



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

Egységes szerkezetbe foglalt jogalkotási dokumentum

14.1.2014

EP-PE_TC1-COD(2012)0191

*****I**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSPONTJA

amely első olvasatban 2014. január 14-én került elfogadásra az 510/2011/EU rendeletnek az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020. évi CO₂-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módozatok meghatározása tekintetében történő módosításáról szóló .../2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel
(EP-PE_TC1-COD(2012)0191)

PE 519.984

HU

Egyesülve a sokféleségben

HU

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSPONTJA

amely első olvasatban 2014. január 14-én került elfogadásra
az 510/2011/EU rendeletnek az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020. évi
CO₂-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módozatok meghatározása
tekintetében történő módosításáról szóló .../2014/EU európai parlamenti és tanácsi
rendelet elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikke (1)
bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

a Régiók Bizottságával *folytatott konzultációt* követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében²,

¹ HL C 44., 2013.2.15., 109. o.

² *Az Európai Parlament 2014. január 14-i állásponjtja.*

mivel:

- (1) Az 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ 13. cikkének (1) bekezdése értelmében a Bizottságnak felül kell vizsgálnia a 147g CO₂/km-es szén-dioxid-kibocsátási célérték 2020-ig történő elérésének lehetséges módozatait, beleértve az említett rendelet I. mellékletében foglalt képleteket és a 11. cikke szerinti eltéréseket is, feltéve, hogy a célérték megvalósíthatósága megerősítést nyer. Helyénvaló, hogy ez a rendelet társadalmilag méltányos, fenntartható, valamint a verseny szempontjából a lehető leginkább semleges legyen.
- (2) ***A szén-dioxid-kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás közötti összefüggésre tekintettel, a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátás-csökkentési módozatok meghatározása – költséghatékony módon – az üzemanyag-fogyasztásnak és az ahhoz kapcsolódóan az ilyen járművek tulajdonosainál felmerülő költségeknek a csökkentéséhez is hozzájárulhat.***
- (3) Egyértelművé kell tenni, hogy a 147 g CO₂/km-es kibocsátási célértéknek való megfelelés ellenőrzése céljából a CO₂-kibocsátást továbbra is a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek² és annak végrehajtási intézkedéseinek, valamint az innovatív technológiáknak megfelelően kell mérni.

¹ ***Az Európai Parlament és a Tanács 510/2011/EU rendelete (2011. május 11.) az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról*** (HL L 145., 2011.5.31., 1. o.).

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

- (4) A hatásvizsgálat céljára végzett műszaki elemzés alapján a 147 g CO₂/km-es kibocsátási célérték eléréséhez szükséges technológiák rendelkezésre állnak, és a szükséges kibocsátás-csökkenés elérése a korábban végzett – az 510/2011/EU rendelet elfogadása *előtt* készült – műszaki elemzésben szereplő becslésnél kevésbé lesz költséges. Ezenkívül az új könnyű haszongépjárművek fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának jelenlegi átlaga közelebb is került a 147 g CO₂/km-es célértékhez. Az említett célérték 2020-ig történő elérésének megvalósíthatósága tehát megerősítést nyert.
- (5) Annak elismeréseképpen, hogy a járművek rendeltetése alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése aránytalan mértékben érinti a legkisebb gyártókat, továbbá hogy az eltérés kérelmezésére vonatkozó eljárás nagy adminisztratív terhet jelent, és hogy elhanyagolható az e gyártók által eladott járművektől származó CO₂-kibocsátás-csökkenésben mérhető keletkező nyereség, a fajlagos kibocsátási célértékek és a többletkibocsátási díj hatálya nem terjedhet ki az évente kevesebb mint **1 000 új, az Unióban nyilvántartásba vett** könnyű haszongépjármű előállításáért felelős gyártókra.
- (6) A kis mennyiségben termelő gyártók számára történő eltérés engedélyezésére vonatkozó eljárást egyszerűsíteni **kell** annak érdekében, hogy nagyobb rugalmasságot lehessen biztosítani azzal kapcsolatban, hogy mikor kell az ilyen gyártóknak az eltérésre vonatkozó kérelmet benyújtaniuk, és hogy mikor kell a Bizottságnak az eltérést engedélyeznie.

- (7) A gépjárműipar hosszú távú beruházásának és innovációjának lehetővé tétele érdekében célszerű előre jelezni, hogy az 510/2011/EU rendeletnek milyen módosításai lehetnek szükségesek a 2020 utáni időszakra nézve. Az előrejelzésnek azon kell alapulnia, hogy az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljainak figyelembevételével milyen mértékű kibocsátáscsökkentésre lesz szükség, és hogy ennek milyen következményei lesznek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátását költséghatékonyan csökkentő technológiák kifejlesztésére nézve. ***A Bizottságnak 2015-ig felül kell vizsgálnia ezeket a szempontokat, és a megállapításairól jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentésnek adott esetben tartalmaznia kell az 510/2011/EU rendeletnek az új könnyű haszongépjárművekre a 2020 utáni időszakban vonatkozó CO₂-kibocsátási célértékek meghatározásához kapcsolódó módosítására irányuló javaslatokat, valamint esetlegesen egy reális és elérhető cél meghatározását is 2025-re nézve, mégpedig egy olyan átfogó hatásvizsgálat eredménye alapján, amely figyelembe veszi az ágazat és az attól függő iparágak töretlen versenyképességének jelentőségét, miközben az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljaival összhangban egyértelmű kibocsátáscsökkentési ütemtervet követ. A Bizottságnak az említett javaslatok megszövegezésekor biztosítania kell, hogy azok társadalmilag méltányosak, fenntarthatók, valamint a verseny szempontjából a lehető leginkább semlegesek legyenek.***
- (8) ***Az üvegházhatást okozó gázoknak az energiaellátáshoz, valamint a gépjárművek gyártásához és megsemmisítéséhez kapcsolódó kibocsátása a jelenlegi átfogó közúti közlekedési szénlábnyom jelentős részét teszi ki, és a jövőben vélhetőleg még fokozottabb jelentőséget kap. Ezért szakpolitikai fellépésre van szükség egyrészt ahhoz, hogy a gépjárműgyártókat olyan optimális megoldások alkalmazása felé irányítsák, amelyek különösen figyelembe veszik az üvegházhatást okozó gázoknak a gépjárművek számára biztosított energia – többek között az elektromos energia vagy az alternatív üzemanyagok – előállításához kapcsolódó kibocsátását, másrészt pedig annak biztosításához, hogy ezek az „upstream” kibocsátások ne eméssék fel a gépjárművek javított üzemeltetési energiafogyasztásából eredő, az 510/2011/EU rendeletben célul kitűzött előnyöket.***

- (9) Az 510/2011/EU rendelet 13. cikkének (3) bekezdése értelmében a Bizottságnak jelentést kell közzétennie a fajlagos CO₂-kibocsátási célértékek meghatározásához szükséges gépjármű-alapterülettel és a hasznos teherrel kapcsolatos adatok rendelkezésre állásáról, valamint a gépjármű-alapterületnek az 510/2011/EU rendelet I. mellékletében foglalt képletekben a rendeltetést kifejező paraméterként való felhasználtságáról. Noha ezek az adatok rendelkezésre állnak, és esetleges használatuk értékelés tárgya volt a hatásvizsgálat keretében, a levont következtetés szerint könnyű haszongépjárművek esetében a 2020. évi célérték kiszámításához költséghatékonyabb megoldás továbbra is a menetkész állapotban mért tömeget használni a rendeltetést kifejező paraméterként.
- (10) A célérték meghatározásánál célszerű továbbra is a könnyű haszongépjármű rendeltetése és a CO₂-kibocsátására vonatkozó célérték közötti lineáris összefüggésen alapuló – az 510/2011/EU rendelet I. mellékletében foglalt képletekben megfogalmazódó – megközelítést alkalmazni, így ugyanis fenntartható a könnyű haszongépjárművek piacának sokfélesége és a gyártóknak a különféle fogyasztói igények kielégítésére való képessége, ami által pedig elkerülhető a verseny indokolatlan torzulása. Ezt a megközelítést azonban indokolt az új könnyű haszongépjárművek nyilvántartásba vételére vonatkozóan rendelkezésre álló legfrissebb adatoknak megfelelően aktualizálni.
- (11) A Bizottság a hatásvizsgálatában értékelte a gépjármű-alapterületre vonatkozó adatok rendelkezésre állását és a gépjármű alapterületnek az 510/2011/EU rendelet I. mellékletében foglalt képleteiben a rendeltetést kifejező paraméterként való használatát. A hatásvizsgálat alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a 2020-ra vonatkozó képletben a tömeget kell a rendeltetést kifejező paraméterként használni.

(12) A 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ értelmében a Bizottságnak hatásvizsgálatot kell végeznie a vizsgálati eljárások felülvizsgálata céljából, annak érdekében, hogy azok megfelelően tükrözzék a személygépkocsik tényleges CO₂-kibocsátásait. Az említett rendelet értelmében továbbá a Bizottságnak különösen megfelelő javaslatokat kell tenni ezen eljárások elfogadása érdekében. Az 510/2011/EU rendelet a vizsgálati eljárások felülvizsgálatát kiterjeszti a könnyű haszongépjárművekre is. ***Módosítani kell a jelenleg alkalmazott „új európai menetciklust” (NEDC) annak érdekében, hogy az a valós vezetési feltételeket tükrözze, és ne forduljon elő a tényleges szén-dioxid-kibocsátás és üzemanyag-fogyasztás alábecslése. A lehető leghamarabb meg kell állapodni egy új, realisabb és megbízhatóbb vizsgálati eljárásról. Az erre irányuló munka*** azonban még nem fejeződött be: az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében még kidolgozás alatt áll a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó vizsgálati eljárás (*World Light Duty Test procedure – WLTP*). ***Annak biztosítása érdekében, hogy az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre megadott fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értékek jobban összhangba kerüljenek a szokásos közlekedési feltételek mellett ténylegesen keletkező kibocsátásokkal, a WLTP-eljárást a lehető leghamarabb alkalmazni kell.*** Erre való tekintettel az 510/2011/EU rendelet I. melléklete a 715/2007/EK rendeletnek és a 692/2008/EK bizottsági rendelet² XII. mellékletének megfelelően mért kibocsátásokra vonatkozóan állapít meg 2020-ra szóló határértékeket. A vizsgálati eljárások módosításakor ki kell igazítani az ***510/2011/EU rendelet*** I. mellékletében foglalt határértékeket annak érdekében, hogy a gyártókra és a járműosztályokra vonatkozó követelmények hasonlóképpen szigorúak maradjanak. ***Ennek megfelelően a Bizottságnak szigorú megfelelőségi vizsgálatot kell végeznie a NEDC és az új WLTP vizsgálati ciklusai összevetésére annak biztosítása érdekében, hogy az utóbbi a valós vezetési feltételeket tükrözze.***

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 443/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról (HL L 140., 2009.6.5., 1. o.).

² A Bizottság 692/2008/EK rendelete (2008. július 18.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanács rendelet módosításáról és végrehajtásáról (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.).

- (13) *Annak biztosítására, hogy a tényleges kibocsátások megfelelően tükröződjenek, és a mért CO₂-kibocsátási értékek egyértelműen összehasonlíthatók legyenek, a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a vizsgálati eljárásnak a CO₂-kibocsátás mért értékeire jelentős hatást kifejtő elemeit pontosan meghatározzák annak megelőzése érdekében, hogy a gyártók kihasználhassák a vizsgálati ciklus rugalmasságait. Foglalkozni kell a típusjóváhagyás során mért CO₂-kibocsátási értékek, valamint az eladásra kínált járművek kibocsátása közötti eltéréssel, beleértve a megfelelőségi vizsgálati eljárás használat közbeni lefolytatásának a lehetőségét, aminek biztosítania kellene az eladásra kínált járművek reprezentatív mintájának független vizsgálatát, továbbá megoldást kell találni a vizsgálat során megállapított és az eredeti típusjóváhagyás során mért CO₂-kibocsátási értékek között kimutatott lényeges eltérések problémájára.*
- (14) *Mivel e rendelet célját, nevezetesen az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020. évi CO₂-kibocsátás-csökkentés célértékének elérésére alkalmas módok meghatározását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban annak terjedelme és hatása miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.*
- (15) Az 510/2011/EU rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 510/2011/EU rendelet a következőképpen módosul:

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

„(2) Ez a rendelet az Unióban nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárműveknek a 715/2007/EK rendeletnek és annak végrehajtási intézkedéseinek, valamint az innovatív technológiáknak megfelelően mért átlagos CO₂-kibocsátására alkalmazandó célértéket a 2020. évtől kezdve 147 g/km-ben határozza meg.”

2. A 2. cikk a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A 4. cikk, a 8. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a 9. cikk, valamint a 10. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó az olyan gyártóra, amely valamennyi kapcsolt vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint **1 000** új, az Unióban nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárműért volt felelős.”

3. A 11. cikk (3) bekezdésének utolsó mondatát el kell hagyni.

4. *A 12. cikk a következőképpen módosul:*

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

„(1) A beszállító vagy gyártó kérésére figyelembe kell venni az innovatív technológiáknak vagy az innovatív technológiák kombinációjának („innovatív technológiai csomagok”) az alkalmazása révén elért CO₂-csökkentéseket.

E technológiák összesítetten az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási célértékének legfeljebb 7 g CO₂ / km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.”;

b) *a (2) bekezdés bevezető részének helyébe a következő szöveg lép:*

„(2) A Bizottság végrehajtási aktusok útján 2012. december 31-ig részletes rendelkezéseket fogad el az (1) bekezdésben említett innovatív technológiák vagy innovatív technológiai csomagok jóváhagyására szolgáló eljárásról. Ezeket a végrehajtási aktusokat az e rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni. E részletes rendelkezéseknek összhangban kell lenniük a 443/2009/EK rendelet 12. cikkének (2) bekezdésében megállapított rendelkezésekkel, és az innovatív technológiákra vonatkozó alábbi kritériumokon kell alapulniuk:”

5. A 13. cikk a következőképpen módosul:

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

„A Bizottság **2015.** december 31-ig felülvizsgálja az e rendelet szerinti fajlagos kibocsátási célértékeket, módozatokat és e rendelet egyéb vonatkozásait annak érdekében, hogy a 2020 utáni időszakra megállapítsa az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási célértékeket. ***E tekintetben a szükséges mértékű kibocsátáscsökkentést úgy kell megállapítani, hogy az összhangban legyen az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljaival, és figyelembe vegye, hogy e kibocsátáscsökkentésnek milyen következményei lesznek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátását költséghatékonyan csökkentő technológiák kifejlesztésére nézve. A Bizottság a felülvizsgálat eredményéről jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentésnek tartalmaznia kell az e rendelet módosítására irányuló megfelelő javaslatokat, valamint esetlegesen egy reális és elérhető cél meghatározását is, mégpedig egy olyan átfogó hatásvizsgálat alapján, amely figyelembe veszi a könnyűhaszongépjármű-ipar és az attól függő iparágak töretlen versenyképességének jelentőségét. A Bizottság az említett javaslatok megszövegezésekor biztosítja, hogy azok társadalmilag méltányosak, fenntarthatók, valamint a verseny szempontjából a lehető leginkább semlegesek legyenek.***”;

b) a (6) bekezdés a következőképpen módosul:

i. a második albekezdést el kell hagyni;

ii. a **negyedik** albekezdés helyébe a következő két albekezdés lép:

„A Bizottság végrehajtási aktus útján meghatározza azokat a korrelációs paramétereket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló, a 715/2007/EK és a 692/2008/EK bizottsági rendeletben* említett vizsgálati eljárásban bekövetkező változásokat érvényesíteni lehessen. Ezeket a végrehajtási aktusokat az e rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 15. cikkel összhangban – és a 16. és 17. cikkben foglalt feltételek mellett – felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy az első albekezdés alapján elfogadott módszertan alkalmazásával kiigazítsa az I. mellékletben foglalt képleteket, biztosítva mindeközben azt, hogy a régi és az új vizsgálati eljárás hasonlóan szigorú kibocsátáscsökkentési követelményeket támasszon a gyártókkal és a különböző rendeltetésű járművekkel szemben.

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

6. *A 14. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:*

„(2a) Amennyiben az (1) bekezdésben említett bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadja el a végrehajtási aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdését kell alkalmazni.”

7. Az I. melléklet 1. pontja a következő alponttal egészül ki:

„c) 2020-tól kezdve:

Indikatív fajlagos CO₂-kibocsátás = $147 + a \times (M - M_0)$

amelyben:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege

M₀ = a 13. cikk (5) bekezdésének megfelelően elfogadott érték

a = 0,096.”

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt ,

az Európai Parlament részéről

a Tanács részéről

az elnök

az elnök
