

P6_TA(2007)0469

A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia

Az Európai Parlament 2007. október 24-i állásfoglalása a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-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 CO₂-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 ⁽¹⁾,
- tekintettel a kutatási, technológiafejlesztési és demonstrációs tevékenységekre vonatkozó hatodik ⁽²⁾ és hetedik ⁽³⁾ keretprogramra,
- tekintettel a globális éghajlatváltozás legyőzéséről szóló 2005. november 16-i állásfoglalására ⁽⁴⁾,
- 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 előtünk álló út 2020-ig és azon túl című bizottsági közleményre (COM(2007)0002),
- tekintettel az éghajlatváltozásról szóló, 2007. február 14-i állásfoglalására ⁽⁵⁾,
- 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 CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló technológiai és egyéb intézkedések csökkentési potenciáljának és költségeinek áttekintése és elemzése” című 2006. október 31-i jelentésére ⁽⁶⁾;
- tekintettel az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO₂-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról szóló, 1999. december 13-i 1999/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁷⁾;

⁽¹⁾ HL L 242., 2002.9.10., 1. o.

⁽²⁾ HL L 232., 2002.8.29., 1. o.

⁽³⁾ HL L 412., 2006.12.30., 1. o.

⁽⁴⁾ HL C 280. E, 2006.11.18., 120. o.

⁽⁵⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0038.

⁽⁶⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_co2_reduction.pdf

⁽⁷⁾ HL L 12., 2000.1.18., 16. o. A legutóbb az 1882/2003/EK rendelet (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) által módosított irányelv.

2007. október 24., szerda

- tekintettel az 1998. október 13-i, benzin- és dízelüzemanyagokra vonatkozó 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre⁽¹⁾, 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 CO₂-kibocsátásának mintegy 19%-áért a személygépkocsik és a könnyű hasznagépjárművek felelősek, és az abszolút mennyiség elsősorban az új gépkocsik növekvő száma és teljesítménye miatt emelkedik folyamatosan;
- B. mivel a személyszállításból eredő teljes CO₂-kibocsátás csökkentésére a leginkább költséghatékony 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 CO₂-kibocsátást;
- C. mivel a személygépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló EU-stratégiában eddig figyelmen kívül hagyták a járművezetői magatartást és az infrastrukturális intézkedéseket, ezek azonban nagy lehetőségeket hordoznak a CO₂ 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 CO₂-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 CO₂ g/km-es kötelezettségvállalását; mivel a 120 g CO₂/km célkitűzést először 1995-ben javasolták, és azt a Tanács és a Parlament 1996-ban hagyta jóvá, teljesítési határidőnek 2005-öt, illetve legkésőbb 2010-et megszabva;
- G. mivel a Bizottság az „A XXI. századi versenyképes autóiipari szabályozási keret” című közleményében (COM(2007)0022) válaszolja a gépjárművekből származó CO₂-kibocsátás csökkentését célzó jövőbeli stratégia fő elemeit, amelynek az Unió és a tagállamok együttes beavatkozásain keresztül az EU 120 g CO₂/km célkitűzésének 2012-ig történő elérését szolgáló integrált megközelítés az alapja;
- H. mivel cselekvésre van szükség annak érdekében, hogy a személygépkocsikból származó CO₂-kibocsátást a motorra vonatkozó intézkedéseket, kiegészítő intézkedéseket, bioüzemanyagokat, ökövezetést és infrastrukturális intézkedéseket magába foglaló integrált megközelítés révén csökkentsék;
- I. mivel a gépkocsikból származó abszolút CO₂-kibocsátás a motor hatékonysága, az üzemanyagok CO₂-intenzitása, a vezető magatartása, a megtett kilométerek száma, az infrastruktúra minősége/telítettsége és az alkatrészek CO₂-hatékonysága közötti összetett kölcsönhatástól függ;

⁽¹⁾ HL L 350., 1998.12.28., 58. o. A legutóbb az 1882/2003/EK rendelet által módosított irányelv.

2007. október 24., szerda

- J. mivel a sebességkorlátozások következetes betartása minden tagállamban kimutathatóan a CO₂-kibocsátás jelentős csökkenését eredményezné;
- K. mivel a megfizethetőség és a gépjárműpark megújítása abszolút kulcsfontosságú az utakon közlekedő gépjárművek CO₂-, levegőminőségi és biztonsági teljesítményének javításához;
- L. mivel az adóztatás és a címkézés eddig nem járult hozzá a gépjárművekből származó CO₂-kibocsátás csökkentését szolgáló, három pilléren nyugvó EU-stratégiához;
- M. mivel kulcsfontosságú, hogy kötelező és egyértelműen meghatározott CO₂-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 CO₂-kibocsátás csökkentéséhez;
- N. mivel az 1999/94/EK irányelv nem bizonyult elég hatékonynak 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 színkódokon keresztül gyakorlati segítséget nyújtanak az európai fogyasztóknak vásárlási döntéseik során, és ezáltal lehetővé teszik számukra az energiamegtakarítást és a CO₂-kibocsátás csökkentését;
- P. mivel a CO₂-kibocsátás csökkentéséhez a járművek összes kategóriájának hozzá kell járulnia, mivel – mindenekelőtt – a piaci mennyiség is számottevő a CO₂-kibocsátás csökkentése szempontjából;
- Q. mivel a lisszaboni stratégia tartós növekedésre és foglalkoztatására vonatkozó céljait nyomatékosan követni kell, azzal, hogy el kell kerülni azokat az intézkedéseket, amelyek Európában a munkahelyek leépítésére nehezítő nyomást a gépkocsi ipar területén növelnék, illetve annak nemzetközi versenyképességét veszélyeztetnék;

Menetrend és célok

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 150 g CO₂/km-t, ezért üdvözlöli a Bizottság arra irányuló tervét, hogy a CO₂-kibocsátás csökkentésére EU jogszabályi keretet terjeszt elő, mely tartalmaz a könnyű gépjárművek gazdaságos üzemanyagfelhasználását javító – a motortechnológia javításával, egyéb technológiai fejlesztésekkel és bioüzemanyagok felhasználása révén megvalósuló –, kötelező erejű intézkedéseket; emlékeztet arra, hogy a járműállományra vonatkozó 120 g CO₂/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, 120 g CO₂/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 2011. évi hatállyal kötelező éves kibocsátási célkitűzéseket, melyek célja a gépjárművek technikai fejlesztésének támogatása annak biztosítása érdekében, hogy az EU piacán 2015-ben forgalomba hozott valamennyi személygépjármű átlagos kibocsátása legfeljebb 125 g CO₂/km legyen;
4. felhívja a Bizottságot, hogy terjesszen elő konkrét jogalkotási javaslatokat és intézkedéseket, amelyek biztosítják, hogy a kiegészítő intézkedések során az integrált megközelítés keretében legalább 10 g CO₂/km mértékben kibocsátás-csökkentést lehessen megvalósítani a 120 g CO₂/km-es összcélérték elérése érdekében;

2007. október 24., szerda

5. kitarthat emellett, hogy 2020. január 1-jétől az átlagos kibocsátás ne haladja meg a 95 g CO₂/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 fent említett állásfoglalására, amelyben felszólít „az új járművekből származó CO₂ kibocsátás kötelező határértékének középtávon 80–100 g CO₂/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 CO₂/km-nél alacsonyabb értékekkel, és ezért felhívja a Bizottságot, hogy az összes többi intézkedéssel párhuzamosan támogassa azokat a cselekvéseket, amelyek biztosítják, hogy a nagy CO₂-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 70 g CO₂/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 mennyiségű (legfeljebb 300 000 darabot) 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 CO₂-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.

2007. október 24., szerda

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 CO₂-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-es 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 CO₂-kibocsátását annak lenyomatával (a nyomtáv szorozva a tengelytávval) összekötő függvényként fejeznek 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 CO₂-kibocsátású gépjárműveknek nagyobb mértékben kellene hozzájárulniuk a CO₂ 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 CO₂-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 CO₂/km értékenként alkalmazott szankcióknak a díjknál 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 CO₂-kredit vagy kompenzációs rendszertől;

23. felhívja a Bizottságot, hogy iktasson be konkrét hiteleket az olyan kiemelkedően alacsony szén-dioxiddal járó technológiák bevezetésére irányuló korai intézkedéshez, mint például a hidrogén, az üzemanyagcellák, valamint az olyan akkumulátoros járművek, amelyek minden ilyen típusú, a mostantól a végrehajtás első éve között forgalomba helyezett jármű számára lehetővé kell, hogy tegyék, hogy a szén-dioxid megfigyelő eljárás alá számítsák, ami (például) negyven konvencionális járművel egyenértékű, az elkövetkezendő évekre vonatkozó csökkenő hitelek mellett;

24. 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, EUR/g CO₂ egységben kifejezve;

2007. október 24., szerda

25. 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;
26. azt ajánlja, hogy pénzbírságok bevételeit a CO₂-kibocsátás csökkentésének kutatására és fejlesztésére, valamint a helyi tömegközlekedés támogatására egyaránt felhasználják;
27. 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;
28. 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;
29. 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 meghatározhatják, hogy az elismert kereskedő szerv vállalati szerv, illetve olyan különféle leányvállalatok vagy vállalati részlegek legyenek-e, melyek közvetlenül felelősek az érintett járművek előállításáért;

Tesztelés, adatellenőrzés és gépjármű-előírások

30. kitart amellett, 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 CO₂-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 kérdéseinek kezelésének prioritását és annak szükségességét, hogy Európa importált üzemanyagtól való függése csökkenjen, illetve a járművek hatékonyságának növelése révén csökkenjen a CO₂-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 árától való függőségének csökkentése révén;

2007. október 24., szerda

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 belső 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 személygépkocsi üzemanyag-takarékosságára (l/100 km) és CO₂-kibocsátására (g/km) vonatkozó információk járműveken, valamint 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 szabályokat, 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 CO₂-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 CO₂-kibocsátású járművek iránt, ajánlja a környezeti teljesítményre vonatkozó „zöld csillag” besorolási rendszer bevezetését, figyelembe véve a környezeti teljesítmény valamennyi szempontját, beleértve a CO₂- (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 feltűntető 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 CO₂ és egyéb szennyező anyagok kibocsátásának függvényében változzon; rámutat, hogy a CO₂-kibocsátás nélküli technológiák fokozatos bevezetésével a szén-dioxidhoz kapcsolódó adókomponensnek hosszú távon meg kell szűnnie;

45. a belső piac felaprózódásának megakadályozása céljából felhív a CO₂-kibocsátási értékek EU-szintű meghatározására, amelyet a tagállamok felhasználhatnak a kibocsátáshoz kapcsolódó adóösztönzők megállapításához;

46. támogatja a gépkocsik CO₂-alapú adóztatását és az alternatív üzemanyagokat, a fogyasztók és az ipar számára helyes ösztönzők meghatározása céljából;

2007. október 24., szerda

Könnyű haszongépjárművek (N1) és egyéb kategóriák

47. támogatja a Bizottság könnyű haszongépjárművek CO₂-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 CO₂-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 CO₂-kibocsátásához potenciálisan hozzájáruló olyan intézkedések, melyekhez nem rendelkezik 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 CO₂-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 CO₂-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 élelmiszer-célú 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 CO₂-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;

2007. október 24., szerda

59. felhívja a Bizottságot, hogy a gépkocsikból származó CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló stratégia részeként haladéktalanul kezdje meg az egész EU-ra kiterjedő ökoüzemeltetés-kampány előkészítést;

60. felhívja a Bizottságot, tegyen jelentést az Európai Parlamentnek arról, hogyan lehet nyomon követhetővé tenni az ökoüzemeltetés CO₂-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 CO₂-kibocsátásnak az ökoüzemeltetés segítségével történő meghatározott csökkentése;

61. támogatja azt az elvet, hogy az ökoüzemeltetés-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.

P6_TA(2007)0470

Az adózási politika és a lisszaboni stratégia

Az Európai Parlament 2007. október 24-i állásfoglalása az adózási és a vámpolitikának a lisszaboni stratégiához való hozzájárulásáról (2007/2097(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett, „Az adózási és a vámpolitika hozzájárulása a lisszaboni stratégiához” című bizottsági közleményre (COM(2005)0532),
- tekintettel a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz intézett, „A tagállamok közvetlenadó-rendszereinek a belső piacon való összehangolása” című bizottsági közleményre (COM(2006)0823),
- tekintettel a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz intézett, „A tőkekivonási adóról és a tagállamok adópolitikájának szükséges koordinációjáról” című bizottsági közleményre (COM(2006)0825),
- tekintettel a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz intézett, „Az adókedvezményeknek a K+F érdekében történő hatékonyabb felhasználásáról” című bizottsági közleményre (COM(2006)0728),
- tekintettel a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz intézett, „A Közösség lisszaboni programjának végrehajtása: a közös konszolidált társasági adóalap (»KkTA«) tekintetében megvalósult haladás és a következő lépések” című bizottsági közleményre (COM(2006)0157),
- tekintettel a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz intézett, „Veszteségekkel kapcsolatos adóeljárás határokon átnyúló tényállások esetén” című bizottsági közleményre (COM(2006)0824),