

III

(Előkészítő jogi aktusok)

EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG

2008. SZEPTEMBER 17–18-I, 447. PLENÁRIS ÜLÉS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról

COM(2007) 856 végleges – 2007/0297 (COD)

(2009/C 77/01)

2008. február 22-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció 2008. július 15-én elfogadta véleményét. (Előadó: Edgardo Maria IOZIA.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. szeptember 17–18-án tartott, 447. plenáris ülésén (a szeptember 17-i ülésnapon) 140 szavazattal 4 ellenében elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 A CO₂-kibocsátás csökkentése tárgyában kiadott különböző véleményeiben az EGSZB mindig határozottan támogatta az Európai Bizottság mindazon jogalkotási javaslatait, amelyek konkrét és világos célokat jelöltek meg az üvegházhatást okozó gázkibocsátás csökkentése érdekében, ami a klímaváltozás elleni küzdelem kulcsfontosságú eleme.

1.2 Az EGSZB egyetért a rendeletjavaslat törekvéseivel, amely a CO₂-kibocsátást tartósan olyan szintre kívánja visszaszorítani, hogy a járműmotor-technológia fejlesztése révén 2012-ig teljesíthető legyen a javasolt 130 g/km határérték.

1.3 Az EGSZB ezen túlmenően szorgalmazza, hogy az integrált közösségi megközelítés keretében minden érintett szereplő vállaljon kötelezettséget a 120 g/km-es cél 2012-ig történő teljesítésére, az Európai Bizottság 2007. február 7-i közleményében foglaltaknak megfelelően; továbbá felhívja a Tanácsot és az Európai Parlamentet, hogy mihamarabb fogadjanak el minden, a klímaváltozás visszaszorítására irányuló, függőben lévő jogalkotási javaslatot.

1.3.1 Az EGSZB hosszú távú célok kitűzését javasolja az Európai Bizottságnak, amint azt az Európai Parlament is jelezte: 2020-tól merészebb megoldásokra lesz szükség.

1.4 Az EGSZB különösen fontosnak tartja a személygépkocsikra vonatkozó adókról szóló irányelvjavaslat (COM(2005) 261 végleges) gyors elfogadását és a CO₂-kibocsátási címkékről szóló 1999/94/EGK irányelv alkalmazását. Továbbá felszólítja az Európai Bizottságot, hogy terjesszen elő és koordináljon üzema-nyag-hatékony járműveket népszerűsítő gépjárműreklám és -marketing kampányokat.

1.5 Az EGSZB indokoltan tartja az autópárra vonatkozó egyedi jogszabályok bevezetését, tekintettel arra, hogy ideje továbblépni az autópárra önkéntes kötelezettségvállalásainak szakaszából, amely – jóllehet jótékony hatását a személygépjárművek kibocsátásának számottevő csökkenése bizonyítja – nem volt képes biztosítani a kitűzött célok elérését.

1.6 Az EGSZB támogatja a javasolt stratégiát és koncepciót, de olyan reálisan megvalósítható intézkedéseket tartana kívánatosnak, amelyek megtalálják a megfelelő egyensúlyt egyrészt a környezeti szempontból kulcsfontosságú eredmények, másrészt a munkahelymegővés kényszere között egy 13 millió munkavállalót foglalkoztató iparágban; csorbítatlanul megőrizve az európai gyártók versenyképességét az EU számára kétségkívül stratégiai jelentőségű ágazatban.

1.7 Az EGSZB egyetért azzal, hogy a rendelet a legmegfelelőbb jogi eszköz, amely biztosítja a késedelem nélküli megfelelést és elkerüli a versenytorzulásokat. A javasolt intézkedések időbeli kereteit és részletes, valódi konszenzuson alapuló feltételeit jobban meg kell fontolni, megőrizve és megerősítve az EU-s gyártók versenyképességét a globális piacon, és elkerülve azt, hogy a szektoron belül egyes szegmensek mesterséges előnyökhöz juthassanak.

1.8 A fenti cél érdekében az EGSZB szerint az Európai Bizottságnak meg kellene fontolnia azt az opciót, hogy a jelenlegi, (Japán mintájára) kizárólag a gépjárművek tömegén alapuló kibocsátási határértékrendszer helyett nagyobb szerepet tulajdonítson más paramétereknek is – pl. az USA-ban a haszongépjárművek esetében használatos „alapterületnek” (nyomtáv és tengelytávolság szorzata).

1.9 Az EGSZB szerint kiemelt figyelmet kell fordítani a rendeltetés lineáris függvényére (meredekségi százalék), mivel közvetlenül befolyásolja a gyártók közötti tehermegosztás módját. Maga az Európai Bizottság is kiemeli a hatásvizsgálat [SEC(2007) 1724] összefoglalójában: „Ezeknek a szempontoknak az alkalmazása – a kezdeti elemzések alapján – azt veti fel, hogy az egyensúly eléréséhez ebben a szakaszban az 50–80 fok közötti meredekséget kell tovább vizsgálni”, elismerve, hogy hasonlóan érzékeny témák jóval alaposabb hatásvizsgálatot igényelnek. A 60 fokos meredekség választása esetén nyitva maradnak a problémák, és kifogások is érkehetnek egyes járműgyártók részéről, akik szerint ez az opció sem nem méltányos, sem nem kiegyensúlyozott. Az EGSZB azt javasolja, hogy a kérdés kellő megvitatását követően meghozott végső választás se előnyt, se hátrányt ne indukáljon.

1.10 A másik, alapos megfontolást igénylő aspektus a bírságok 7. cikkben tárgyalt rendszerének bevezetése. Az EGSZB egyetért az elrettentő szankciók koncepciójával, azonban úgy véli, hogy a meredeken emelkedő bírságok alapján az uniós gyártók nem lesznek képesek termelési láncukat sikeresen a tervezett időkorlátokon belül az új határértékekhez igazítani. Az intézkedések a jelek szerint nincsenek összhangban az egyéb szektorokra szabott rendelkezésekkel, miközben egyenlőtlenül sújtják a kis- és közepméretű járművek, illetve a nagy járművek gyártóit, jóval súlyosabb terheket téve az utóbbiakra.

1.11 Az EGSZB úgy véli, hogy e bírságok meredeken emelkednek és végül a fogyasztói árakban csapódnak le, a terheket a fogyasztóra hárítva és akár versenytorzulásokat eredményezve, ezáltal pedig a gépjárműpark megújítását lassítja. Ezért felhívja az Európai Bizottságot, hogy a bírságokból befolyó összeget teljes egészében tartsa az autópiacon belül, ösztönzőket biztosítva a szennyező járművek fokozott kivonására, kampányokkal támogatva a szén-dioxid-kibocsátás szempontjának megjelenését a tudatos vásárlás során, és hozzájárulva a kutatáshoz és fejlesztéshez szükséges hatalmas forrásszükséglethez.

1.12 Az EGSZB szerint a tudományos kutatás kulcsfontosságú kérdés az ipar fejlettségi foka szempontjából. Jóllehet a kezdeti fázisban a meglévő technológiák segítségével is elérhetünk eredményeket, ésszerű feltételezés, hogy a jövőben a

jelennel való „technológiai szakításra”, és fejlettebb technológiák bevezetésére lesz szükség.

1.13 Az EGSZB álláspontja szerint az új megoldások kutatásához hatalmas forrásokra és szilárd elkötelezettségre van szükség: ez pedig a tagállamokban, egyetemeken és technológiai kiválósági központokban bármely szinten folyó kezdeményezések koordinálásával kezdődik, amiben bátorítani kell a gyártók közvetlen részvételét.

1.14 Az EGSZB szerint egy autópiacon Közös Technológiai Kezdeményezés (JTI) segíthetne mozgósítani a tudományos közösséget a fenti cél érdekében.

1.15 Az EGSZB úgy véli, a hatásvizsgálat nem volt elég mélyreható, amit maga a hatásvizsgálatot koordináló bizottság is kiemelt. A SEC(2007) 1725 dokumentumban a hatásvizsgálatot végző bizottság a célok teljesülése esetén várható hatások tisztázását szorgalmazza, és magyarázatot vár a TREMOVE és az előzetes elemzés eredményei közötti eltérésekre. A koordináló bizottság hozzáteszi, hogy egyes érzékeny változók – pl. az üzemanyagárak és az autonóm tömegnövekedés (ATN) – esetében további elemzéseket kell végezni. Alaposabban értékelni kell a regionális hatásokat is, különös tekintettel a foglalkoztatásra, az autópiacon beszállítói körre és a külső piacokon való versenyképességre.

1.16 Az EGSZB úgy véli, egy hasonlóan messzemenő következményekkel járó stratégia sikere érdekében megfelelő intézkedésekkel kell támogatni és védeni a meglévő európai ipari struktúrát, a jelenlegi versenyképességi szint megőrzését vagy növelését és az iparágban meglévő minőségi munkahelyek megóvását tartva szem előtt. Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy kívánatos lenne a fokozatos bevezetés, mely 2012-re a végső célértékek 80 %-ánál nem alacsonyabb szint elérését írja elő, hogy a küszöb fokozatos emelésével végül 2015-re azok elérhetőek legyenek.

1.17 A környezeti célok teljesítésének és a versenyképesség megőrzésének egyik kulcstényezője a kibocsátási határértékek szigorú alkalmazása az EU-n kívüli gyártók Európában értékesített járműveire. Ezek a maximális értékek az importált járművekre érvényesek.

1.18 Mivel a vizsgált javaslat csupán azon tágabb folyamat kezdete, melynek végcélja a környezeti problémák enyhítése az egész közlekedési ágazatban, az EGSZB felhívja az Európai Bizottságot, hogy sürgősen dolgozza ki a könnyű haszongépjárművek, a nehéz haszongépjárművek és a kétkerekű járművek CO₂-kibocsátásának csökkentését célzó jogszabályokat is, e gépjárművek kibocsátására vonatkozó valamennyi adat összegyűjtését követően.

1.19 Az EGSZB valóban fontosnak tartja a gépjárműiparra vonatkozó ágazati politikát, de szerinte ez távolról sem a közlekedéspolitikára vonatkozó szélesebb, globális kötelezettségvállalás „végösszege”. Ugyanakkor fontos emlékeztető e vállalásra, amely segíthet az egész ágazatot az uniós ipar más szektoraiban már régóta napirenden lévő környezetvédelmi célok felé orientálni.

1.20 Az EGSZB reméli, hogy a javasolt szektorspecifikus intézkedéseket a közlekedés iránti keresletre összpontosító fellépés kíséri majd. Létfontosságú, hogy a szigorú politika megkísérelje a közlekedés mind nagyobb részét az utakról más, kevesebb üvegházhatást okozó gázkibocsátással járó közlekedési módokra – pl. vasútra, belvízi hajóutakra vagy (ahol lehet, igen alacsony kibocsátású) tömegközlekedési eszközökre – terelni.

1.21 Az EGSZB javasolt formájában nem ért egyet a rendelet 9. cikkében előírt, ideiglenes eltérésre vonatkozó javaslattal, mivel az egyértelműen egyenlőtlen bánásmódot idéz elő a járműgyártók között. Véleménye szerint nélkülözhetetlen, hogy semmilyen olyan szabályozási előny ne jelenjen meg, amely torzítaná a versenyt.

1.22 Az EGSZB egy olyan modell kidolgozását javasolja, mely a CO₂ kiszámításába belefoglalja mindazt a kibocsátást, amely kapcsolatban van a gépjárművek gyártásával. A szén-dioxid-kibocsátást életciklusuk egészére vonatkozóan kellene tekintetbe venni.

1.23 E cél eléréséhez vitát kell kezdeményezni az életstílusról, amivel az EGSZB a közelmúltban több specifikus véleményében is foglalkozott. Széles körben elterjedt nézet, hogy ha a magán-célú gépjárművek száma és mérete tovább nő, és a magas üvegházhatást okozó gáz- és NO_x-kibocsátású haszongépjárművek továbbra is előnyben részesülnek, a CO₂-kibocsátás 20 %-os csökkentésének célja nem teljesíthető. Ezt nem lehet és nem szabad elfogadni.

2. Bevezetés: a javaslat háttere

2.1 Az Egyesült Nemzetek Éghajlat-változási Keretegyezménye, amelyet az Európai Közösség nevében a Tanács 1993. december 15-i 94/69/EK határozata hagyott jóvá, minden féltől megköveteli az éghajlatváltozás enyhítését célzó programok kidolgozását és végrehajtását.

2.2 Az Európai Bizottság válaszul jogalkotási javaslatok sorozatát dolgozta ki, melyek 2007. januárjában csúcsosodtak ki, amikor az EU a nemzetközi tárgyalások kontextusában a fejlett országok üvegházhatást okozó gázkibocsátásának 30 %-os csökkentésére irányuló javaslatot terjesztett elő (az 1990-es szinthez képest), amiből 2020-ig 20 %-ot kell megvalósítani. E célszámokat később a Tanács és az Európai Parlament is jóváhagyta.

2.3 Az egyes szektorok elemzése azt mutatja, hogy miközben az üvegházhatást okozó gázkibocsátás globális szintje megközelítőleg 5 %-kal csökkent az 1990–2004 közötti időszakban, a közúti közlekedésből származó CO₂-kibocsátás ugyanabban az időszakban 26 %-kal nőtt.

2.4 A fentiekre való tekintettel egyedi jogszabályokra van szükség ahhoz, hogy a közlekedési ágazat összhangba kerüljön az üvegházhatást okozó gázkibocsátás globális csökkenő tendenciájával. Konkrétabban sürgősen fel kell lépni a személygépjár-

művek kibocsátásának megfékezése érdekében, mivel e járművek 12 %-ban felelősek az EU globális szén-dioxid-kibocsátásáért (CO₂), amely a legfőbb üvegházhatást okozó gáz.

2.5 Bár az autóiparban végbement jelentős technológiai fejlődésnek köszönhetően 1995 és 2004 között 12,4 %-al csökkent a CO₂-kibocsátás az üzemanyag-hatékonyság révén, a közlekedés iránti folyamatosan növekvő kereslet és a járművek méretének növekedése teljesen semlegesítette ezt a tendenciát, és valójában az üvegházhatást okozó gázkibocsátás globális szintjének növekedéséhez vezetett a közlekedési szektorban.

2.6 Mindezek eredményeképpen specifikus kezdeményezések nélkül rendkívül valószínűtlen, hogy az EU képes lesz teljesíteni azt a vállalását, hogy az újonnan gyártott autók átlagos kibocsátásának szintjét 120 g CO₂/km-re visszaszorítja.

3. Az Európai Bizottság stratégiájának határhövei

3.1 A Közösség CO₂-kibocsátás-csökkentési stratégiája 1995-ben kezdett körvonalazódni. Alapját három elem képezte:

- a gépjárműipar önkéntes kötelezettségvállalása a kibocsátás csökkentésére,
- a fogyasztók tájékoztatásának javítása,
- az üzemanyag-hatékony járművek adókedvezményeken keresztüli ösztönzése.

3.2 1998-ban az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA) kötelezettséget vállalt arra, hogy 2008-ig 140 g/km-re csökkenti a területén eladott új autók átlagos szén-dioxid-kibocsátását, miközben a japán és a koreai autógyártók szövetsége (JAMA, illetve KAMA) is hasonló tartalmú kötelezettségvállalást fogadott el a kibocsátás 2009-ig történő csökkentésére.

3.3 Az Európai Bizottság e kötelezettségvállalásokat az 1999/125/EK (ACEA önkéntes vállalás), a 2000/303/EK (KAMA önkéntes vállalás) és a 2000/304/EK (JAMA önkéntes vállalás) közlemény kiadásával szentesítette. A kibocsátás ellenőrzésével kapcsolatban az EU elfogadta az új személygépkocsik átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását ellenőrző rendszer kialakításáról szóló 1753/2000/EK európai parlamenti és tanácsi határozatot.

3.4 2007. február 7-én az Európai Bizottság két párhuzamos közleményt adott ki a gépjárműipari szektorról:

- A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményei – COM(2007) 19 végleges (EGSZB vélemény: TEN/301, előadó: Virgilio Ranocchieri)
- A 21. századi versenyképes autóipari szabályozási keret – „CARS 21” – COM(2007) 22 végleges (EGSZB vélemény: INT/351, előadó: Francis Davoust).

3.5 E közlemények elmozdulásról számoltak be abba az irányba, hogy 2008/2009-re 140 g/km-re csökkenjen a széndioxid-kibocsátás, de arra a következtetésre jutottak, hogy ha nem kerül sor további intézkedések bevezetésére, akkor 2012-re nem sikerül elérni az új gépkocsik esetében 120 g/km-ben meghatározott közösségi célt.

3.6 Mindkét közlemény integrált megközelítés alkalmazását javasolta, két irányvonal mentén:

- az új gépkocsik CO₂-kibocsátásának kötelező leszorítása a járművek motortechnológiáinak fejlesztése révén, a 130 g/km-es cél teljesítése érdekében,
- a fennmaradó 10 g/km-es CO₂-csökkentést új technológiai berendezések (sebességváltás-jelző, keréknyomás-jelző, alacsony gördülési ellenállású gumik, magas hatékonyságú klímarendszerek, stb.) beszereléséből álló kiegészítő intézkedésekkel **és a bioüzemanyagok használatának fokozása révén** kell elérni.

3.7 Az Európai Bizottság a közleményekben megállapította, hogy az új autók esetében kitűzött átlagos célértéket megvalósító jogszabályi keretnek tekintetbe kell vennie a következő tényezőket:

- a verseny szempontjából semlegesnek kell lennie,
- a választásoknak társadalmilag méltányosnak és fenntarthatónak kell lennie,
- el kell kerülni az autógyártók közötti verseny bármely indokolatlan torzulását,
- a szabályozásnak teljes mértékben kompatibilisnek kell lennie a kiotói célkitűzésekkel.

3.8 A Versenyképességi Tanács és a Közlekedési Tanács által előterjesztett, illetve támogatott keretszabályozás alapját a gépjárműgyártók közös erőfeszítése képezi, melynek célja több környezetbarát autó gyártása, s ugyanakkor a maximális költség-hatékonyság.

3.9 Mindez azt jelenti, hogy a CO₂-kibocsátás csökkentését egy valamennyi félre kiterjedő, integrált megközelítés révén kell elérni. Olyan jogalkotási javaslatra van tehát szükség, amely úgy teljesíti a célokat, hogy közben megóvja a gépjárműipar globális versenyképességét.

4. Az Európai Bizottság javaslata

4.1 Az előterjesztett rendelet (COM(2007) 856) célja a „a személygépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentése”, és megfelelő lépések megtétele annak érdekében, hogy a 130 g/km-es cél 2012-re teljesüljön. A rendelet a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének meghatározása szerinti M1 kategóriájú gépjárművekre, valamint azokra a gépjárművekre alkalmazandó, amelyekre a típusjóváhagyás a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében kiterjed, amennyiben e járműveket a

Közösségben első ízben veszik nyilvántartásba és korábban a Közösségen kívül nem vették nyilvántartásba őket.

4.2 A javaslat integrált megközelítésbe illeszkedik, és további intézkedésekkel fog kiegészülni, 10 g/km-es újabb csökkentést irányozva elő a COM(2007) 19 végleges rendeletben meghatározott 120 g/km-es közösségi célérték teljesítése érdekében.

4.3 A CO₂-kibocsátási szintek meghatározása során a rendelet egyaránt figyelembe veszi:

- a piacokra és a gyártók versenyképességére gyakorolt hatást,
- az innováció ösztönzését,
- az energiafogyasztás csökkentését.

4.4 A javasolt rendelet további céljai:

- a gépjárműipar ösztönzése az új technológiákba való beruházásra,
- az ökoinnováció aktív előmozdítása,
- a jövőbeni technológiai fejlődés tekintetbe vétele,
- az európai ipar versenyképességének növelése,
- minőségi munkahelyek teremtése.

4.5 Az Európai Bizottság megállapítja, hogy a rendelet összhangban áll az EU egyéb célkitűzéseivel és politikáival, és hogy kiterjedt konzultáció, valamint az Európai Éghajlat-változási Program keretében – valamennyi érintett közvetlen részvételével – létrehozott külön munkacsoport („CARS 21” csoport) munkája eredményeképpen született meg.

4.6 **Jogalap.** Az EK-Szerződés 95. cikke megfelelő jogalapnak tekinthető ahhoz, hogy a rendelet a belső piac valamennyi gazdasági szereplője számára egyenlő feltételeket biztosítson, az egészség és a környezet magas fokú védelme mellett.

4.7 **Szubszidiaritás és arányosság.** A javaslat megfelel a szubszidiaritás és az arányosság elvének, mivel – jóllehet nem tartozik a Közösség kizárólagos hatáskörébe – egy közösségi szintű jogszabály elfogadása megakadályozza az egységes piac akadályainak kialakulását, és leegyszerűsíti a személygépkocsik éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak csökkentésére irányuló összehangolt fellépést.

4.8 **A jogalkotási eszközök megválasztása.** Az Európai Bizottság álláspontja szerint a rendelet alkalmazása a leginkább helyénvaló jogi eszköz az előírások haladéktalan betartásának biztosítására és a belső piac működését hátrányosan befolyásoló versenytorzulás elkerülésére.

4.9 **Nyomon követés.** Az új gépjárművek széndioxid-kibocsátására vonatkozó információkat, amelyek a 715/2007/EK rendeletben lefektetett, összehangolt mérési módszeren alapulnak, a tagállamoknak kell összegyűjteniük, és a rendelet 6. cikkében meghatározott eljárásnak megfelelően jelenteniük kell az Európai Bizottságnak.

4.10 Megfelelési igazolás. A 2007/46/EK irányelv előírja, hogy a gyártóknak minden új személygépkocsihoz megfelelési nyilatkozatot kell kiadniuk. A tagállamok csak akkor engedélyezhetik egy új személygépkocsi nyilvántartásba vételét illetve forgalomba helyezését, ha rendelkezik érvényes megfelelési igazolással. A tagállamok által összegyűjtött adatoknak összhangban kell lenniük a gyártó által a személygépkocsihoz kiadott megfelelési igazolással (az új rendelet 9. cikke szerinti mentességek kivételével).

4.11 Többletkibocsátási díj. A javasolt rendelet 7. cikke 2012-től kezdve többletkibocsátási díj megfizetésére kötelezi mindazon gyártókat, illetőleg – csoportosulás esetében – a csoportosulás vezetőjét, amelyek szén-dioxid-kibocsátása meghaladja az évi célértéket. A díj összege a 2012 utáni években jelentős mértékben növekedni fog; a díjból befolyó összegeket az EU költségvetési bevételének kell tekinteni.

5. Az Európai Parlament stratégiai javaslata

5.1 2007. október 24-én elfogadott állásfoglalásában az Európai Parlament üdvözölte az Európai Bizottság stratégiáját, de ugyanakkor azt javasolta, hogy a kibocsátási célokat már 2011-től életbe kellene léptetni, hogy 2015-re – a gépjárműtechnológia fejlesztésének köszönhetően – teljesülhessen a 125 g CO₂/km-es célérték. A Parlament hangsúlyozta: a hosszú távú cél – a 95 g CO₂/km érték elérése 2020-ra, illetve talán a 70 g CO₂/km elérése 2025-re, utóbbit a legkésőbb 2016-ban esedékes felülvizsgálatnak meg kell erősítenie – teljesítése érdekében további erőfeszítésekre lesz szükség.

6. A fogyasztói magatartás fontossága

6.1 A fogyasztók magatartásának különös jelentősége van a gépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkenésére irányuló fellépés sikere szempontjából. Az Európai Bizottság ezért megkezdte az üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó vásárlói tájékoztatásról szóló 1999/94/EK irányelv módosítására irányuló előkészítő munkákat, az új gépjárművek kibocsátással kapcsolatos célkitűzéseknek való megfelelését illetően, amelynek célja a gépjárműhasználók hozzájárulásának fokozása a kítűzött célok teljesítéséhez.

7. Általános megjegyzések

7.1 Akárcsak a CO₂-kibocsátás csökkentésére vonatkozó európai bizottsági javaslatokról szóló véleményeiben, az EGSZB ismételten megerősíti támogatását minden olyan európai bizottsági jogalkotási javaslattal kapcsolatban, amely konkrét és világos célokat jelöl meg az üvegházhatást okozó gázkibocsátás csökkentése érdekében, ami a klímaváltozás elleni küzdelem kulcsfontosságú eleme.

7.2 Az EGSZB egyetért az alábbi észrevételek tárgyát képező irányelvjavaslat célkitűzéseivel. Egyúttal felhívja a Tanácsot és az Európai Parlamentet, hogy sürgősen fogadják el a klímaváltozás enyhítésére irányuló, függőben lévő jogalkotási javaslatokat.

7.3 Az EGSZB kéri az európai intézményektől a személygépkocsikra vonatkozó adókról szóló COM(2005) 261 irányelvjavaslat gyors elfogadását, mely hozzá fog járulni a célkitűzések eléréséhez, nagyobb erőfeszítések megtételére ösztönözve a vállalatokat, valamint arra, hogy törekedjenek a CO₂-kibocsátási címkékről szóló 1999/94/EK irányelv mielőbbi továbbfejlesztésére a gépjárművekre vonatkozó reklám- és marketingkampányok előterjesztése és koordinálása révén. Utóbbiak keretében népszerűsíteni kell az üzemanyag-hatékony járműveket, és meg kell tiltani a legszennyezőbb járművek reklámozását.

7.4 Az EGSZB szerint az EK-szerződés 95. cikke megfelelő jogalap a javasolt renDELETEhez, mivel alkalmas arra, hogy a belső piac valamennyi gazdasági szereplője számára egyenlő feltételeket és az egészség és a környezet magas fokú védelmét biztosítsa.

7.5 Az EGSZB egyetért azzal, hogy a rendelet a legmegfelelőbb jogi eszköz, amely biztosítja a késedelem nélküli megfelelést és elkerüli a versenytorzulásokat. Ez a választás szükségesnek tűnik, mivel az autóipar önkéntes kötelezettségvállalásai – jöllehet jótékony hatásukat a személygépjárművek kibocsátásának számottevő csökkenése bizonyítja – nem voltak képesek biztosítani a kítűzött célok elérését.

7.6 Az EGSZB egyetért a javaslattal, amely a CO₂-kibocsátást a járműmotor-technológia fejlesztése révén 2012-ig 130 g/km-re kívánja visszaszorítani, de sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy immár nem tűnik megvalósíthatónak, hogy megmaradjon a 2012-re eredetileg kítűzött szigorúbb, 120 g CO₂/km-es célkitűzés. Elfogadja, hogy az Európai Bizottság a 120 g/km-es célt most más módon, integrált megközelítés keretében – amely magában foglalja a jobb autógumiszabványokat, a fogyasztók figyelmének felkeltését a kérdés iránt, ösztönzőket a környezettudatos vezetésre⁽¹⁾ – és mindenekelőtt a bioüzemanyagok nagyobb mértékű alkalmazása révén javasolja elérni. Mivel azonban egyre nagyobb kétségek merülnek fel a bioüzemanyagok közlekedési ágazatban való használatára irányuló célkitűzés kivihetőségét és kívánatosságát illetően, az EGSZB ezt nem tekinti kielégítő alternatívának.

7.7 Az EGSZB ezért azt ajánlja, hogy az Európai Bizottság most állapítson meg további célokat az autóipar számára a járművek szén-dioxid-kibocsátási teljesítményének az elkövetkező években történő javítására. Úgy véljük, hogy ha már most fokozatosan egyre szigorúbb célkitűzéseket állapítunk meg az elkövetkező évekre, azzal egyértelmű jelzést adunk a szabványokról, amelyek az adott években érvényben lesznek, így az európai ipar ennek megfelelően adaptálni tudja termelési terveit.

7.8 Az EGSZB úgy véli, a fenti cél elérése a gépjárműipar részéről jelentős hozzájárulás volna a közlekedési szektor üvegházhatást okozó gázkibocsátásának csökkentéséhez, mivel a szóban forgó időszakban 400 millió tonna csökkentést jelentene a CO₂-kibocsátás szintjén.

7.9 Az EGSZB szerint a kutatásba és fejlesztésbe való jelentős beruházás kulcsfontosságú mind a rövid mind a hosszú távú célok elérése szempontjából. Mindez a tagállamokban, egyetemen és technológiai kiválósági központokban bármely szinten folyó kezdeményezésekkel való szoros koordinációt igényel, a gyártók közvetlen részvételével.

7.9 Az EGSZB szerint a kutatásba és fejlesztésbe való jelentős beruházás kulcsfontosságú mind a rövid mind a hosszú távú célok elérése szempontjából. Mindez a tagállamokban, egyetemen és technológiai kiválósági központokban bármely szinten folyó kezdeményezésekkel való szoros koordinációt igényel, a gyártók közvetlen részvételével.

⁽¹⁾ EGSZB vélemény: HL C 44., 2008.2.16. (előadó: Virgilio Ranocchiaro).

7.9.1 Az EGSZB felhívja az Európai Bizottság és a tagállamok figyelmét arra, hogy – akár ösztönző adóügyi rendelkezések révén – szükség van a jövedelmet támogató intézkedések bevezetésére a sokgyermekes családok esetében, akik kénytelenek nagyobb gépjárművet használni. Emellett tanulmányozni kellene az Unió keleti részein fekvő tagállamok piacainak valós helyzetét, ahol a gépjárműállomány átlagos életkora rendkívül magas és másod-, illetve harmadkézből adják el az autót, amelyek a leginkább szennyezők. Ezeken a helyeken bátorítani kellene a gépjárművek lecserélését, ideiglenes eszközök segítségével. Magától értetődő, hogy azok az országok, ahol az egy főre eső jövedelem alacsonyabb, nem tudják kihasználni a kibocsátások általános csökkentéséből fakadó előnyöket, mivel nincsenek abban a helyzetben, hogy beszerezzék az új modelleket, amelyek az e téren való nagyobb hatékonyság érdekében minden valószínűség szerint többre is kerülnek.

7.10 Nyilvánvalónak tűnik, hogy jóllehet a következő években a meglévő technológiák segítségével is elérhetünk eredményeket, ésszerű feltételezés, hogy a jövőben a jelennel való „technológiai szakításra” és fejlettebb technológiák bevezetésére lesz szükség.

7.11 Az EGSZB szerint egy Közös Technológiai Kezdeményezés (JTI) útnak indítása segíthetne mozgósítani a tudományos közösséget a fenti célok érdekében. A kezdeményezést megfelelő EU-s költségvetési előirányzat társfinanszírozná, a gyártókkal közösen, amint más fontos szektorokban – pl. a hidrogén- és üzemanyagcellák, a repülőgépgyártás és a légi közlekedés, az innovatív gyógyszerek, az IT-rendszerek vagy a nanoelektronika esetében – láthattuk.

7.12 Az EGSZB egyetért a bírságok 7. cikkben tárgyalt rendszerének 2012-től való bevezetésével és az elretentő szankciók koncepciójával, de úgy véli, a bírságok összegét az autóipar érdekében hozott olyan intézkedések számára kellene hozzáférhetővé tenni, mint például:

- a kutatási és fejlesztési kezdeményezések megerősítése,
- a szakképzésbe való beruházás,
- a régebbi, szennyező gépjárműve bevonására irányuló pénzügyi ösztönzők,
- tájékoztatói kampányok kivitelezése a kibocsátás szempontjainak megjelenítésére az autósárlás szempontjai között,
- a helyi tömegközlekedés támogatása.

7.13 Az EGSZB úgy véli, hogy ezen intézkedések és meredeken emelkedő jellegük tükrében az uniós gyártók nem lesznek képesek termelési láncukat a tervezett időkorlátokon belül sikeresen az új határértékekhez igazítani. A bírságok, melyek alighanem a fogyasztói árakban fognak lecsapódni, túl magasak és versenytorzulást eredményezhetnek, valamint más tevékenységi területekhez képest hátrányos helyzetbe hozhatják az ágazatot. Megoldást kellene találni ezeknek a költségeknek a kiegyenlítésére a szén-dioxid-kibocsátás korlátozásában érintett egyéb termelési ágak által viselt átlagos költségek figyelembe vételével.

7.14 Az EGSZB azt javasolja, hogy az Európai Bizottság fontolja meg azt az opciót, hogy a jelenlegi, a gépjárművek tömegén alapuló kibocsátási határértékrendszer helyett más paramétereken – az „alapterületen” (a gépjármű nyomtávjának és tengelytávolságának szorzata) – alapuló rendszert vezessen be.

7.15 A rendeltetés lineáris függvénye (meredekségi %) közvetlenül befolyásolja a gyártók közötti tehermegosztás módját, és a környezeti hatások bizonyosságát. Minél közelebb van a 100 %-hoz, annál kevesebb tömeges gépjárműgyártónak kell viselnie a költségeket, és fordítva, minél inkább a 0 % felé közelít, annál több erőfeszítésre lesz szükség a célkitűzések eléréséhez (a 80 %-os meredekség 6 g további kibocsátást tesz lehetővé, szemben az 1,5 g-mal 20 %-os meredekség esetén). Az Európai Bizottság 60 %-os eltérést javasol, mely 4,6 g-mal több kibocsátást tesz lehetővé. Az EGSZB kéri, hogy fontolja meg ezt a javaslatot, mielőtt egy olyan rendeletet ad ki, mely előnyben részesíthet vagy hátrányosan érinthet bármilyen európai vállalkozást.

7.16 Amennyiben az Európai Bizottság ragaszkodik a tömeges opciót előnyben részesítő jelenlegi álláspontjához, a meredekség 2010-ben esedékes felülvizsgálatának nem lenne értelme és a tömeg növelését 2013-tól kellene figyelembe venni.

7.17 Az EGSZB felhívja az Európai Bizottságot, hogy sürgősen dolgozza ki a könnyű haszongépjárművek, a nehéz haszongépjárművek és a kétkerekű járművek CO₂-kibocsátásának csökkentését célzó jogszabályokat is, amelyekhez megbízható és ellenőrzött adatokra lenne szükség a valós kibocsátások tekintetében.

7.18 A környezetvédelem kulcsfontosságú aspektusán túlmenően az EGSZB felhívja az Európai Bizottságot, hogy megfelelően vegye figyelembe e komplex folyamatnak a gépjárműiparban jelenleg foglalkoztatott 13 millió munkavállalóra kifejtett lehetséges hatásait is. Az egyre növekvő üzemanyagárak mellett, amikor a fogyasztók egyre inkább az üzemanyag árával kívánnak megtakarítást elérni, az EU autógyártói a hatékonyabb gépkocsik gyártásával versenyelőnyre tehetnének szert, ami kedvező lenne az EU-ban a foglalkoztatás szempontjából is.

7.19 Az EGSZB szerint megfelelő, praktikus intézkedésekkel kell támogatni az új, innovatív és hatékony technológiák területén folyó kutatásokat, az európai autóipar jelenlegi versenyképességi szintjének, valamint a minőségi munkahelyek megőrzésének és – ahol lehetséges – ösztönzésének érdekében.

7.20 Az EGSZB szerint a folyamat fontos eleme a kibocsátási határértékek maradéktalan, szigorú alkalmazása az EU-n kívüli gyártók Európában értékesített járműveire. A határértékeket a behozatal alapján állapítanak meg.

7.21 Az EGSZB úgy véli, a 2010-ben elkészítendő, elért eredményekről szóló jelentés kulcsfontosságú lehetőség lesz az egész stratégia értékelésére. Ezért azt szeretné, ha bevonnák a rendszeres értékelésekbe, és felhasználhatná ezen alkalmakat véleményének kifejtésére.

7.22 Az EGSZB úgy véli, a hatásvizsgálat nem volt elég mélyreható. Maga a hatásvizsgálatot koordináló bizottság is felhívta a figyelmet egyes kulcsfontosságú pontok tisztázására, tekintettel a kérdés fontosságára.

7.23 A hatásvizsgálatot vezető bizottság a SEC(2007) 1725. sz., dokumentumban az autóállomány összetételére és ezen keresztül a célok teljesülésére kifejtett várható hatások tisztázását és a TREMOVE⁽²⁾ és az előzetes elemzés eredményei közötti esetleges eltérések megfigyeltét; egyes érzékeny változók – pl. az üzemanyagárak és az autonóm tömegnövekedés (ATN) – esetében további elemzések elvégzését; a regionális hatások alaposabb elemzését – különös tekintettel a foglalkoztatásra; valamint az autóiipari beszállítói körre és a külső piacokon való versenyképességre kifejtett hatások tekintetbe vételét szorgalmazza. Az EGSZB egyetért e javaslatokkal, és reméli, hogy a hatáértékelés megfelelően ki fog bővülni.

7.24 A javasolt intézkedésekkel kapcsolatban az EGSZB sürgeti a közlekedés iránti kereslet csökkentését célzó intézkedéseket, amelyek a közlekedés mind nagyobb részét az utakról más, kevesebb üvegházhatást okozó gázkibocsátással járó közlekedési módokra – pl. vasútra, belvízi hajóutakra vagy a tömegközlekedési eszközökre terelik.

7.25 Az EGSZB nem ért egyet a rendelet 9. cikkében előírt ideiglenes eltérésre vonatkozó javaslattal, mivel az jelenlegi formájában megsérti a vállalkozásokkal való egyenlő bánásmód elvét, és a verseny torzulásához vezet ezen a hasonló jellemzőkkel bíró hasonló termékekkel foglalkozó speciális piaci szegmensen. Az EGSZB ugyanis úgy véli, hogy az eltérést az ezen az

egyébként aprócska, 0,2 %-ot képviselő piaci szegmensen versengő valamennyi gépjárműgyártó számára engedélyezni kell (akár kapcsolódnak másokhoz, akár nem).

7.26 Az EGSZB hosszú távú célok kitűzését javasolja az Európai Bizottságnak, amint azt az Európai Parlament is jelezte: 2020-tól merészebb megoldásokra lesz szükség, különös figyelmet fordítva azok megvalósíthatóságára. Elengedhetetlenül fontos a kibocsátások további csökkentése, olyan jelzéseket kell küldeni, amelyek semmi kétséget sem hagynak a követendő út felől.

7.27 Az EGSZB olyan modell kidolgozását javasolja, mely a CO₂ kiszámításába belefoglalja mindazt a kibocsátást, amely kapcsolatban van a gépjárművek gyártásával. Például tekintetbe kell venni, hogy egyes országokban igen sok gépjárműalkatrész rendkívül messziről érkezik, ezzel is hozzájárulva a gépjármű kibocsátásának növekedéséhez még annak forgalomba helyezése előtt. A szén-dioxid-kibocsátást életciklusa egészére vonatkozóan kellene tekintetbe venni, nem feledkezve meg még a bontásához szükséges CO₂-ről sem.

7.28 Az EGSZB több közelmúltbeli véleményében is sürgette, hogy az Európai Bizottság indítson vitát az életstílusokról. Jóllehet egyetért a javasolt célkitűzésekkel, az EGSZB kiemeli, hogy ha a magánjárművek, a közúti szállító járművek és a többi, magas üvegházhatású gáz- és NO_x-kibocsátású közlekedési eszköz a jelenlegi ütemben nő, és az Európai Bizottság megerősíti növekedési tervét, lehetetlennek bizonyulhat a CO₂-szint 20 %-os csökkentésére irányuló – a közelmúltbeli európai bizottsági javaslatokban foglalt célkitűzés teljesítése.

Kelt Brüsszelben, 2008. szeptember 17-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

⁽²⁾ A TREMOVE a közlekedési szektor globális kibocsátásának csökkentésére, illetve a levegőminőség javítására irányuló technikai illetve nem technikai intézkedések költséghatékonyságának elemzésére szolgáló politikai értékelési modell, amelyet 21 ország: az EU-15-ök, Svájc, Norvégia, Csehország, Magyarország, Lengyelország és Szlovénia (a négy új tagállam az adatok rendelkezésre állása alapján került kiválasztásra) alkalmazott.