

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről

COM(2007) 19 final

(2008/C 44/11)

2007. február 7-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 175. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2007. október 5-én elfogadta véleményét. (Előadó: Virgilio RANOCCHIARI.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. október 24–25-én tartott, 439. plenáris ülésén (az október 24-i ülésnapon) 142 szavazattal 1 ellenében, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB támogatja az Európai Bizottság kezdeményezését a közúti forgalomból származó CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatára.

1.2 Az Európai Bizottság azt javasolta, hogy a járművek motorteknológiáinak fejlesztése révén a személygépkocsik CO₂-kibocsátását 2012-ig szorítsák le 130 g/km-re. A Tanács úgy döntött, hogy támogatja e törekvést. Ha technikailag lehetséges, más műszaki fejlesztések és a bioüzemanyagok használatának fokozása révén 10 g/km-nyi további csökkentésre van szükség, hogy 2012-ig elérhető legyen a 120 g/km-ben meghatározott cél.

1.3 Az EGSZB megítélése szerint ez az ambiciózus kezdeményezés csak akkor számíthat sikerre, ha kiegyensúlyozott, sokoldalú módon végzik, és az ütemtervek figyelembe veszik azt, hogy a gyártóknak a kiválasztott technológiai megoldásokat valamennyi termékmodellhez adaptálniuk kell, ami eltérő költségekkel jár, bonyolult művelet. Más szóval a CO₂-kibocsátás vonatkozásában a személygépkocsik teljesítményének javítása lehetővé kell hogy tegye, hogy a gyártók gazdaságosan és technológiai szempontból is alkalmazni tudják ezeket a fejlesztéseket, másrészt összhangban kell lennie a potenciális vevők vásárlóerejével.

1.4 Az EGSZB ezért, miközben hangsúlyozza, hogy a gyártókat ösztönözni kell a fogyasztás és a kibocsátás csökkentésében történő gyorsabb előrelépésre, arra is rámutat, hogy további erőfeszítésekre van szükség a szociális, gazdasági és környezetvédelmi szempontból leghatékonyabb keretszabályozás kialakítása érdekében.

1.5 Az EGSZB ezért teljes, részletes hatásvizsgálatot javasol az egyes alternatívák költség/haszon szempontból történő értékelésére, kezdve a gépkocsik technológiájával kapcsolatos munkától az alábbi lehetséges eszközökig: az infrastruktúra módosítása, alternatív üzemanyagok, adópolitikai ösztönzők, a környezetet tiszteletben tartó vezetésre (amelyre különösen a

városi agglomerációkban van szükség ⁽¹⁾) történő nevelés különféle formái révén történő tájékoztatás, valamint a kereslet CO₂-kibocsátástól függő adózással történő irányítása. Az EGSZB ezenkívül úgy véli, hogy a kívánatos intézkedések sorában az alacsony gördülési ellenállású gumibroncsok alkalmazását is számításba kell venni, amelyek ágazati források szerint 3–4 %-kal csökkenthetik a fogyasztást. Az Európai Bizottság gumibroncsnyomás-ellenőrző rendszerek bevezetésére irányuló javaslata ugyanebbe az irányba mutat.

1.6 A rendelkezésre álló összes intézkedés ésszerű, átgondolt kombinálásával – a járműpark megújításának fékezése nélkül –, a pénzügyi terhek féken tartásával és megosztásával, amely segítségével elkerülhető az új gépkocsik lehetséges vásárlóinak büntetése, elérhetővé válnak a CO₂-csökkentésre vonatkozó célok.

1.7 Az EGSZB azon reményének is hangot ad, hogy a kiválasztott jogi eszköz a lehető legsemlegesebb lesz a gyártók közötti verseny vonatkozásában, nem szab meg kötelező érvényű korlátokat az értékesíthető modellekkel kapcsolatban, hanem az alacsonyabb kibocsátású modellek felé tereli a fogyasztói keresletet. A CO₂ célszámoknak tükrözniük kell a termékalkál közötti különbségeket, a leginformatívabb, illetve a CO₂-kibocsátással leginkább arányos paramétereket alkalmazva.

1.8 Rendkívül fontos, hogy a kiválasztott paraméterek olyan gépkocsitípusok felé irányítsák a fogyasztókat, amelyek valódi szükségleteiket kielégítik, de a mindennapi használat során szükségtelen fogyasztást és kibocsátást elkerülhetővé teszik.

1.9 Az EGSZB ezzel kapcsolatban értetlenségének ad hangot amiatt, hogy az Európai Bizottság a könnyű haszongépjárművekre is kiterjedő jogszabályt kíván javasolni. Ezeknek a szakmai felhasználásra szánt járműveknek a fogyasztását, így CO₂-kibocsátását is gondosan megvizsgálják a lehetséges vásárlók, hiszen

⁽¹⁾ Lásd a „Közlekedés a városi és nagyvárosi területeken” című véleményt (HL C 168., 2007.7.20.).

e tényezők jelentősen hatnak az üzemeltetési költségekre. Következésképpen a piacon kínált járművek már jelenleg is a leghatékonyabb megoldásokat alkalmazzák – majdnem kizárólag dízel-motorral működnek. Az EGSZB mindenesetre azt ajánlja az Európai Bizottságnak, hogy a témával kapcsolatos bármiféle döntés előtt végezzen hatásvizsgálatot egy, a könnyű haszongépjárművek kibocsátására vonatkozó felmérés alapján, ami jelenleg nem áll rendelkezésre.

1.10 Az EGSZB végül úgy véli, hogy a tagállamoknak több területen kellene intézkedéseket hozniuk, mint korábban (autóutak, intelligens jelzőlámpák stb.), többek között oly módon, hogy saját tömegközlekedési parkjukhoz környezetbarát járműveket vásárolnak, és elkötelezik magukat amellett, hogy olyan infrastruktúra-hálózatokat építenek ki, amelyek elérhetővé tehetik a környezetre kevésbé ható üzemanyagok – például földgáz – forgalmazását, valamint megkönnyítik a földgázzal és LPG-vel (folyékony benzingáz) működő járművek vásárlását, amiről korábbi véleményeiben az EGSZB már megfogalmazta álláspontját⁽²⁾.

2. Bevezetés

2.1 1995-ben a CO₂-kibocsátások csökkentésére irányuló közösségi stratégia került bevezetésre, amely a gépkocsigyártók által nyújtott kínálatlaltal és a fogyasztók általi kereslettel kapcsolatos intézkedéseket tartalmazott.

2.2 Konkrétabban, a kínálati oldalon az európai gépjárműgyártók 1998-ban vállalták, hogy 2008-ig 140 g/km-re csökkentik gépkocsijaik átlagos CO₂-kibocsátását. Egy évvel később, 2009-re a japán és koreai gyártók is vállalták ugyanezt.

2.3 Keresleti oldalon ugyanakkor az Európai Bizottság stratégiája – a helyes döntés megkönnyítése érdekében – a fogyasztók CO₂-kibocsátásra vonatkozó tájékoztatását, valamint a gépjárművek adóztatásának célzott alkalmazását irányozta elő.

2.4 A gyakorlatban kínálati oldalon jelentős javulást sikerült elérni, de a kitűzött cél eléréséhez önmagában ez nem elegendő, ugyanis a másik két eszköz – a tájékoztatás/iránymutatás és adóztatás – hozzájárulása hiányzik. Ezt az Európai Bizottság is elismeri, amikor közleményében megállapítja, hogy a (CO₂-kibocsátással kapcsolatos) „csökkenést javarészt a jármű-technológiai fejlesztések eredményezték”.

2.5 A személygépkocsik átlagos CO₂-kibocsátása 1995 és 2004 között 13 %-kal, 186 g/km-ről 161 g/km-re csökkent, és

⁽²⁾ Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő tárgyban: „A közúti közlekedésben alkalmazható alternatív üzemanyagok fejlesztése és támogatása az Európai Unióban”, HL C 195., 2006.8.18., 75. o.

a 2004-ben piacra került járműpark 30 %-ának 140 g/km-nél alacsonyabb volt a kibocsátása.

2.6 Másrészt viszont ugyanebben az időszakban a nagyobb, súlyosabb, nagyobb teljesítményű gépkocsik iránt nőtt meg a fogyasztói kereslet, részben azért, mert ezeket biztonságosabbnak tekintik, részben pedig azért, mert a népesség jelentős része elhagyta a városi területeket. Következésképpen a kibocsátásra vonatkozó tájékoztatás, az úgynevezett címkézés eddig csak kevésbé befolyásolta a vásárlói döntéseket.

2.7 A kereslet irányítására szolgáló másik eszköznek, a CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló adóztatásnak egyelőre nincs európai dimenziója⁽³⁾, nemzeti kezdeményezésekre korlátozódik a tagállamok kevesebb, mint felében. Az intézkedések egyes esetekben paradox módon negatívan hatottak a CO₂-kibocsátás csökkentésére. Példa erre a dízel megnövelt adója, amely számos olyan tagállamban, ahol nagyobb számban vannak dízelmotorral működő járművek, lelassította a dízelüzemanyagú gépkocsik felé az elmúlt években végbement eltolódást.

2.8 Összefoglalva, részben azon külső tényezők miatt, amelyek akadályozzák a gépjármű-technológiák önkéntes megállapodások alapján történő felülvizsgálatával elkezdődött kibocsátáscsökkentési folyamatot, részben az egyéb tervezett eszközök alkalmazásának elmulasztása miatt úgy tűnik, hogy a 2008/2009-re kitűzött célok nem teljesíthetők. Az Európai Bizottság ezért úgy döntött, hogy felülvizsgálja a stratégiát, és közzétette az EGSZB által most értékelt közleményt, amely iránymutatásokat tartalmaz. Legkésőbb 2008 első félévében ezt egy konkrét jogalkotási javaslat követi majd.

3. Az Európai Bizottság közleménye

3.1 A közleményben az Európai Bizottság a CO₂-kibocsátás 2012-ig történő, 120 g/km-re való leszorítására tesz javaslatot, amihez uniós és tagállami szintű fellépésre egyaránt szükség lesz.

3.2 Az Európai Bizottság ennek érdekében 2008 közepéig olyan jogi keretszabályozásra tesz javaslatot, amelynek középpontjában a járművek motortechnológiáinak fejlesztése révén az új gépkocsik átlagos CO₂-kibocsátásának 130 g/km-re való kötelező leszorítása lesz.

3.3 10 g CO₂/km – vagy ha műszaki szempontból szükséges, ezzel egyenértékű – további olyan csökkentést is el kell érni, más műszaki fejlesztések és a bioüzemanyagok használatának fokozása révén. Mindenekelőtt a következő intézkedésekről van szó:

a) a légkondicionáló rendszerek hatékonysági minimumkövetelményeinek előírása;

⁽³⁾ Az EU-s személygépkocsikra vonatkozó adókról szóló irányelvtervezetet (COM(2005) 261), amely teljesen vagy részben a CO₂-kibocsátás alapján át kívánta alakítani a személygépkocsikra vonatkozó adókat, nem hagyta jóvá.

- b) kellően pontos gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszerek beszerelésének kötelezővé tétele;
- c) a gumiabroncsok gördülési ellenállására vonatkozó felső határérték meghatározása az Európai Unióban használt személygépkocsikra és könnyű tehergépjárművekre szerelt gumiabroncsok körében;
- d) a sebességváltó-visszajelző használata, figyelembe véve, hogy a fogyasztók milyen mértékben használnak ilyen eszközöket valós vezetési körülmények között;
- e) a könnyű haszongépjárművek (kisteherautók) tüzelőanyag-hatékonyágában elérendő javulás: 175 g CO₂/km kitűzésével 2012-ig, 160 g CO₂/km kitűzésével 2015-ig;
- f) a bioüzemanyagok használatának fokozása, környezeti teljesítményük maximalizálása.

3.4 A Bizottság egyetért abban, hogy az újképcsi-park átlagos CO₂-kibocsátására vonatkozó célkitűzés megvalósítása érdekében létrehozandó jogi keretszabályozásnak olyannak kell lennie, hogy versenysemleges, szociális szempontból méltányos és fenntartható módon biztosítsa a kitűzött célok elérését, és ennek során garantálja a sokszínű európai gépjárműipar érdekeinek méltányos megjelenítését és a gépjárműgyártók közötti verseny indokolatlan torzulásának megelőzését.

3.5 Az Európai Bizottság ezzel kapcsolatban arra bátorítja a tagállamokat, hogy adópolitikájukat úgy alakítsák át, hogy EU-szerte támogatást kapjon a hatékony tüzelőanyag-felhasználású gépkocsik vásárlása, a gyártók számára pedig könnyebbé váljon a bevezetendő tüzelőanyag-hatékonyági keretrendszer követése.

3.6 Az Európai Bizottság azt is kijelenti, hogy a piacon lévő gépkocsik teljes skálájára megállapított differenciált adók, amelyek kevésbé szennyező gépkocsik vásárlására ösztönöznék fokozatosan a fogyasztót, hatékony módját jelentenék a megfelelő kapcsolatban a gyártóknál jelentkező költségek csökkentésének.

3.7 A közlemény azt is megemlíti, hogy a kis teljesítményű gépjárművek körében az adópolitikai ösztönzők jó lehetőséget adnak a lehető legtisztább típusok piaci bevezetésének előmozdítására is; és hasonló súlyt helyez a potenciális vásárlók tájékoztatására a gépjárművek fogyasztásával kapcsolatban (az Európai Bizottság 2007-ben javaslatot fogad el a tüzelőanyag-hatékonyág című feltűntetéséről rendelkező 1999/94/EK irányelv módosításáról).

3.8 Az Európai Bizottság végül szükségesnek tartja, hogy a CO₂-kibocsátás csökkentése érdekében a tagállamok képzésen és figyelemfelkeltő kampányokon keresztül ösztönözzék a környezettudatos vezetést.

3.9 A közlemény arra is felhívja a gyártókat, hogy 2007. közepéig csatlakozzanak a gépkocsik forgalmazására és reklámo-

zására vonatkozó helyes gyakorlat kódexet lefektető önkéntes megállapodáshoz, amely a fenntartható fogyasztási minták előmozdítását célozza.

4. Általános megjegyzések

4.1 Az EGSZB teljes mértékben egyetért azzal, hogy szükség van a közúti közlekedésből származó CO₂-kibocsátás – az összes kibocsátás mintegy 20 %-a – csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatára.

4.2 Az EGSZB e felülvizsgálat bonyolultságára is rámutat: oly módon kell a CO₂-kibocsátás további csökkentésére törekedni, hogy az ne veszélyeztesse a személygépkocsi-szektor versenyképességét, amelynek világpiacán rendkívül nagy a konkurencia.

4.3 Szem előtt kell tartani, hogy a gépjárműipar egyedül Európában kétféle embernek ad munkát közvetlenül, további tízmilliónak pedig közvetetten, kapcsolódó ágazatokban. Ugyanez az ágazat az európai GDP 3,5 %-át képviseli, nettó exportja 33,5 milliárd euró és végül, de nem utolsósorban a tagállamok kasszájába évi 365 milliárd euró folyik be gépkocsiadó címén.

4.4 Nem véletlen, hogy „CARS 21” közleményében (*) az Európai Bizottság iránymutatásokat kívánt adni a gépkocsi-ágazat iparpolitikájáról, amely „jelentős szerepet játszik az európai gazdaságban”.

Ez a dokumentum az Európai Bizottság válasza a zárójelre és az ajánlásokra, amelyeket 2005 decemberében állított össze az ipar, a civil társadalom fő összetevői és az Európai Bizottság képviselőiből álló CARS 21 magas szintű csoport. A dokumentum rámutat, hogy ambiciózus célok bonyolult területeken történő eléréséhez, amilyen a CO₂-kibocsátás csökkentése – az ipar versenyképességének és a foglalkoztatottságnak a veszélyeztetése nélkül – integrált megközelítésre van szükség, amely arra irányul, hogy ugyanazon általános érdekű cél megvalósítása érdekében valamennyi érdekelt fél hozzájárulását összegyűjtse.

4.5 Az EGSZB osztja azok aggodalmát, akiket nyugtalanít, milyen óriási hatása lehet az ágazati költségekre azoknak a döntéseknek, amelyek az EU-n kívüli ipari vállalatáthelyezések lehetőségével együtt járó stratégiai választások ösztönzésével közvetlenül vagy közvetve veszélyeztethetnék az ágazat foglalkoztatási szintjeit.

4.6 E megfontolások alapján az EGSZB egyetért azzal, hogy a gyártókat gyorsabb előrelépésre kell ösztönözni a fogyasztás és a kibocsátás csökkentésében, de arra is rámutat, hogy további erőfeszítésekre van szükség a szociális, gazdasági és környezetvédelmi szempontból leghatékonyabb keretszabályozás kialakítása érdekében.

(*) A 21. századi versenyképes autóiipari szabályozási keret COM(2007), 2007. február 22. Az EGSZB véleményt dolgozott ki ebben a tárgyban (előadó: DAVOUST).

4.6.1 Az alábbi javaslatokat abból a célból fogalmazza meg az EGSZB, hogy a közúti forgalomból származó CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló jövőbeli közösségi jogszabályok a legjobb eredményekhez vezessenek:

- **infrastruktúra és gumiabroncsok:** a közúti infrastruktúra fejlesztése indokolt, mivel a jobb minőségű utak csökkentik a sűrűlódást és a zajszennyezést, továbbá megkönnyítik a járművek áthaladását. Ezenkívül a korszerű elektronikus forgalomirányítási rendszerek bevezetése a forgalmi torlódások mérséklése és a közlekedési lámpáknál történő szükségtelen várakozás érdekében számottevően hozzájárulhat a CO₂-kibocsátás csökkentéséhez. Az alacsony ellenállású gumiabroncsok ugyanebből a célból történő alkalmazása bizonyított előnyökkel jár, ugyanis 3–4 %-kal csökkenti a fogyasztást; az Európai Bizottság gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszerek bevezetésére irányuló javaslata ugyanebbe az irányba mutat,
- **alternatív üzemanyagok:** elsősorban a CARS 21 zárójelentésben is megemlített bioüzemanyagok. Az első generációs bioüzemanyagok ⁽⁵⁾ – technikai alkalmazhatóságuk, valamint környezeti és társadalmi hatásuk ellenőrzését követően – (a környezetre kevésbé ható második generációs bioüzemanyagok bevezetéséig), más alternatív üzemanyagokkal együtt, amelyeknek felhasználása terjedőben van Európában (földgáz, középtávon biogáz és hosszú távon remélhetőleg hidrogén), a CO₂-kibocsátás csökkentésének meghatározó tényezői lehetnek,
- **képzés, tájékoztatás és útmutatás:** célszerű népszerűsíteni és támogatni a gépjárműipar teljes kereskedelmi és értékesítési láncolatára vonatkozó képzési kezdeményezéseket, hogy a vásárlói keresletet – oly módon, hogy a vásárlók a tények ismeretében, szakvéleményekre támaszkodva dönthessenek – alacsonyabb CO₂-kibocsátású alternatívák felé lehessen irányítani. A vásárlói viselkedést közvetlen eszközökkel is – a CO₂-kibocsátással összefüggő adóztatással és a környezettudatos vezetés (*eco-driving*) ösztönzésével – befolyásolni kell.

4.6.2 Mindezekről az intézkedésekről az is elmondható, hogy – mivel megosztják a CO₂-kibocsátási szint csökkentésének pénzügyi terheit – nem veszélyeztetnék a jelenlegi járműpark megújítását. Az EGSZB közbevetőleg megjegyzi, hogy az ECCP ⁽⁶⁾, szerint Európában a környezettudatos vezetés 2010-re (2006–2010) akár 50 millió tonnával is csökkentheti a CO₂-kibocsátást, a TNO/IEEP ⁽⁷⁾ közös tanulmánya pedig arra a megállapításra jutott, hogy a környezettudatos vezetés nemcsak megvalósítható, hanem hatékony és mérhető is.

4.6.3 Ha viszont a 120 g/km-es célszámot kizárólag a gépkocsitechnológia révén kívánják elérni, ez mintegy 3 600 euróval növelné a gépkocsik átlagos vételárát. A teljesség érdekében hozzá kell tenni, hogy ugyanezen források ⁽⁸⁾ szerint

a 130 g/km-es cél elérése a vásárló számára jelentős többletköltséggel, mintegy 2 500 euróval járna.

4.6.4 Mivel – ahogy az Európai Bizottság rámutat – Európában átlagosan 12 évente újul meg a gépkocsipark, nyilvánvaló, hogy ilyen nagymértékű áremelések tovább fékeznek a gépkocsik lecserélési ciklusát. Az is nyilvánvaló, hogy ekkora áremelések társadalmi hatással is járnának: a legszerényebb jövedelmű társadalmi rétegek még nehezebben tudnának gépkocsit vásárolni.

4.7 Végül az EGSZB nem ért egyet az Európai Bizottságnak azzal az álláspontjával, mely szerint a kiegészítő technológiák mintegy 10 g/km-rel csökkenthetnék a CO₂-kibocsátást, ugyanis még bizonytalan, hogy a bioüzemanyagok képesek-e belépni a piacra, és nem lehet biztosan állítani, hogy hozzájárulásuk eléri a várt 5 g/km-es szintet. Az EGSZB ezzel kapcsolatban feltétlenül szükségesnek tartja egy pontosan ellenőrizhető intézkedésekből álló rendszer kialakítását, ahogyan ez például a környezettudatos vezetés és az infrastruktúrák esetében történik.

5. Részletes megjegyzések

5.1 Tekintettel az eddig ismertetett megfontolásokra és a jelenleg folyó parlamenti vitára, az EGSZB azon reményének ad hangot, hogy a majdani jogszabály nemcsak hogy nem nehezíti meg az esetleges vásárlók új személygépkocsizhoz jutását – biztosítva így a járműpark megújítását, – hanem képes lesz a keresletet erőteljesen az alacsonyabb kibocsátású modellek felé terelni.

5.2 Az egyes alternatívák költség/haszon szempontból történő értékelésére szolgáló teljes, részletes hatásvizsgálat hiányában az EGSZB esetleg a későbbiekben dolgoz ki véleményt a CO₂-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos megfelelő, megvalósítható korlátokról, azt azonban máris ajánlja, hogy a tervezett jogszabály vegye figyelembe, hogy a gépkocsik gyártási ciklusa köztudottan bonyolult, és a *lead time* ⁽⁹⁾ akár a 7 évet is elérheti.

5.3 Tekintettel az együttdöntési eljárás keretében elfogadásra kerülő jogszabályok kidolgozásához szükséges időre, az EGSZB úgy véli, hogy a teljesítendő feltételeket tartalmazó végleges szöveg 2009-nél előbb nem készül el. A szektorra jellemző ipari ciklusokkal kapcsolatos korábbi megjegyzéseink értelmében az első elképzelhető időpont 2015, azért is, mert ekkor lép hatályba a szennyezőanyagok csökkentéséről szóló EURO6 rendelet, amely – a CO₂-höz hasonlóan – szerkezeti változásokat tesz szükségessé a személygépkocsik esetében.

5.4 Könnyen lehet, hogy 2012 mint cél technikailag nem reális, és határozottan károsan hatna az európai gépjárműipar versenyképességére és foglalkoztatási szintjére.

⁽⁵⁾ A TEN 286 A bioüzemanyagok alkalmazása/elért eredmények tárgyú véleményt jelenleg vitatják.

⁽⁶⁾ *European Climate Change Programme* (Európai éghajlatváltozási program) Az ECCP keretében az Európai Bizottság tanácsadója (TNO) becslést végzett arról, hogy az egyes szóba jöhető intézkedések milyen költségekkel járnak, és milyen mértékben csökkenthetik a CO₂-kibocsátását.

⁽⁷⁾ IEIP, Európai Környezetvédelmi Politikai Intézet – TNO *tanácsad.*

⁽⁸⁾ Lásd a 6. lánkjegyzetet.

⁽⁹⁾ Az az idő, amely alatt az ipar ki tudja elégíteni a gépjárművek szerkezetére vonatkozó új követelményeket.

5.5 Az EGSZB olyan jogi eszközt sürget, amely semleges a gyártók közti verseny vonatkozásában, nem szab meg kötelező érvényű korlátokat az értékesíthető modellekkel kapcsolatban, hanem az alacsonyabb kibocsátású modellek felé tereli a fogyasztói keresletet. Az elvárt CO₂-csökkentéseknek meg kellene felelniük a termékskálán belül létező különbségeknek, a leginformatívabb és a CO₂-kibocsátással arányban álló paramétereket alkalmazva.

5.6 Ezzel kapcsolatban megítélésünk szerint a kiválasztandó paraméternek garantálnia kell, hogy az egyes szegmenseknek a kibocsátás csökkentése tekintetében történő hozzájárulása, valamint a gépjárművek árának ebből következő elkerülhetetlen emelkedése ne legyen olyan mértékű, ami korlátozná a „megfizethetőséget”, azaz a vevőnek lehetősége kell, hogy legyen egy, a vásárlóerejével összhangban levő új gépkocsi megvásárlására.

5.6.1 Az egyik ilyen lehetséges paraméter a jármű súlya lehetne (ahogy az ACEA, az Európai Személygépkocsi-gyártók Szövetsége javasolja), mivel ez közvetlenül összefügg a CO₂-kibocsátás szintjével. Az EGSZB emlékeztet rá, hogy 1996. és 2005. között 32 kg-mal nőtt a járművek súlya, amihez a CO₂-kibocsátás 6,6 g/km-os emelkedése társult. Japánban, ahol 2006-ban elhatározták, hogy 2015-ig elérik a 138 g/km-os célt, valóban referenciaparaméterként fogják alkalmazni a súlyt a CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló stratégiában. Az ACEA támogatja e paraméter alkalmazását, mivel egy lépést jelent a CO₂-vel kapcsolatos politikák világszinten történő összehangolása felé.

5.6.2 Azt is meg kell említeni, hogy jelenleg más olyan paraméterekről is megbeszélések folynak, amelyek alkalmasak lehetnek a termékskálák meghatározására és megkülönböztetésére. Különös figyelmet érdemel **Chris Davies** EP-előadó javaslata, amely a jármű „lábnyomáról” beszél (ez az a hely, amelyet a gépkocsi – a tengelytávolság és a nyomtáv alapján kiszámítva – elfoglal ⁽¹⁰⁾).

5.6.3 Az EGSZB a maga részéről úgy véli, hogy például a „gépkocsi-térfogat” (a jármű hossza × szélessége × magassága) paraméterként történő alkalmazása hasznos és célszerű lehetne olyan eszközként, amely a fogyasztókat a tényleges szükségleteiknek megfelelő jármű felé orientálja, és így elkerülhetővé válik a felhasználási szükséglet és a jármű térfogata közötti aránytalanság következtében létrejövő indokolatlan CO₂-kibocsátás. Más szóval az, akinek több utas és nagyobb teher szállítására alkalmas városi terepjáróra van szüksége, hajlandó lesz többet fizetni, mert valóban ilyen jármű kell neki, akinek viszont nincsenek ilyen szükségletei, szívesebben fordul az alacsonyabb kategóriák felé.

5.7 Ami az Európai Parlament említett előadójának, Chris DAVIES-nek arra irányuló felvetését illeti, hogy ki kellene alakítani egy CARS (*Carbon Allowance Reduction System*) (Szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési rendszer) nevű mechanizmust a megszabott határok túllépése esetén történő büntetés, illetve e határok betartása esetén történő jutalmazás megállapítására, az EGSZB úgy véli, hogy egy a gépjárműszektorra korlátozódó piacon nem

valósítható meg a CO₂-kibocsátásra vonatkozó kereskedelmi rendszer bevezetése.

Tekintettel a célkitűzések ambiciózus voltára, teljesen valószínűtlennek tűnik, hogy a rendszer működéséhez elegendő kibocsátási kvóta álljon rendelkezésre.

5.7.1 Egy „nyitott” kibocsátáskereskedelmi rendszer (amely más szektorokkal is lehetővé teszi a cserét) alkalmazását ellenben lehetségesnek tartja az EGSZB, mivel ez azzal az előnnyel járna, hogy megfelelő rugalmasság mellett garantálja a CO₂-kibocsátás általános csökkentését, ugyanakkor korlátokat állapít meg a gépkocsigyártók esetleges vásárlásaira nézve. Az EGSZB ezért támogat egy meghatározásra váró nyitott rendszert, amelynek gazdasági következményeit a kibocsátási piacon 2015-ig bekövetkező változásokra való tekintettel csökkenteni kell, és megismétli, hogy ezeknek a gazdasági következményeknek nem szabad veszélyeztetniük, hogy a végső vásárló meg tudja fizetni a gépkocsit.

5.8 A közleménynek azzal a részével kapcsolatban, amely a gépkocsik forgalmazására és reklámozására vonatkozó etikai kódexet sürget, az EGSZB rámutat, hogy már csaknem minden tagállamban léteznek – többnyire igen szigorú – megállapodások az erre a területre vonatkozó szabályok meghatározásáról. Az EGSZB elvileg helyesli e megállapodások összehangolását, ezért nem ellenzi a helyes gyakorlat európai kódexének kidolgozását, ahogyan az Európai Bizottság a gépjárműgyártóknak javasolja.

5.9 Az EGSZB azt is kiemeli, hogy közleményében az Európai Bizottság olyan jogszabály kidolgozásának szándékát nyilvánítja ki, amely a könnyű haszongépjárművekből származó CO₂-kibocsátás csökkentésére is kiterjed.

5.9.1 Az EGSZB úgy véli, hogy a könnyű haszongépjárművekkel (N1-es kategória és az ehhez kapcsolódó személyszállító járművek) kapcsolatban nincs szükség erre az eljárásra, ugyanis kereskedelmi célra készülnek, így fogyasztásuk és CO₂-kibocsátásuk meghatározó tényező a vásárlók számára, mivel ezek jelentősen befolyásolják az üzemeltetési költségeket. Következésképpen a piacon kínált járművek már jelenleg is a leghatékonyabb megoldásokat alkalmazzák – majdnem kizárólag dízel-motorral működnek.

5.9.2 Az EGSZB mindenesetre azt ajánlja az Európai Bizottságnak, hogy a témával kapcsolatos bármiféle döntés előtt végezzen hatásvizsgálatot egy, a könnyű haszongépjárművek kibocsátására vonatkozó felmérés alapján, ami jelenleg nem áll rendelkezésre.

5.9.3 A g/km-ben kifejezett célszámok meghatározása a haszongépjárművekre – a megfelelő adatok pontos ismeretének hiányában – azzal a kockázattal is járna, hogy csökkenne az egyes járművek szállítási kapacitása, így a hatékony üzemelés hiányában vagy több járműre lenne szükség ugyanakkora volumenű rakomány szállításához, vagy nagyobb, magasabb kategóriájú járműveket kellene beszerezni, ami növelné a kibocsátás összvolumenét.

⁽¹⁰⁾ TENGYELTÁVOLSÁG: az első és a hátsó tengelyek közti távolság; NYOMTÁV: a gumiabroncsok közti távolság.

5.10 Az EGSZB úgy véli továbbá, hogy a személygépkocsikból és könnyű haszongépjárművekből származó CO₂-kibocsátás témáját átfogó módon kellene megvizsgálni, a járművek teljes életciklusát figyelembe véve, a gyártási folyamatoktól kezdve a felhasználásig, egészen a ciklus végéig. A fentiek alapján az EGSZB azt is hangsúlyozza, hogy a CO₂-kibocsátást érintő, a gépjárműiparra vonatkozó jogalkotási és szabályozási kezdeményezések összehangolására, egyeztetésére van szükség, hogy elkerülhető legyenek az alkalmazást késleltető ellentmondások.

5.11 Az EGSZB úgy véli, hogy a jövőbeli kutatási keretprogramokkal kapcsolatos kezdeményezéseknek azokkal a projektekkel kell prioritásként és sürgősséggel foglalkozniuk, amelyek technikailag megvalósítható és gazdaságilag fenntartható megoldásokat keresnek a CO₂-kibocsátás összvolumenének (tehát nem csak a közlekedési szektorban) csökkentésére, tekintetbe véve a

kibocsátás különböző forrásainak teljes életciklusa által előidézett hatást. Az EGSZB véleménye szerint e kutatási projekteknek széles spektrumot kell átfogniuk, továbbá rövid, közép- és hosszú távú megoldásokat kell meghatározniuk, fenntartva ugyanakkor a *megfizethetőség* célját mind a gyártó, mind a végső vásárló vonatkozásában, hogy ösztönözni lehessen a gépjárműpark megújítását a fenntartható mobilitás felé vezető úton.

5.12 Az EGSZB végül úgy véli, hogy a tagállamoknak több területen kellene intézkedéseket hozniuk, mint korábban (autóutak, intelligens jelzőlámpák stb.), nem utolsósorban oly módon, hogy saját tömegközlekedési parkjukhoz környezetbarát járműveket vásárolnak, továbbá elkötelezik magukat amellett, hogy olyan infrastruktúra-hálózatokat építenek ki, amelyek elérhetővé tehetik a környezetre kevésbé ható üzemanyagok – például földgáz – forgalmazását, és megkönnyítik a földgázzal és LPG-vel (folyékony benzingáz) működő járművek vásárlását.

Kelt Brüsszelben, 2007. október 24-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a 2003/54/EK irányelvnek egyes rendelkezések Észtországra való alkalmazása vonatkozásában történő módosításáról

COM(2007) 411 *final* – 2007/0141 (COD)

(2008/C 44/12)

2007. szeptember 17-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 47. cikkének (2) bekezdése és 55. cikkének (95) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

Mivel az EGSZB teljes mértékben megfelelőnek tartja a javaslat tartalmát, és részéről további megjegyzést nem kíván hozzáfűzni, a 2007. október 24–25-én tartott, 439. plenáris ülésén (az október 24-i ülésnapon) 150 szavazattal 2 ellenében, 8 tartózkodás mellett úgy határozott, hogy a javaslattal kapcsolatban támogató véleményt bocsát ki.

Kelt Brüsszelben, 2007. október 24-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS