerepről szóló elnökségi következtetéseire,
- tekintettel az Európai Éghajlatváltozási Program „A személygépkocsik CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló technológiai és egyéb intézkedések csökkentési potenciáljának és költségeinek áttekintése és elemzése” című 2006. október 31-i jelentésére<sup>6</sup>;
- tekintettel az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról

---

<sup>1</sup> HL L 242., 2002.9.10., 1. o.

<sup>2</sup> HL L 232., 2002.8.29., 1. o.

<sup>3</sup> HL L 412., 2006.12.30., 1. o.

<sup>4</sup> HL C 280 E, 2006.11.18., 120. o.

<sup>5</sup> *Elfogadott szövegek*, P6\_TA(2007)0038

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report\\_co2\\_reduction.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_co2_reduction.pdf)

és CO<sub>2</sub>-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról szóló, 1999. december 13-i 1999/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre<sup>1</sup>;

- tekintettel az 1998. október 13-i, benzin- és dízelüzemanyagokra vonatkozó 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre<sup>2</sup>, valamint a 98/70/EK irányelv módosítására irányuló és a közúti közlekedésben a tüzelőanyag-felhasználás következtében kibocsátott üvegházhatást okozó gázok mennyiségének ellenőrzését és mérséklését célzó mechanizmus bevezetéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó bizottsági javaslatra (COM(2007)0018),
  - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
  - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság jelentésére, valamint az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság és a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság véleményére (A6-0343/2007),
- A. mivel az Európai Unió CO<sub>2</sub>-kibocsátásának mintegy 19%-áért a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek felelősek, és az abszolút mennyiség elsősorban az új gépkocsik növekvő száma és teljesítménye miatt emelkedik folyamatosan,
- B. mivel a személyszállításból eredő teljes CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére a legköltséghatékonyabb és legeredményesebb politikai lehetőség a tömegközlekedés arányának növelése; mivel emiatt fontos, hogy intézkedések szülessenek a tömegközlekedés ösztönzésére, valamint minőségének és hatókörének javítására annak érdekében, hogy vonzóbbá tegyék a személygépjárművekről a tömegközlekedésre való átállást, és ezzel csökkentsék az ingázók által okozott teljes CO<sub>2</sub>-kibocsátást;
- C. mivel a személygépkocsik CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló EU-stratégiában eddig figyelmen kívül hagyták a járművezetői magatartást és az infrastrukturális intézkedéseket, ezek azonban nagy lehetőségeket hordoznak a CO<sub>2</sub> kibocsátásának elkerülése szempontjából;
- D. mivel a közúti közlekedés használja fel az EU-ban használt olajmennyiség 60%-át, és az üzemanyag nem hatékony felhasználásával nő az energiabiztonság fenyegetettsége, és mindez hozzájárul a magas működési költségekhez, illetve a világ olajtartalékainak kimerüléséhez,
- E. mivel most jogalkotási intézkedésekre van szükség a kellő tervezési és technológiai változtatások támogatása érdekében, hogy az ágazat segítséget nyújthasson az EU-nak a CO<sub>2</sub>-kibocsátásnak 2020-ig az 1990. évi szinthez viszonyítva legalább 20%-os mértékű csökkentésére vonatkozó célkitűzésének teljesítésében,
- F. mivel az önkéntes megközelítés kudarcnak bizonyult, ugyanis egyértelműnek látszik, hogy a gépjárműipar 2008-ban nem fogja teljesíteni a 140 g/km-es kötelezettségvállalását; mivel a 120 g CO<sub>2</sub>/km célkitűzést először 1995-ben javasolták, és azt a Tanács és a

---

<sup>1</sup> HL L 12., 2000.1.18., 16. o., az 1882/2003/EK rendelet (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) által módosított irányelv.

<sup>2</sup> HL L 350., 1998.12.28., 58. o., a legutóbb az 1882/2003/EK rendelet által módosított irányelv.

Parlament 1996-ban hagyta jóvá, teljesítési határidőnek 2005-öt, illetve legkésőbb 2010-et megszabva,

- G. mivel a Bizottság az „A 21. századi versenyképes autóiipari szabályozási keret” című közleményében (COM(2007)0022) vázolja a gépjárművekből származó CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentését célzó jövőbeli stratégia fő elemeit, amelynek az Unió és a tagállamok együttes beavatkozásain keresztül az EU 120 g CO<sub>2</sub>/km célkitűzésének 2012-ig történő elérését szolgáló integrált megközelítés az alapja,
- H. mivel cselekvésre van szükség annak érdekében, hogy a személygépkocsikból származó CO<sub>2</sub>-kibocsátást a motorra vonatkozó intézkedéseket, kiegészítő intézkedéseket, bioüzemanyagokat, ökoavezetést és infrastrukturális intézkedéseket magába foglaló integrált megközelítés révén csökkentsék,
- I. mivel a gépkocsikból származó abszolút CO<sub>2</sub>-kibocsátás a motor hatékonysága, az üzemanyagok széndioxid-intenzitása, a vezető magatartása, a megtett kilométerek száma, az infrastruktúra minősége/telítettsége és az alkatrészek CO<sub>2</sub>-hatékonysága közötti összetett kölcsönhatástól függ,
- J. mivel a sebességkorlátozások következetes betartása minden tagállamban kimutathatóan a CO<sub>2</sub>-kibocsátás jelentős csökkenését eredményezné;
- K. mivel a megfizethetőség és a gépjárműpark megújítása abszolút kulcsfontosságú az utakon közlekedő gépjárművek CO<sub>2</sub>-, levegőminőségi és biztonsági teljesítményének javításához,
- L. mivel az adóztatás és a címkézés eddig nem járult hozzá a gépjárművekből származó CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentését szolgáló, 3 pilléren nyugvó EU-stratégiához,
- M. mivel kulcsfontosságú, hogy kötelező és egyértelműen meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási célokat fogadjanak el a személygépkocsikra a gépjárműipar belső piacának zökkenőmentes működése és a fogyasztók átfogó tájékoztatása érdekében, hogy a fogyasztók a gépjárművásárlás során hozott tudatos döntéseikkel jelentősen hozzájárulhassanak a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentéséhez,
- N. mivel az 1999/94/EK irányelv nem bizonyult elég hatékornak és a tagállamoknak nem sikerült azt egységesen átültetniük,
- O. mivel megállapítható, hogy számos termékre vonatkozóan (pl. elektromos és háztartási berendezések) sikeresen vezettek be energiahatékonysági kategóriákat, amelyek könnyen érthető betű- és színekódokon keresztül gyakorlati segítséget nyújtanak az európai fogyasztóknak vásárlási döntéseik során, és ezáltal lehetővé teszik számukra az energiamegtakarítást és a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentését,
- P. mivel a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentéséhez a járművek összes kategóriájának hozzá kell járulnia, mivel – mindenekelőtt – a piaci mennyiség is számottevő a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentése szempontjából,

## *Menetrend és célkitűzések*

1. elismeri, hogy a gyártóknak öt-hét év szükséges ahhoz, hogy a járműveik kialakítását illetően a lehető leggazdaságosabban hajthassák végre a változtatásokat, és elismeri, hogy az EU piacán forgalomba hozott személygépjárművek átlagos kibocsátása 2008-ban valószínűleg meghaladja a 150g CO<sub>2</sub>/km-t, ezért üdvözli a Bizottság arra irányuló tervét, hogy a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére EU jogszabályi keretet terjeszt elő, mely tartalmaz a könnyű gépjárművek gazdaságos üzemanyagfelhasználását javító – a motorteknológia javításával, egyéb technológiai fejlesztésekkel és bioüzemanyagok felhasználása révén megvalósuló –, kötelező erejű intézkedéseket; emlékeztet arra, hogy a járműállományra vonatkozó 120g CO<sub>2</sub>/km-es átlagos uniós célértéket a Tanács 1996-ban, a Parlament 1997-ben hagyta jóvá 2005-ös kezdeti céldátummal és 2010-es végső határidővel;
2. fenntartja, hogy a korábban elfogadott, 120g CO<sub>2</sub>/km kibocsátási célkitűzés elérése érdekében javasolt „kiegészítő intézkedések” számszerűsíthető szabványok révén váljanak lehetővé, és úgy véli, hogy a jogszabályokban egyértelmű, mérhető célkitűzéseket kell megállapítani a technikai úton elért kibocsátáscsökkentést illetően;
3. javasolja, hogy állapítsanak meg 2009. január 1-jei hatállyal kötelező éves kibocsátási célkitűzéseket, melyek célja a gépjárművek technikai fejlesztésének támogatása annak biztosítása érdekében, hogy az EU piacán 2012. január 1. után forgalomba hozott valamennyi személygépjármű átlagos kibocsátása legfeljebb 120g CO<sub>2</sub>/km legyen;
4. felhívja a Bizottságot, hogy terjesszen elő konkrét intézkedéseket és jogi javaslatokat annak biztosítása érdekében, hogy „kiegészítő intézkedéseket” vezessenek be, és a személygépkocsik kibocsátását további 10 g CO<sub>2</sub>/km értékkel csökkentsék;
5. kitart amellett, hogy 2020. január 1-jétől az átlagos kibocsátás ne haladja meg a 95g CO<sub>2</sub>/km-t, és úgy véli, hogy az EU-nak támogatást kell nyújtania az innováció hetedik kutatási keretprogram útján történő, szükséges előmozdítására; hangsúlyozza a kibocsátás nélküli – úgymint az elektromos meghajtású – járművekkel kapcsolatos kutatás és fejlesztés intenzív támogatásának szükségességét;
6. emlékeztet a 2005. november 16-i, a globális éghajlatváltozás legyőzéséről szóló fent említett állásfoglalására, amelyben felszólít „az új járművekből származó CO<sub>2</sub> kibocsátás kötelező határértékének középtávon 80-100 g/km nagyságrendben” történő meghatározására; támogatja a Bizottságnak a kutatás, a fejlesztés, valamint a fejlett technológiák szemléltetésének támogatására irányuló szándékát, különösen abból a célból, hogy 2020-ig ambiciózusabb célkitűzéseket valósítson meg; felhívja a Bizottságot, hogy értékelje a 2012 utáni időszakra vonatkozó fokozatos csökkentések lehetőségét könnyebb anyagok felhasználása révén a gépjárműgyártásban úgy, hogy biztosítja azt, hogy mindez összhangban legyen a hatályos jogszabályokkal, és ne veszélyeztesse az utasok és a veszélyeztetett felhasználók biztonságát;
7. rámutat, hogy a helyi használatra szánt, alacsony kibocsátású, helytakarékos gépkocsik („Gentlecars”) sorozatgyártása már nagy mennyiségben zajlik, 90 g CO<sub>2</sub>/km-nél alacsonyabb értékekkel, és ezért felhívja a Bizottságot, hogy az összes többi intézkedéssel párhuzamosan támogassa azokat a cselekvéseket, amelyek biztosítják, hogy a nagy CO<sub>2</sub>-kibocsátású járművek helyett a lehető leggyakrabban használják az úgynevezett

„Gentlecar” gépkocsikat;

8. úgy véli, hogy a Bizottságnak egy részletes költség-haszon hatásvizsgálatot követően és a Kiotó utáni megállapodás következtében legkésőbb 2016-ig meg kell erősítenie vagy felül kell vizsgálnia a hosszabb távú célkitűzéseket, és előrejelzése szerint e célkitűzések esetleg további kibocsátáscsökkentést igényelnek, 2025-ig 70g CO<sub>2</sub>/km-re vagy az alá;
9. felhívja a Bizottságot, hogy a járműállomány megújításának ütemét esetlegesen befolyásoló, kötelező erejű jogalkotási intézkedések elfogadásakor vegye figyelembe az új autók életciklusánál a műszaki megvalósíthatóságot, a költséghatékonyt, a környezeti hatásokat és a megfizethetőséget;
10. megjegyzi, hogy a közösségi jog éves szinten 17–18 milliós gépjárműpiacot szabályoz, amely azonos nagyságú az Egyesült Államok személygépjármű-piacával; várakozása szerint az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló ambiciózus uniós politika serkentőleg hat a tudásalapú gazdasági növekedésre és a munkahelyteremtésre az autóalkatrész-gyártásban, és az egész világon pozitív hatást gyakorol a közlekedésből származó kibocsátások csökkentésére;
11. ajánlja – figyelemmel arra a nehézségre, amellyel egyes szakosodott gyártók szembesülhetnek az átlagos kibocsátás csökkentésében az adott időtartam során általuk gyártott néhány gépjárművet illetően –, hogy minden egyes gyártónak vagy importőrnek joga legyen évente 500 azonosított gépjárművet figyelmen kívül hagyni az átlagos kibocsátás meghatározásához használt adatok megadásakor, amennyiben az említett gépjárművek kibocsátását és üzemanyag-gazdaságosságát címkén feltüntetik, illetve a szokásos jogszabályi követelményekkel összhangban hirdetik a fogyasztók számára;
12. ezenfelül azt ajánlja – figyelemmel arra a nehézségre, amellyel egyes kis mennyiséget előállító gyártók és a 0,5%-nál alacsonyabb piaci részesedésű új szereplők szembesülhetnek az átlagos kibocsátás csökkentésében az adott időtartam során általuk gyártott gépjárművek korlátozott körét illetően –, hogy a Bizottságnak meg kell fontolnia olyan javaslatok beépítését a jogszabályokba, amelyek e szakosodott gyártók számára nagyra törő csökkentési célkitűzéseket állapítanak meg;
13. tudomásul veszi azt a fontos szerepet, amit a prémiumkategóriás és nagy teljesítményű személygépkocsik szakosodott gyártói játszanak a fejlett technológiák elsőként történő alkalmazásában, a kiváló minőségű foglalkoztatás fenntartásában, a globális eladásokban és az európai gazdaság javának szolgálatában, valamint megjegyzi, hogy az ilyen gyártók szakértelmének nagy mértékben hozzá kell járulnia a járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentéséhez;
14. ragaszkodik ahhoz, hogy minden szabály védje a belső piacot, és hogy a tagállamok egyidőben és közös módszerrel hajtsák végre az EU-szabályokat annak érdekében, hogy elkerüljék a piaci zavarokat és a piac felaprózódását.

#### ***A feladat megosztása a gyártók között***

15. elismeri, hogy a személygépkocsikat illetően a fogyasztók preferenciái nagy eltéréseket mutatnak, illetve erősen eltér a gyártók gépjárműparkjának összetétele; kitart amellett,

hogy a CO<sub>2</sub>-csökkentést az összes piacra kerülő gépkocsi esetében el kell érni, és ezért típusparaméter alapján bizonyos differenciálást lehetővé kell tenni, ám ez nem semlegesítheti az alacsonyabb kibocsátású járművek felé történő elmozdulást szolgáló ösztönzést, illetve nem hozhatja a rendelkezéseket korán teljesítőket hátrányos helyzetbe;

16. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy – a gépkocsik piacának túlzott torzulását elkerülendő – bizonyos járművek számára meg kell engedni a kibocsátási határértékek átlépését, de komoly ösztönzők nyújtására törekszik a kibocsátás csökkentésének megvalósítása érdekében, és ezért azt javasolja, hogy az átlagos kibocsátás csökkentése tekintetében a 2012-ös és 2020-as, valamint az időközi éves célkitűzések meghatározásakor küszöbértékgörbét kell megállapítani a gyártók és importőrök által értékesített összes jármű esetében, amelynek során kiindulópontként a 2009. január 1-jei új személygépjárműpark profilját kell venni;
17. ajánlja, hogy a küszöbértékgörbét matematikai képlet alakjában határozzák meg, melyet minden egyes jármű CO<sub>2</sub>-kibocsátását annak lenyomatával (a nyomtáv szorozva a tengelytávval) összekötő függvényként fejezzen ki;
18. felhívja a Bizottságot annak biztosítására, hogy valamennyi gyártó tegyen megfelelő erőfeszítéseket és kapjon ösztönzést a járműállomány üvegházhatású gázkibocsátásának csökkentésére; úgy ítéli meg azonban, hogy bármilyen, a jövőben bevezetendő rendszer se direkt, se indirekt módon ne jutalmazza a korábban nagyobb légszennyezést okozó járműgyártó cégeket, és hogy a magasabb szén-dioxid-kibocsátású gépjárműveknek nagyobb mértékben kellene hozzájárulniuk a szén-dioxid csökkentéséhez, valamint ennek a rendszernek üvegházhatású gázteljesítményük alapján a legfejlettebb technológiákat és az alternatív üzemanyagokat (a hibrid, hidrogén- vagy elektromos meghajtású gépjárműveket vagy az egyéb alternatív üzemanyagokat) kellene jutalmaznia;
19. felhívja a Bizottságot, hogy az érintettek véleményének figyelembevételét követően nyújtson be javaslatokat a Parlament és a Tanács általi megvizsgálásra annak biztosítása érdekében, hogy a görbe kialakítása során figyelembe vegyék a gépjárművek méretei közötti különbségeket, valamint a kibocsátáscsökkentés elérésének technológiai költségeit és az új gépkocsik megfizethetőségét a fogyasztók különböző csoportjai számára, biztosítva a sokszínűséget és a társadalmi igazságosságot;
20. tudomásul veszi a cél elérésére irányuló különböző jogalkotási lehetőségeket; alapvetőnek tartja – amint azt a Bizottság közleményében megállapítja –, hogy a kitűzött célok elérése során „garantálja a sokszínű európai gépjárműipar érdekeinek méltányos megjelenítését”, valamint azt, hogy valóban jutalmazza a gépjárművek hatékonysága terén elért legjobb teljesítményt;
21. javasolja 2011. január 1-jével új, zárt piaci mechanizmus, a szén-dioxid-kibocsátás csökkentési rendszer (CARS) bevezetését, amelynek keretében a gyártóknak és az importőröknek értékesített autónként pénzbírságot kell fizetniük a kibocsátási határértékek bármilyen túllépése arányában, és ezeket a szankciókat az ugyanazon gyártó határértékgörbe alatti kibocsátású, újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsijaira nyújtott kiváltható kreditekkel lehet ellentételezni; úgy véli, hogy a küszöbértéket meghaladó g/km értékenként alkalmazott szankcióknak a díjanknál magasabbnak kell lenniük;



22. ragaszkodik ahhoz, hogy a járműgyártók közötti kereskedelem alapját képező kvóták rendszerét továbbra is külön kell kezelni az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerétől, illetve bármely más külső széndioxid-kredit vagy kompenzációs rendszertől;
23. úgy véli, hogy a szankciók mértékét kiszámítható és szigorú módon kell meghatározni az ipar számára, és azt javasolja, hogy a Bizottság készítsen megfelelő javaslatokat a szankciók/kreditek mértékéről, euró/g CO<sub>2</sub> egységben kifejezve;
24. elfogadja, hogy a határértékgörbét és a szankciók mértékét esetleg időszakosan ki kell igazítani, egyrészt azért, hogy a járműtechnológia terén kialakult fejleményeket figyelembe vegyék, másrészt pedig azért, hogy megakadályozzák a kibocsátáscsökkentés mértékének enyhítését;
25. azt ajánlja, hogy pénzbírságok bevételeit a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésének kutatására és fejlesztésére, valamint a helyi tömegközlekedés támogatására egyaránt felhasználják;
26. úgy gondolja, hogy a krediteknek – kezdetben a Bizottság által meghatározott – árát később a piacnak kell meghatároznia, és – annak érdekében, hogy a gyártók és az importőrök számára nagyobb rugalmasságot és lehetőségek szélesebb körét nyújtsák – a krediteket a következő évre át lehet vinni vagy a rendszeren belüli más társaságoknak vagy üzleti egységeknek el lehet adni vagy rájuk át lehet ruházni;
27. arra szólít fel, hogy a kibocsátási teljesítményre vonatkozó, járművenkénti és gyártónkénti információkat könnyen hozzáférhető formában tegyék elérhetővé a nyilvánosság számára, az átláthatóság biztosítása, illetve a járművek és a gyártók összehasonlíthatóságának megkönnyítése érdekében;
28. ajánlja, hogy a gyártók és importőrök igénybe vehessenek olyan rugalmas lehetőségeket, mint a csoportok átlagolása, a megújuló üzemanyaggal működő járművekhez nyújtott kreditek és az átcsoportosítások, és meghatározhassák, hogy az elismert kereskedő szerv vállalati szerv, illetve olyan különféle leányvállalatok vagy vállalati részlegek legyenek-e, melyek közvetlenül felelősek az érintett járművek előállításáért;
29. javasolja, hogy a CARS-rendszer első évében olyan árnyékmechanizmus legyen, mely csak az adatok összegyűjtését, a tanúsítványok átadását és az egyenleg közzétételét írja elő, illetve hogy a pénzügyi rendszer csak 2012. január 1-jét követően induljon be;

### ***Tesztelés, adatellenőrzés és gépjármű-előírások***

30. kitarthat, hogy a járművenkénti összes üvegházhatású gázkibocsátással foglalkozni kell, ideértve a légkondicionáló berendezésekből származó kibocsátást; ezenkívül sürgeti a Bizottságot, hogy terjesszen elő javaslatokat a vizsgálati ciklusok korszerűsítésére, hogy jobban tükrözzék a valós vezetési körülményeket;
31. támogatja a tesztelési eljárások annak érdekében történő felülvizsgálatát, hogy a tényleges vezetési feltételek megfelelőbben imitálhatók legyenek, és felhív az európai vezetési ciklus módosítására a technológiai fejlődés – pl. a hatodik sebességfokozat beépítése – figyelembe vétele érdekében;

32. ösztönzi a Bizottságot, hogy vezessen be új mérési módszereket és szabványokat, melyek lehetővé teszik rögzített érték hozzárendelését annak érdekében, hogy a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentéséhez hasznos fejlesztések társuljanak, úgy mint a sebességfokozat-mutató, a fogyasztásmérő, a magas hatékonyságú légkondicionálás, fejlettebb kenőanyagok, az üresjárat esetén elindító/leállító rendszerek, a kis gördülési ellenállással rendelkező gumiabroncsok és a gumiabroncs nyomásának nyomon követése, melyek felhasználása az egyedi járművezetői viselkedéstől függhet; ezen kívül ajánlja olyan technológiák járművekben történő bevezetését, amelyek ösztönzik a környezettudatos járművezetői magatartást, például olyan kijelzők, amelyek mutatják az aktuális útra vonatkozó üzemanyag-fogyasztást és annak költségét, valamint hasonló adatokat a gyakran használt útvonalakra vonatkozóan, aktív sebességkorlátozást jelző berendezések és a vezetőt a sebesség ellenőrzésében segítő eszközök, mint például sebességkorlátozók;
33. felhívja a Tanácsot, hogy vizsgálja felül a tesztelési eljárásokat annak meghatározása céljából, hogy tiszteletben tartják-e a gyártási szabályoknak való megfelelést, illetve annak biztosítására, hogy ne legyen eltérés az egyes tagállamok tanúsító hatóságai által követett megközelítésben;
34. hangsúlyozza az energiabiztonság sürgős kérdései kezelésének prioritását és annak szükségességét, hogy Európa importált üzemanyagtól való függése csökkenjen, illetve a járművek hatékonyságának növelése révén csökkenjen a CO<sub>2</sub>-kibocsátás, továbbá hogy javuljon a közúti biztonság;
35. úgy véli, hogy az energiatakarékosságot célzó minden intézkedés, amely alacsonyabb üzemanyag-felhasználást eredményez, igen jótékony hatást gyakorol az energiaellátás biztonságára, a Közösségnek az elsődleges energiaforrások behozatalától, illetve a szénhidrogének nemzetközi árából való függőségének csökkentése révén;

### ***Hirdetés és címkézés***

36. mivel nem bízik az új gépkocsik reklámozása tekintetében javasolt önkéntes megállapodás valószínű hatékonyságában, felhívja a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot az 1999/94/EK irányelv módosítására, és vezessen be jogi követelményeket az új gépkocsiknak az EU egységes piacán történő címkézésére, reklámozására és forgalmazására, különös tekintettel megfelelő átültetésének biztosítására avégett, hogy a fogyasztók átfogó és érthető tájékoztatást kapjanak;
37. javasolja, hogy állapítsanak meg kötelező és egységes minimumkövetelményeket az új személygépkocsik üzemanyag-takarékosságára (l/100 km) és CO<sub>2</sub>-kibocsátására (g/km) vonatkozó információk hirdetésekben, minden marketing- és promóciós anyagban és bemutatótermekben feltűnő, érthető és lehetőség szerint különböző színjelöléssel kialakított formában történő feltüntetését illetően az összehasonlítás lehetővé tétele céljából; az egyes elektromos termékek energiahatékonyságának összehasonlítására használt A–G rendszert a kívánt információfeltüntetés modelljének tekinti;
38. felhívja a Bizottságot, hogy javasoljon hasonló célkitűzéseket szolgáló szabványokat, amelyek lefedik a jelenlegi jogszabályok hatálya alá nem tartozó területeket, mint a TV-,

rádió- és internet-alapú anyagok, valamint a közel új gépkocsik reklámozása;

39. úgy véli, hogy a cigarettásdobozokon feltüntetendő egészségügyi figyelmeztetést előíró jogszabályok hasznos példával járnak elől, és javasolja, hogy az új személygépkocsik hirdetés, marketinganyagok vagy bemutatótermekben értékesítési ponton történő kiállítás útján való reklámozására szánt helynek legalább a 20%-a nyújtson információt – a jóváhagyott formátumban – az üzemanyag-takarékosságról és a CO<sub>2</sub>-kibocsátásról;
40. javasolja, hogy a légkondicionálók tesztjeinek eredményeit az összes marketing- és reklámanyagban, illetve a bemutatótermekben szerepeltessék az üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó információk között;
41. javasolja, hogy a reklámozásra vezessenek be kötelező szabályzatot, amely tiltja a környezetbarát jellemzőkre vonatkozó valótlan állításokat, és annak érdekében, hogy erős fogyasztói keresletet keltsenek az alacsony CO<sub>2</sub>-kibocsátású járművek iránt, ajánlja a környezeti teljesítményre vonatkozó „zöld csillag” besorolási rendszer bevezetését, figyelembe véve a környezeti teljesítmény valamennyi szempontját, beleértve a CO<sub>2</sub>- (g/km) és más szennyezőanyag-kibocsátást, az üzemanyag-fogyasztást (l/100 km), a tömeget, az aerodinamikát, a térkihasználást, a zajt és a környezetbarát járművezetést támogató eszközöket;

#### ***A fogyasztói igények támogatása***

42. elismeri azt a jelentős szerepet, melyet a tagállamok játszhatnak az alacsony kibocsátású tömegközlekedési és magánjárművek iránti fogyasztói kereslet ösztönzésében, és felhív az e tekintetben megteendő intézkedéseket feltüntető nemzeti cselekvési tervek elkészítésére;
43. támogatja különösen adóügyi intézkedések használatát, és ösztönzi a tagállamokat az átlagos kibocsátást túllépő járművekre kirótt vásárlási és forgalmi adó bevezetésére;
44. elismeri, hogy a járműállomány életkora és a nagy sebességgel történő vezetés hatással van a kibocsátásra; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy gazdaságilag ösztönözzék a régi autók forgalomból való kivonását, és biztosítsák, hogy a járműadók egy része a szén-dioxid és egyéb szennyező anyagok kibocsátásának függvényében változzon; rámutat, hogy a szén-dioxid-kibocsátás nélküli technológiák fokozatos bevezetésével a szén-dioxidhoz kapcsolódó adókomponensnek hosszú távon meg kell szűnnie;
45. a belső piac felaprózódásának megakadályozása céljából felhív a CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékek EU-szintű meghatározására, amelyet a tagállamok felhasználhatnak a kibocsátáshoz kapcsolódó adóösztönzők megállapításához;
46. támogatja a gépkocsik CO<sub>2</sub>-alapú adóztatását és az alternatív üzemanyagokat, a fogyasztók és az ipar számára helyes ösztönzők meghatározása céljából;

#### ***Könnyű haszongépjárművek (N1) és egyéb kategóriák***

47. támogatja a Bizottság könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának szabályozására

irányuló szándékát, és sürgeti a Bizottságot, hogy a személygépkocsikra tervezett javaslatokkal egyidejűleg terjesszen elő javaslatokat;

48. elismeri, hogy a könnyű haszongépjárművek a személygépkocsikhoz képest eltérő jellemzőkkel és eltérő piaccal rendelkeznek; tudomásul veszi az ebből az ágazatból származó átlagos kibocsátására vonatkozó adatok hiányát és a csökkentések megvalósításának költségeit, de úgy gondolja, hogy a szabványoknak és követelményeknek – amennyire lehetséges – meg kell felelniük a személygépkocsikra előírtaknak;
49. emlékeztet arra, hogy az Európai Parlament számos alkalommal felhívta a Bizottságot, hogy a közúti járművek összes kategóriájára nézve mérlegeljen CO<sub>2</sub>-korlátozó intézkedéseket, és ezért sürgeti a Bizottságot, hogy legkésőbb 2009. január 1-jéig terjesszen elő megfelelő szabályozási javaslatokat a nehéz haszongépjárművekre és a kétkerekű járművekre;

### ***Kiegészítő intézkedések***

50. úgy véli, hogy teljes mértékben kiegészítő jellegűnek tekintendők a járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásához potenciálisan hozzájáruló olyan intézkedések, melyekhez nem rendelkezhető hozzá abszolút érték, és azok nem szerepeltethetők a most javasolt jogszabályban;
51. úgy gondolja, hogy a hatékonyabb vezetés, a bioüzemanyagok, és különösen a közlekedésirányító rendszerek javításának ösztönzésével járó kísérő intézkedések hozzájárulhatnak a CO<sub>2</sub>-kibocsátások minimálisra csökkentéséhez;
52. ösztönzi a tagállamokat, hogy a nehéz haszongépjárművekkel szállított áruk mennyiségét a vasúti és vízi szállítás javára csökkentsék, ami az alacsonyabb szennyezőanyag-kibocsátás terén éreztetné a hatását, és csökkentené az olajszükségletet is;
53. tart attól, hogy a bioüzemanyagok fokozottabb használata azt kockáztatja, hogy megnő az élelmiszer és a takarmány ára, ami súlyos hatással lenne az igen alacsony jövedelmű emberek életére, és gyorsul a trópusi esőerdők elpusztítása, és felhívja a Bizottságot, hogy a behozott bioüzemanyagokra vonatkozóan javasoljon szigorú tanúsítási szabályokat az esetleges negatív társadalmi és ökológiai hatások elkerülése érdekében;
54. úgy gondolja, hogy a bioüzemanyagoknak a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos előnyeit minden esetben 98/70/EK irányelv felülvizsgálatának összefüggésében kell mérlegelni;
55. ragaszkodik ahhoz, hogy dolgozzák ki a fenntartható módon előállított bioüzemanyagok tanúsítását; jogalkotási javaslatban felhívja a Bizottságot, hogy kizárólag az igazoltan fenntartható módon előállított bioüzemanyagokat engedje beszámítani a kibocsátási célkitűzés elérésébe; hangsúlyozza, hogy az élelmiszercélú felhasználással közvetlenül nem versengő és nagyobb hatékonyságot biztosító, növényekből vagy növényfrakciókból származó, második generációs bioüzemanyagokat terjeszteni kell, és még nagyobb támogatást kell kapniuk;

56. ajánlja, hogy 2012-n túlra rögzítsenek további üzemanyag-hatékonysági célokat, hogy folytassák a járművek kibocsátásának csökkentését, egyidejűleg nagyobb bizonyosságot teremtve valamennyi érdekelt fél számára;
57. felhívja a Bizottságot, hogy mérlegelje a gáznemű alternatív üzemanyagok – például a cseppfolyósított propán-bután gáz és földgáz – szerepét és potenciálját, amelyek hozzájárulhatnak a CO<sub>2</sub>-kibocsátás azonnali csökkentéséhez és az energiaellátás diverzifikálásához;
58. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy ne feledkezzenek meg arról, hogy az új gépjármű-technológiákra vonatkozóan alapos ismeretekre van szükség, és különösen arra, hogy képzést kell biztosítani konkrét csoportok (például szerelőműhelyek és műszaki szolgáltatások) számára;
59. felhívja a Bizottságot, hogy a gépkocsiból származó CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére irányuló stratégia részeként haladéktalanul kezdje meg az egész EU-ra kiterjedő ökoavezetés-kampány előkészítését;
60. felhívja a Bizottságot, tegyen jelentést az Európai Parlamentnek arról, hogyan lehet nyomon követhetővé tenni az ökoavezetés CO<sub>2</sub>-kibocsátásra gyakorolt előnyös hatásait, és – amennyiben a Bizottság úgy gondolja, erre nincs lehetőség – adjon magyarázatot arra, miért finanszírozza a Bizottság az ECODRIVEN projektet, amelynek célja a CO<sub>2</sub>-kibocsátásnak az ökoavezetés segítségével történő meghatározott csökkentése;
61. támogatja azt az elvet, hogy az ökoavezetés-tanfolyam elvégzését a vezetői engedély birtoklásának kötelező követelményévé kell tenni;
62. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak és a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

## INDOKOLÁS

Az Európai Unióban az összes szén-dioxid kibocsátás mintegy 19%-át a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek okozzák, és az abszolút mennyiségek tovább növekednek annak ellenére, hogy a 2004-et megelőző évtizedben új személygépkocsinként átlagosan 12,4% mértékű csökkentést sikerült elérni.

E növekedés oka elsősorban az, hogy egyre több személygépkocsi van, és ezek egyre nagyobb torlódást generálnak (az EU-25-ben a gépjármű-regisztrációk 36%-kal emelkedtek 1990 és 2003 között, 156-ról 212 millióra), továbbá az, hogy az új személygépkocsik teljesítménye a 2004-ig eltelt évtizedben átlagosan 28%-kal nőtt, és ez jelentősen meghaladja a súly 15%-os mértékű emelkedését, habár egyetlen kormány sem emelte fel a közúti sebességkorlátokat.

Ez nyilvánvalóan nem támogatja az EU-t a CO<sub>2</sub>-kibocsátásnak 2020-ig az 1990. évi mértékhez viszonyított legalább 20%-os, és nemzetközi megállapodás esetén akár 30%-os mértékű csökkentése céljának elérésében.

A CO<sub>2</sub>-kibocsátás és az üzemanyag-takarékosság elválaszthatatlanul összefüggésben van egymással. A közúti közlekedés az EU-ban használt olaj teljes mennyiségének 60%-át használja fel, és a személygépkocsik nem hatékony üzemanyag-használatának eredménye a szükségtelenül magas kibocsátás mellett az Európa energiabiztonságát érintő fenyegetés növekedése és a világ olajtartalékainak kimerülése, továbbá a vezetők emiatt kényszerülnek magas üzemeltetési költségek megfizetésére.

A gépjárműipar 1998-ben önkéntes kötelezettséget vállalt az Európában gyártott új személygépkocsik átlagos kibocsátásának 2008-ig legfeljebb 140g CO<sub>2</sub>/km-re történő csökkentésére. Bár a gyártók 25%-a teljesíteni kívánja ezt a célkitűzést, az általános helyzet nem túl biztató. Az EU-25 piacán belül értékesített összes új személygépkocsi átlagos kibocsátása 2004-ben 162g CO<sub>2</sub>/km volt, és 2008 végéig ez aligha lesz kevesebb 150g CO<sub>2</sub>/km-nél.

A Bizottság csak 2007 januárjában fogadta el elviekben a kötelező jogszabály bevezetését, javasolva, hogy a gyártók legyenek kötelesek technikai eszközökkel csökkenteni a kibocsátást – 2012-ig 130g CO<sub>2</sub>/km-re – továbbá hogy vezessenek be különféle kiegészítő intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a teljes kibocsátás az említett időpontig a 120g CO<sub>2</sub>/km alatt maradjon.

A 2012. évi céldátum némiképpen illúzió. Különböző olyan politikai döntéseket tükröz – legutóbb a Tanács által múlt év júniusában egyhangúlag elfogadott döntést –, melyek a tényleges helyzetet aligha veszik figyelembe. A Bizottság megkísérelte áthidalni az elképzelések és a valóság közötti szakadékot azzal a javaslatával, hogy „kiegészítő intézkedéseket”, például a bioüzemanyagok alkalmazását is felhasználva 120g CO<sub>2</sub>/km legyen az elérendő cél, ami figyelembe vehető a technológiai fejlődés mellett, bár ezeket érinthetik olyan változók is, mint a vezetők viselkedése és alternatív üzemanyagok elérhetősége.

Az előadó szerint a személygépkocsi-gyártóknak teljes bizonyossággal kell rendelkezniük az általuk teljesítendő technikai előírásokat illetően, és bár megvan a lehetőség a CO<sub>2</sub>-csökkentés jobb gumiabroncsok, kenőanyagok vagy légkondicionálás használata útján elérhető egyes célkitűzéseinek bevezetésére és integrálására, kiegészítőnek kell tekinteni a gyártók közvetlen ellenőrzésén kívül eső egyéb intézkedéseket, és azok e jogszabályban nem szerepeltethetők.

Az előadó javaslata szerint az említett cél elérésének legköltséghatékonyabb módja az ambiciózusabb kibocsátáscsökkentési célkitűzés megállapítása, azonban hosszabb időt kell rendelkezésére bocsátani a személygépkocsi-iparág számára a kötelező előírásoknak való megfelelés tekintetében.

A kibocsátás lényeges mértékű csökkentése szerencsére ma már technikai és tervezési fejlesztésekkel is elérhető. Az EU-n belül évente eladott több mint egymillió személygépkocsi kibocsátása már nem éri el a 120g CO<sub>2</sub>/km-t, és egyes forgalomban lévő, csúcskategóriás hibrid járművek 25%-kal kevesebb kibocsátást produkálnak (60g CO<sub>2</sub>/km), mint hasonló áron elérhető hagyományos riválisaik. Az ACEA (az európai személygépkocsi-gyártók szövetsége) elnöke szerint az iparág kb. ötven CO<sub>2</sub>-csökkentő technológiát vezetett be az elmúlt évtizedben, bár ezek alkalmazása még nem olyan elterjedt, mint az kívánatos lenne.

A csökkentés alternatív üzemanyagok és meghajtórendszerek felhasználásával is biztosítható, emellett pedig a hibrid motorok elterjedtebb használatával, a jobb benzinmotorokkal, több dízelmotorral és a turbómotorok méretének csökkentésével, továbbá az erőátvitel továbbfejlesztésével, a jármű súlyának több alumínium felhasználásával történő csökkentésével, stop-start mechanizmusok beszerelésével, több sebességfokozattal, javított aerodinamikai kialakítással, csökkentett sűrűdású kenőanyagok és csapágygolyók használatával, hatékonyabb légkondicionáló rendszerek beszerelésével és alacsony gördülő ellenállású gumiabroncsok használatával.

Az átlagos kibocsátási előírásokat messze meghaladó járműparkok gyártói vagy importőrei nem kerülhetnek el bizonyos pénzügyi szankciókat. Emellett hasznos lenne, ha az alacsony kibocsátású és gyakran kicsi haszonkulcsú személygépkocsik gyártói bizonyos ellentételezésben részesülnének.

Az előadó javasolja új piaci mechanizmus, a szén-dioxid-kibocsátás csökkentési rendszer (CARS) bevezetését, mely figyelembe veszi a személygépkocsi-piac különböző szegmenseit, ám szankcionálja a gyártókat vagy importőröket a kötelező célkitűzések be nem tartásáért, ugyanakkor jutalmazza azon vállalatokat, melyek járműparkja az előírt küszöbérték alatt marad.

Az előadó javasolja új szabályozó szerv létrehozását a rendszer felügyeletére.

Bár a piaci mechanizmus az iparág egészét illetően költségsemleges kíván maradni, a kibocsátáscsökkentés elérése kezdetben növeli majd a gyártók költségeit. Az innovációnak és a fejlesztéseknek ára van, és ezek különféle becslések szerint a járművek költségeit 100–150 EUR-val növelik meg egy gramm CO<sub>2</sub>/km csökkentés esetén. A kiadás mértéke kisebb, ha a gyártók elegendő időt kapnak a tervezésre, tervezési változtatásokat tesznek, illetve méretgazdaságossági megtakarításokat érnek el az új technológia tömegtermelése esetén.

A személygépkocsi-gyártóknak szerencsére sikerült 1996 óta 9%-kal csökkenteniük az

Európai Unión belül értékesített új gépjárművek átlagos árát, a fokozottabb biztonsági és környezeti előírások ellenére. Mivel fokozottabb üzemanyag-takarékoságból magasabb azonnali megtakarítás érhető el, a járművásárlók túlnyomó többsége számára gyorsan megtérül majd a kezdeti nagyobb kiadás.

Az európai gyártók időnként azzal érvelnek, hogy az említett intézkedések alkalmazásával versenyhátrányba kerülnek. Ez az érv nehezen tartható. Az Európai Unióban évente több új személygépkocsit vásárolnak, mint a világ bármely egyéb kereskedelmi övezetében, és az EU egységes piaca előírja, hogy a hazai gyártóknak és az importőröknek ugyanazon normákat kell teljesíteniük. Az EU nem kíván versenyhátrányt teremteni és nem csupán egyenlő feltételeket biztosít, hanem bizonyos mértékben védi is a belföldi gyártókat, amennyiben ezek alacsony kibocsátással jellemezhető olyan személygépkocsikat fejlesztenek ki, melyek révén új üzleteket köthetnek a tengeren túl.

A gyártók szerint továbbá a még nagyobb teljesítményű új személygépkocsik gyártásával csak a fogyasztói igényekre reagálnak. Ebben van némi igazság, azonban a gyártók egyúttal alakítják is a keresletet. Az európai fogyasztói szövetségek vizsgálata szerint az új személygépkocsik hirdetése során elfogultság mutatkozik a magas teljesítményű, kis üzemanyag-takarékoságú, a magas CO<sub>2</sub>-kibocsátású járművek iránt, mivel ez az iparág legjövedelmezőbb ágazata, és a reklámozás során nem sok hangsúlyt kap az új járművek üzemanyag-takarékosága vagy kibocsátási teljesítménye.

Új hirdetési és címkézési követelmények szükségesek az e kérdésekre fektetett hangsúly módosítása céljából, és az alacsony kibocsátású járművek iránti kereslet szintén nagyban fokozható, ha a tagállamok pénzügyi ösztönzőket vezetnek be és magasabb kulcsú vásárlási vagy forgalmi adókat vezetnek be a magasabb kibocsátású járművekre.

Az előadó végül egyetlen dolgot kíván kiemelni. Az Európai Unió célja nem csupán a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentése, hanem energiabiztonságának megóvása is. Nem engedélyezi olyan járművek forgalmazását, melyek nem teljesítik a biztonsági normákat, akkor hát miért engedi olyan járművek értékesítését, melyek túl sok üzemanyagot használnak és kialakításuk miatt megszeghetik a közúti biztonsági okokból bevezetett, jogszabályi közúti sebességkorlátozást?

Az előadó ezt politikai és környezetvédelmi szempontból is esztelennek ítéli. A jelentés javaslata az, hogy az új járművek ne kapjanak típusjóvá hagyást, ha a legtöbb európai országban engedélyezett sebességet 25%-kal meghaladó sebességet képesek elérni. Az eredmény egyrészt az üzemanyag-használat csökkentése és a kibocsátás visszafogása mellett a csúcskategóriás járművek árának csökkentése is lehet, biztosítva, hogy ezek motorteljesítményét a továbbiakban ne legyen szükséges nevetséges mértékig fokozni.

Elképzelhető, hogy bizonyos gyártók burkoltan arra ösztönzik a személygépkocsi-vezetőket az ilyen csúcskategóriás járművek forgalmazásával, hogy hágják át a törvényes sebességkorlátozást. Magyarázkodniuk tehát nekik kell.



18.7.2007

## A BELSŐ PIACI ÉS FOGYASZTÓVÉDELMI BIZOTTSÁG VÉLEMÉNYE

a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság részére

a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégiáról  
(2007/2119(INI))

A vélemény előadója: Wolfgang Bulfon

### JAVASLATOK

A Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság felkéri a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy az alábbi javaslatokat foglalja bele állásfoglalásra irányuló indítványába:

- A. mivel kulcsfontosságú, hogy kötelező és egyértelműen meghatározott CO<sub>2</sub>-kibocsátási célokat vezessenek be a személygépkocsikra a gépjárműipar belső piacának zökkenőmentes működése és a fogyasztók átfogó tájékoztatása érdekében, hogy a fogyasztók a gépjárművásárlás során hozott tudatos döntéseikkel jelentősen hozzájárulhassanak a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentéséhez;
- B. mivel az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO<sub>2</sub>-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról szóló, 1999. december 13-i 1999/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>1</sup> nem bizonyult elég hatékonynak és a tagállamoknak nem sikerült azt egységesen átültetniük;
- C. mivel számos termékre vonatkozóan (pl. elektromos és háztartási berendezések) sikeresen vezettek be energiahatékonysági kategóriákat, amelyek könnyen érthető betű- és szinkódokon keresztül gyakorlati segítséget nyújtanak az európai fogyasztóknak vásárlási döntéseik során, és ezáltal lehetővé teszik számukra az energiamegtakarítást és a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentését;
- D. mivel a sebességkorlátozások következetes betartása minden tagállamban kimutathatóan a CO<sub>2</sub>-kibocsátás jelentős csökkenését eredményezné;
- E. tekintettel az Európai Éghajlat-változási Program „A személygépkocsik CO<sub>2</sub>-

<sup>1</sup> HL L 12., 2000.1.18., 16. o. A legutóbb az 1882/2003/EK rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.

kibocsátásának csökkentésére irányuló technológiai és egyéb intézkedések csökkentési potenciáljának és költségeinek áttekintése és elemzése” című 2006. október 31-i jelentésére;

- F. mivel fontos, hogy a CO<sub>2</sub>-kibocsátás mennyiségének csökkentése érdekében intézkedéseket kell hozni a tömegközlekedés ösztönzésére, valamint minőségének és hatókörének javítására annak érdekében, hogy vonzóbbá tegyék a személygépjárművekről a tömegközlekedésre való átállást, és ezzel csökkentsék az ingázók által okozott teljes CO<sub>2</sub>-kibocsátást;
- G. mivel a személygépkocsik CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló EU-stratégiában eddig figyelmen kívül hagyták a járművezetői magatartást és az infrastrukturális intézkedéseket, ezek azonban nagy lehetőségeket hordoznak a CO<sub>2</sub> kibocsátásának elkerülése szempontjából;
- H. mivel a kizárólag a gépjármű-technológiákra összpontosító politika valószínűleg a fogyasztók költségeinek növekedéséhez vezet, így késlelteti a személygépkocsi-állományok megújítását, ami pedig kulcsfontosságú a környezet és a közlekedésbiztonság szempontjából;
1. üdvözlí a Bizottság kötelező intézkedések bevezetésére irányuló határozatát, amelynek célja, hogy 2012-ig elérjék 120g CO<sub>2</sub>/km kibocsátási célértéket, olyan kiegészítő intézkedésekkel együtt, mint a környezettudatos vezetés, bioüzemanyagok és gumiabroncsnyomás-ellenőrzés; felszólítja a Bizottságot, hogy biztosítsa az intézkedések végrehajtását minden tagállamban a vonatkozó jogszabály hatálybalépésétől számított öt éven belül;
  2. úgy ítéli meg, hogy amennyiben egy gyártó nem tartozik a nagy gépkocsigyártók közé, rá a jelenlegi teljesítményen alapuló, a CO<sub>2</sub> csökkentésére irányuló, kötelező célkitűzéseknek kellene vonatkozniuk;
  3. felszólítja a Bizottságot, hogy tegyen megfelelő javaslatokat az 1999/94/EK irányelv módosítására vonatkozóan, különös tekintettel megfelelő átültetésének biztosítására avégett, hogy a fogyasztók átfogó és érthető tájékoztatást kapjanak;
  4. kéri, hogy vezessenek be kötelező jelleggel és összeegyeztethető módon a járműveken elhelyezett, feltűnő, érthető és lehetőség szerint különböző színjelöléssel kialakított formában, a CO<sub>2</sub>-kibocsátás (g/km) és az üzemanyag-fogyasztás (l/100 km) alapján meghatározott egységes CO<sub>2</sub>-besorolási rendszert;
  5. kéri, hogy a gépjárművek értékesítésénél kötelező fogyasztói tájékoztatás keretében adják meg a következő adatokat:
    - a gépjárművekre kivetett adó éves mértéke, amennyiben a gépjármű értékesítési helye szerinti tagállamban az tartalmaz egy CO<sub>2</sub>-kibocsátástól függő elemet is;
    - jármű-kategóriánként az átlagos üzemanyag-fogyasztástól való eltérés (abszolút és százalékos értékben), beleértve az üzemanyag tekintetében ebből eredő átlagos költségmentekarítást vagy költségtöbbletet;

6. ajánlja olyan technológiák járművekben történő bevezetését, amelyek ösztönzik a környezettudatos járművezetői magatartást, például olyan kijelzők, amelyek mutatják az aktuális útra vonatkozó üzemanyag-fogyasztást és annak költségét, az ennek megfelelő adatokat a gyakran használt útvonalakra vonatkozóan, a sebességfokozat-kapcsolás kijelzői, aktív sebességkorlátozást jelző berendezések és a vezetőt a sebesség ellenőrzésében segítő eszközök, mint sebességkorlátozók;
7. a belső piac felaprózódásának megakadályozása céljából felhív a CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékek EU-szintű meghatározására, amelyet a tagállamok felhasználhatnak a kibocsátáshoz kapcsolódó adóösztönzők megállapításához;
8. annak érdekében, hogy erős fogyasztói keresletet keltsenek az alacsony CO<sub>2</sub>-kibocsátású járművek iránt, ajánlja a környezeti teljesítményre vonatkozó „zöld csillag” besorolási rendszer bevezetését, figyelembe véve a környezeti teljesítmény valamennyi szempontját, beleértve a CO<sub>2</sub>- (g/km) és más szennyezőanyag-kibocsátást, az üzemanyag-fogyasztást (l/100 km), a tömeget, az aerodinamikát, a térkihasználást, a zajt és környezetbarát járművezetést támogató eszközöket;
9. javasolja, hogy egy jármű se kaphassa meg a maximális „zöld csillag” besorolást, ha maximális sebessége meghaladja a 180 km/h-t.
10. úgy véli, hogy a „zöld csillag” besorolási rendszer átlátható fogyasztói tájékoztatást biztosít, és alapját képezheti valamennyi járműkategória tekintetében a mindenkori kategóriagyőztesnek odaítélendő, „az év legkörnyezetbarátabb autója” címnek;
11. megjegyzi azt a fontos szerepet, amit a prémiumkategóriás és nagy teljesítményű személygépkocsik szakosodott gyártói játszanak a fejlett technológiák elsőként történő alkalmazásában, a kiváló minőségű foglalkoztatás fenntartásában, a globális eladásokban és az európai gazdaság javának szolgálatában, valamint megjegyzi, hogy az ilyen gyártók know-how-jának alapján véve hozzá kell járulnia a járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentéséhez;
12. felhívja a Bizottságot, hogy vezessen be egy EU-szintű kampányt a környezettudatos járművezetésről a személygépkocsik CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló stratégia részeként;
13. ajánlja, hogy 2012-n túlra rögzítsenek további üzemanyag-hatékonysági célokat, hogy folytassák a járművek kibocsátásának csökkentését, egyidejűleg nagyobb bizonyosságot teremtve valamennyi érdekelt fél számára;
14. támogatja a gépkocsik CO<sub>2</sub>-alapú adóztatását és az alternatív üzemanyagokat, a fogyasztók és az ipar számára helyes ösztönzők meghatározása céljából;
15. ragaszkodik ahhoz, hogy minden szabály védje a belső piacot, és hogy a tagállamok egyidőben és közös módszerrel hajtsák végre az EU-szabályokat annak érdekében, hogy elkerüljék a piaci zavarokat és a piac felaprózódását.

## ELJÁRÁS

<b>Cím</b>	The Community strategy to reduce CO <sub>2</sub> emissions from passenger cars and light-commercial vehicles
<b>Eljárás száma</b>	2007/2119(INI)
<b>Illetékes bizottság</b>	ENVI
<b>Véleményt nyilvánított</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	IMCO 6.6.2007
<b>Előadó</b> A kijelölés dátuma	Wolfgang Bulfon 4.6.2007
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	27.6.2007      16.7.2007
<b>Az elfogadás dátuma</b>	17.6.2007
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+:            31 -:            0 0:            0
<b>A zárószavazáson jelen lévő képviselők</b>	Charlotte Cederschiöld, Gabriela Crețu, Mia De Vits, Rosa Díez González, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Anna Hedh, Iliana Malinova Iotova, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Toine Manders, Nickolay Mladenov, Zita Pleštinská, Guido Podestà, Giovanni Rivera, Zuzana Roithová, Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Marianne Thyssen, Horia-Victor Toma, Jacques Toubon, Barbara Weiler
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	André Brie, Wolfgang Bulfon, Othmar Karas, Manuel Medina Ortega, Joseph Muscat, Pier Antonio Panzeri, Béatrice Patrie
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (178. cikk (2) bekezdés)</b>	Holger Krahrmer
<b>Megjegyzések (csak egy nyelven állnak rendelkezésre)</b>	...

17.7.2007

## **AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG VÉLEMÉNYE (\*)**

a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság részére

a gépkocsik és könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentését célzó közösségi stratégiáról  
(2007/2119(INI))

A vélemény előadója: (\*)Rebecca Harms

(\*) Társbizottsági eljárás - az eljárási szabályzat 47. cikke

### **JAVASLATOK**

Az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság felhívja a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. üdvözli a Bizottságnak a könnyű gépjárművek gazdaságos üzemanyag felhasználását javító – a motortechnológia javításával, egyéb technológiai fejlesztésekkel és bioüzemanyagok felhasználása révén megvalósuló –, kötelező erejű intézkedéseire vonatkozó tervét; emlékeztet arra, hogy a járműállományra vonatkozó 120g CO<sub>2</sub>/km-es átlagos uniós célértéket a Tanács 1996-ban, a Parlament 1997-ben hagyta jóvá 2005-ös céldátummal és 2010-es végső határidővel;
2. úgy véli, hogy az energiatakarékosságot célzó minden intézkedés, amely alacsonyabb üzemanyag-felhasználást eredményez, igen jótékony hatást gyakorol az energiaellátás biztonságára, a Közösségnek az elsődleges energiaforrások behozatalától, illetve a szénhidrogének nemzetközi árától való függősége csökkentése révén;
3. tudomásul veszi a cél elérésére irányuló különböző jogalkotási lehetőségeket; alapvetőnek tartja – amint azt a Bizottság közleményében megállapítja –, hogy „az európai autóipar sokféleségét figyelembe vevő fenntartható csökkentési célértékeket tűzzön ki”, valamint azt, hogy valóban jutalmazza a gépjárművek hatékonyságának terén elért legjobb teljesítményt;

4. rámutat, hogy ha az elérni kívánt átlagos üzemanyag-hatékonyság szankciókra épül, akkor ezeknek visszatartó erejűnek, arányosnak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük; mindenestre úgy véli, hogy egy ilyen rendszert a nagyon alacsony kibocsátású (vagy kibocsátás nélküli) vagy meghatározott innovatív technológiákkal (hibridek, hidrogén vagy más alternatív üzemanyagok) működő járművek vásárlására vonatkozó adójellegű ösztönzőkkel kell támogatni;
5. felhívja a Bizottságot annak biztosítására, hogy valamennyi gyártó tegyen megfelelő erőfeszítéseket és kapjon ösztönzést a járműállomány üvegházhatású gázkibocsátásának csökkentésére; úgy ítéli meg azonban, hogy bármilyen, a jövőben bevezetendő rendszer se direkt, se indirekt módon ne jutalmazza a korábban nagyobb légszennyezést okozó járműgyártó cégeket, és hogy a cégeknek a magasabb szén-dioxid-kibocsátású gépjárművek esetében is nagyobb mértékben kellene a szén-dioxid csökkentéséhez hozzájárulniuk, valamint ennek a rendszernek üvegházhatású gázteljesítményük alapján a legfejlettebb technológiákat és az alternatív üzemanyagokat kellene jutalmaznia;
6. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy ne feledkezzenek meg arról, hogy az új gépjármű-technológiákra vonatkozóan alapos ismeretekre van szükség, és különösen arra, hogy képzést kell biztosítani konkrét csoportok (például szerelőműhelyek és műszaki szolgáltatások) számára;
7. emlékeztet a 2005. november 16-i, „A globális éghajlatváltozás legyőzéséről”<sup>1</sup> című állásfoglalására, amelyben „az új járművekből származó CO<sub>2</sub> kibocsátás kötelező határértékének meghatározását középtávon 80-100 gm/km nagyságrendben” határozza meg; támogatja a Bizottságnak a kutatás, a fejlesztés, valamint a fejlett technológiák szemléltetésének támogatására irányuló szándékát, különösen abból a célból, hogy 2020-ig ambiciózusabb célkitűzéseket valósítson meg; felhívja a Bizottságot, hogy értékelje a 2012 utáni időszakra vonatkozó fokozatos csökkentések lehetőségét könnyebb anyagok felhasználása révén a gépjárműgyártásban úgy, hogy biztosítja azt, hogy mindez összhangban legyen a hatályos jogszabályokkal és ne veszélyeztesse az utasok és a közúti közlekedésben részt vevő veszélyeztetett csoportok biztonságát;
8. kitarthat, hogy a járművenkénti összes üvegházhatású gázkibocsátással foglalkozni kell, ideértve a légkondicionáló berendezésekből származó kibocsátást; ezenkívül sürgeti a Bizottságot, hogy terjesszen elő javaslatokat a vizsgálati ciklusok korszerűsítésére, hogy jobban tükrözzék a valós vezetési körülményeket;
9. elismeri, hogy a járműállomány életkora és a nagy sebességgel történő haladás hatással van a kibocsátásra; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy gazdaságilag ösztönözzék a régi autók forgalomból való kivonását, és biztosítsák, hogy a járműadók egy része a szén-dioxid és egyéb szennyező anyagok kibocsátásának függvényében változzon; rámutat, hogy a szén-dioxid-kibocsátás nélküli technológiák fokozatos bevezetésével a szén-dioxidhoz kapcsolódó adókomponensnek hosszú távon meg kell szűnnie;
10. felhív a fenntartható módon előállított bioüzemanyagok hitelesítésének kidolgozására; felhívja a Bizottságot, hogy jogalkotási javaslatában csak a fenntartható módon előállított

---

<sup>1</sup> HL C 280 E, 2006.11.18., 120. o.

bioüzemanyagokkal elért 120g CO<sub>2</sub>/km értéket lehessen figyelembe venni; hangsúlyozza, hogy az élelmiszeripari felhasználással közvetlenül nem versenyző, ugyanakkor fokozott hatékonyságot lehetővé tevő, növényekből vagy növényi összetevőkből nyert második generációs bioüzemanyagok használatát ki kell terjeszteni és ezeknek további támogatást kell biztosítani;

11. felhívja a Bizottságot, hogy a járműállomány megújításának ütemét esetlegesen befolyásoló, kötelező erejű jogalkotási intézkedések elfogadásakor vegye figyelembe az új autók életciklusánál a műszaki megvalósíthatóságot, a költséghatékonyságot, a környezeti hatásokat és a megfizethetőséget;
12. megjegyzi, hogy a közösségi jog éves szinten 17–18 milliós gépjárműpiacot szabályoz, amely azonos nagyságú az Egyesült Államok személygépjármű-piacával; várakozása szerint az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló, ambiciózus uniós politika az autóalkatrész-gyártásban serkentőleg hat a tudásalapú gazdasági növekedésre és a munkahelyteremtésre, és az egész világon pozitív hatást gyakorol a közlekedésből származó kibocsátások csökkentésére;
13. hangsúlyozza a kibocsátás nélküli – úgymint az elektromos meghajtású – járművekkel kapcsolatos kutatás és fejlesztés intenzív támogatásának szükségességét;
14. úgy véli, hogy intézkedéseket kell tenni a környezettudatos vezetés és az infrastruktúra terén, hogy ezáltal hozzájáruljanak a 120g CO<sub>2</sub>/km mennyiségben meghatározott közösségi cél megvalósításához;
15. üdvözlí a tényt, hogy a Bizottság módosító javaslatot tervez a tüzelőanyag-fogyasztásról szóló vásárlói információkról szóló 1999/94/EK irányelv hatékonyságának javítása érdekében; felhív arra, hogy a javaslat ne korlátozódjon a fogyasztóknak a szén-dioxid-kibocsátási szintekkel kapcsolatos tájékoztatására, hanem hozzon létre megfelelő kategóriákat, amelyek igazodnak, illetve amelyeket rendszeresen hozzáigazítanak a piacon elérhető leghatékonyabb járművekhez.

## ELJÁRÁS

<b>Cím</b>	Community Strategy to reduce CO <sub>2</sub> emissions from passenger cars and light commercial vehicles		
<b>Eljárás száma</b>	2007/2119(INI)		
<b>Illetékes bizottság</b>	ENVI		
<b>Véleményt nyilvánított</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ITRE 6.6.2007		
<b>Megerősített együttműködés – a plenáris ülésen való bejelentés dátuma</b>	21.6.2007		
<b>Előadó</b> A kijelölés dátuma	Rebecca Harms 12.4.2007		
<b>Korábbi előadó</b>			
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	3.5.2007	5.6.2007	17.7.2007
<b>Az elfogadás dátuma</b>	17.7.2007		
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+: -: 0:	37 2 3	
<b>A zárószavazáson jelen lévő képviselők</b>	Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Silvia Ciornei, Den Dover, Adam Gierek, Umberto Guidoni, Fiona Hall, David Hammerstein Mintz, Rebecca Harms, Ján Hudacký, Werner Langen, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Angelika Niebler, Atanas Papanicolas, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto		
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Avril Doyle, Neena Gill, Matthias Groote, Eija-Riitta Korhola, Lambert van Nistelrooij, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău		
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (178. cikk (2) bekezdés)</b>	José Manuel García-Margallo y Marfil, Eva Lichtenberger, Umberto Pirilli		
<b>Megjegyzések (csak egy nyelven állnak rendelkezésre)</b>			



## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	12.9.2007
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ : 49 - : 3 0 : 1
<b>A zárószavazáson jelen lévő képviselők</b>	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Dorette Corbey, Chris Davies, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Eija-Riitta Korhola, Peter Liese, Linda McAvan, Marios Matsakis, Alexandru-Ioan Morțun, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Guido Sacconi, Daciana Octavia Sârbu, Karin Scheele, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Anders Wijkman, Glenis Willmott
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Iles Braghetto, Kathalijne Maria Buitenweg, Christofer Fjellner, Duarte Freitas, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Kartika Tamara Liotard, Caroline Lucas, Miroslav Mikolášik, Eluned Morgan, Robert Sturdy
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (178. cikk (2) bekezdés)</b>	Fausto Correia, Pia Elda Locatelli, Jacques Toubon