AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 7.2.2007
COM(2007) 19 végleges

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO_2-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről

{SEC(2007) 60}
{SEC(2007) 61}

1. BEVEZETÉS

Az EU élen jár az éghajlatváltozással szembeni küzdelemmel kapcsolatos nemzetközi erőfeszítésekben, és kiotói kötelezettségvállalásának megfelelően eredményeket kell felmutatnia az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának visszaszorításában. A Bizottság 2007 januárjában tett javaslata[1] szerint „*az Európai Uniónak nemzetközi tárgyalásokon célul kell kitűznie, hogy az üvegházhatást okozó gázok fejlett országok által történő kibocsátását 2020-ig 30%-kal csökkenti (az 1990-es szintekhez képest)*", és az Európai Uniónak „*már most határozott független kötelezettséget kell vállalnia az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának legalább 20%-os csökkentésére 2020-ig (az 1990-es szintekhez képest)*". A torzulások elkerülése, valamint a gazdasági és a társadalmi méltányosság érdekében a csökkentési erőfeszítésekhez valamennyi ágazatnak hozzá kell járulnia.

A gépkocsi számos európai ember mindennapi életében fontos szerepet játszik, a gépjárműipar pedig az EU több régiójában jelentős forrása a foglalkoztatásnak és a növekedésnek. A gépkocsihasználat azonban nagy hatást gyakorol az éghajlatváltozásra: a legfontosabb üvegházhatást okozó gáz, a szén-dioxid (CO_2) uniós összkibocsátásának körülbelül 12%-a a személygépkocsik által elfogyasztott tüzelőanyagnak tudható be. Jóllehet jelentős javulás következett be a jármű-technológiákban (különösen a tüzelőanyag-hatékonyságban, ami alacsonyabb CO_2-kibocsátást is jelent), mindez nem volt elegendő a megnövekedett forgalom és gépkocsiszám hatásának ellensúlyozására. Míg az EU egészében az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása csaknem 5%-kal csökkent az 1990 és 2004 közötti időszakban, a közúti közlekedésből származó CO_2-kibocsátás 26%-kal növekedett.

2006. júniusi ülésszakán az Európai Tanács ezért egyhangúlag újból megerősítette,[2] hogy „*a könnyű tehergépjárművek CO_2-kibocsátására vonatkozó uniós stratégiával összhangban az átlagos újgépkocsi-flotta CO_2-kibocsátása legfeljebb 140 g/km (2008–09), illetve 120 g/km (2012) lehet*". Az Európai Parlament „*a közlekedésből származó kibocsátások csökkentése érdekében szigorú intézkedések bevezetésére szólít fel, beleértve az új járművekből származó CO_2-kibocsátás kötelező határértékének meghatározását középtávon 80–100 gm/km nagyságrendben, amely az autógyártók közötti kibocsátási kereskedelmen keresztül valósítható meg*".[3]

A 2006 októberében a Bizottság által közreadott energiahatékonysági cselekvési terv[4] előrevetítette, hogy „*[a] személygépkocsik energiahatékonyságával és CO_2-kibocsátásával elkötelezetten foglalkozó Bizottság szükség esetén 2007-ben jogszabályokat javasol annak biztosítása érdekében, hogy átfogó és következetes megközelítés révén 2012-ig elérjük a 120 g CO_2/km-ben megfogalmazott célt, amely megfelel a megállapodás szerinti uniós célkitűzéseknek*". Az energia- és az éghajlat-politikával foglalkozó, 2007 januárjában közzétett közleménycsomagjában a Bizottság hangsúlyozta, hogy „*[a] legközelebbi közlemény fogja körvonalazni a személygépkocsikból származó szén-dioxid-kibocsátások kezeléséhez szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy egy mindenre kiterjedő és következetes megközelítés keretében 2012-re megvalósítható legyen a személygépkocsinkénti*

---

1 COM(2007) 2.
2 Az EU fenntartható fejlődésre vonatkozó megújult stratégiája, az Európai Unió Tanácsa, 2006. június 8.
3 Az Európai Parlament állásfoglalása a globális éghajlatváltozás legyőzéséről, 2005/2049(INI).
4 COM(2006) 545.

120 g CO_2/km-es célkitűzés. További 2012 utáni csökkentések lehetőségét is meg fogják vizsgálni."

Hatékony fellépés nélkül a közúti személyforgalomból származó kibocsátás az elkövetkezendő években tovább fog növekedni, veszélyeztetve az EU-nak a Kiotói Jegyzőkönyvnek megfelelően és azon túlmenően az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére tett erőfeszítéseit, és a nemzetközi versenyre hasonlóképpen érzékeny többi ágazatra hárítva a terhek viselését. Ezzel szemben a gépkocsikból származó kibocsátás kézben tartása hozzájárul az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez, mérsékli a tüzelőanyag-importtól való függőségünket, javítja a levegő minőségét és ezen keresztül az európai lakosság egészségét. E törekvések szempontjából kulcsfontosságú egyrészről a járművek tüzelőanyag-hatékonyságának javulása, másrészről az alternatív tüzelőanyagok, különösen a bioüzemanyagok egyre fokozottabb használata.

A tüzelőanyagok terén a Bizottság[5] a tüzelőanyagok minőségéről szóló irányelv[6] módosításán keresztül olyan kötelező érvényű követelmények bevezetésére tett javaslatot, amelyek fokozatosan szén-dioxid-mentesíteni hivatottak a közúti közlekedésben felhasznált tüzelőanyagokat. A Bizottság nemrégiben beszámolt[7] a bioüzemanyagokról szóló irányelv végrehajtásáról, és nemsokára javaslatot is elő fog terjeszteni ezen irányelv felülvizsgálatára. Mostani közleményében a Bizottság a gépkocsik CO_2-kibocsátásának csökkentését célzó integrált megközelítés részeként javasolja a bioüzemanyagok felhasználásának fokozását is. A járművek terén a Bizottság számos intézkedést megjelölt, amely hozzájárulhat az uniós célkitűzés teljesítéséhez: ilyen különösen a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó tüzelőanyag-hatékonysági követelmények szigorítása, illetőleg más műszaki jellegű fejlesztések. Ez a közlemény támpontul szolgál azon, a többi európai intézménnyel és az érdekeltekkel folytatandó eszmecseréhez, amely a 120 g CO_2/km[8] uniós célkitűzés 2012-re történő elérése érdekében a kis teljesítményű járművek CO_2-kibocsátásának csökkentésére és tüzelőanyag-hatékonyságának javítására irányuló európai uniós stratégia következő szakaszának végrehajtásával foglalkozik. Az ezekből az egyeztetésekből levont következtetések alapján, a kitűzött cél teljesítése érdekében a Bizottság lehetőség szerint 2007-ben, de legkésőbb 2008 közepéig jogalkotási javaslatot fog terjeszteni a Tanács és az Európai Parlament elé.

2. POLITIKAI HÁTTÉR ÉS AZ EDDIG ELÉRT EREDMÉNYEK

2.1. A fellépés szükségessége a közúti közlekedési ágazatban

2.1.1. A közúti közlekedésnek hozzá kell járulnia az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez

2005 tavaszán az Európai Parlament és az Európai Tanács újból megerősítette azt az uniós célkitűzést, hogy az emberi eredetű, veszélyes és visszafordíthatatlan éghajlatváltozás megelőzése érdekében a globális felszíni hőmérsékletnek az iparosodás előtti korhoz képest

---

5 COM(2007) 18.

6 A benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről, valamint a 93/12/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, módosított, 1998. október 13-i 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 350., 1998.12.28.).

7 COM(2006) 845.

8 Ez az érték a dízelüzemű gépkocsik tekintetében 4,5 l/100km-nek, a benzinüzemű gépkocsik tekintetében 5 l/100km-nek felel meg.

nem szabad 2 °C-nál többel emelkednie. Az Európai Tanács azt is hangsúlyozta, hogy – különösen a közlekedésben – az energiaellátás biztonságának és az energia fenntartható felhasználásának előmozdításához szükséges volna erőteljesebben ösztönözni a keresleti oldalt, és javítani az energiahatékonyságot.[9] A közlekedésről szóló fehér könyv közelmúltbeli felülvizsgálata[10] kiemeli a fenntartható mobilitás ösztönzésének szükségességét, ugyanis ezáltal javulhat az EU versenyképessége és csökkenhetnek a közlekedés környezeti hatásai, amelyek költségét ma a GDP 1,1%-ára becslik.

A közúti közlekedés a második legnagyobb üvegházhatást okozó gázokat kibocsátó ágazat az EU-ban. Továbbra is azon néhány szektor közé tartozik, amelyekben a kibocsátás folyamatosan növekszik, veszélyeztetve a többi ágazatban elért eredményeket. Ez megnehezíti az EU számára, hogy megfeleljen kiotói kötelezettségvállalásainak, és negatív következményekkel jár egyes olyan ágazatok (például a nagy energiafogyasztású iparágak) versenyképessége tekintetében, amelyek hasonlóan érzékenyek a nemzetközi versenyre, mint a belföldi tevékenységek, így a közúti közlekedés.

Nem elegendő kizárólag a különböző ágazatokból származó kibocsátás abszolút mennyiségét vizsgálni. Azt is meg kell fontolni, hogy mennyire kívánatos egyensúlyt keresni a különböző ágazatok által vállalt erőfeszítések és a CO_2-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos potenciáljuk között. Míg első látásra drágábbnak tűnhet a fellépés a közúti közlekedésben, mint másutt, számos elemzés jutott arra a következtetésre, hogy a közlekedési ágazatban a hatékonyságnövelő intézkedések más ágazatokhoz képest költséghatékonyabbak lehetnek, különösen akkor, ha figyelembe vesszük a fogyasztók magatartását befolyásoló intézkedések lehetőségét is.[11] Továbbá a költséghatékonyságot „globális", igen tág értelemben kell tekinteni, számításba véve az energiaellátás biztonságát, a nemzetközi versennyel szembeni érzékenységet, a fogyasztók általi megfizethetőséget, valamint olyan pozitív mellékhatásokat, mint a nagyra törő célkitűzésekből fakadó technológiai vezető szerep. Mivel a CO_2-kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás szorosan összefügg, és minthogy a közúti közlekedés az EU összes energiafogyasztásából 26,5%-kal részesül, a gépkocsik CO_2-kibocsátásának csökkentése jelentős pozitív hatást gyakorolhat az EU energiaellátásának biztonságára.

A közúti közlekedés nem vesz részt az üvegházhatást okozó gázok körében a 2003/87/EK irányelvvel bevezetett európai uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerben: ez ugyanis a közvetlen kibocsátás elvén[12] alapul, tehát a közúti közlekedés esetében az egyes járműtulajdonosok szintjén kellene alkalmazni, így hatalmas adminisztratív költségekkel járna. Megfontolást érdemel ugyanakkor a közvetett megoldás, a gépkocsigyártók szintjén folytatott kereskedelem. De ha ezt bevezetnénk is, ezzel nem tudnánk előrelépni a stratégia célkitűzésének (2012-ig 120 g CO_2/km) teljesítésében, mert – amint arra a kibocsátáskereskedelmi rendszer felülvizsgálatáról szóló, nemrégiben közreadott bizottsági közlemény[13] rámutat – a légi közlekedés integrálásától eltekintve a kibocsátáskereskedelmi

---

9 Az Európai Tanács 2006. március 23–24-i ülésszakának elnökségi következtetései.

10 COM(2006) 314.

11 „*Cost effectiveness of CO_2 mitigation in transport – An outlook and comparison with measures in other sectors*" (A CO_2 közlekedésben történő mérséklésének költséghatékonysága. Kilátások és összehasonlítás a többi ágazattal), CE Delft; a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája számára, OECD, 2006. április.

12 Az elv szerint a kibocsátási egységeket az kapja, aki ténylegesen kibocsátja a kibocsátási egységben megtestesülő CO_2-mennyiséget.

13 COM(2006) 676, 3.1. pont.

rendszeren végrehajtható bármiféle változtatás csak 2013-tól lehet hatályos. Ez az időütemezés biztosítja a piaci szereplők számára a keretszabályozás stabilitását, és elegendő időt hagy arra, hogy az érdekeltek felkészülhessenek a jogszabályi környezet megváltozására. A Bizottság ennek megfelelően a közúti közlekedésnek a rendszerbe való felvételét a harmadik kereskedelmi időszakra vonatkozóan fogja megfontolni.

Mindezek fényében lépéseket kell tenni annak érdekében, hogy a közúti közlekedés ne aláássa, hanem hozzájáruljon az éghajlatváltozással szembeni küzdelemhez.

2.1.2. A helyzet javításának szükségessége a kis teljesítményű járművek terén

A közúti személyforgalom CO_2-kibocsátását számos tényező befolyásolja: a gépkocsikínálat és -kereslet, az egyéni mobilitási igények, a gépkocsik üzemeltetési költségei, az alternatív tömegközlekedési szolgáltatások stb. Annak érdekében, hogy fokozódjék a párbeszéd az érdekeltekkel a gépjárműipar jövőbeli szükségleteiről és kihívásairól, sor került a gépjárműipar versenyképességével foglalkozó magas szintű csoport (CARS21)[14] összehívására. 2005. decemberi zárójelentésében a csoport támogatásáról biztosította a probléma integrált szemléletű kezelését, és rámutatott annak szükségességére, hogy „*erőfeszítések történjenek a közúti járművek CO_2-kibocsátásának további mérséklése érdekében*”.

Az Európai Unión kívül világszerte tesznek erőfeszítéseket a közúti járművekből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére. Az Amerikai Egyesült Államokban, Kanadában, Japánban, Dél-Koreában, Kínában és Ausztráliában korábban felállított, szabályozáson vagy önkéntes vállalásokon alapuló rendszerek némelyikét jelenleg olyan céllal vizsgálják felül, hogy további eredményeket érjenek el a tüzelőanyag-hatékonyság és a CO_2-kibocsátás tekintetében.

2.2. Az eddig elért eredmények

A Bizottság 1995. évi javaslatának és a Tanács és az Európai Parlament ezt követő támogatásának[15] megfelelően a közösségi stratégia mindeddig három pilléren alapult.[16] Ez a struktúra átfogó módon integrálta a kínálatot érintő (önkéntes kötelezettségvállalások) és a keresletet megcélzó (címkézés és adóztatás) intézkedéseket, és elfogadását a gépkocsikból származó CO_2-kibocsátás csökkentésére rendelkezésre álló megoldási lehetőségek átfogó elemzése előzte meg.

2.2.1. Az első pillér: a gépjárműipar önkéntes kötelezettségvállalásai

Az európai, a japán és a dél-koreai gépjárműipari szövetségek vállalták, hogy 2008-ig, illetőleg 2009-ig 140 g CO_2/km-re csökkentik gépkocsijaik kibocsátását. Tekintettel az önkéntes vállalások teljesítésében az ipar által elért eddigi eredményekkel kapcsolatos egyre erősödő aggályokra, a Bizottság többször hangsúlyozta, hogy készen áll bármiféle intézkedés

---

14 „*A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century*” (Versenyképes gépjárműipari szabályozás a XXI. századra), a CARS zárójelentése, 2006. http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf

15 COM(95) 689; a Tanács 1996. június 25-i következtetései; az Európai Parlament 1997. szeptember 22-i állásfoglalása.

16 A stratégia hatékonyságáról szóló éves jelentések: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm.

mérlegelésére (beleértve a jogalkotást is) annak érdekében, hogy a szükséges CO_2-csökkentés elérhető legyen.

2.2.2. A második pillér: a vásárlók tájékoztatása

A címkézési irányelv[17] értelmében valamennyi új gépkocsin el kell helyezni egy, a tüzelőanyag-fogyasztást és a CO_2-kibocsátást megjelenítő címkét, az új gépkocsikra vonatkozóan nemzeti tüzelőanyag-fogyasztási útmutatókat kell kiadni, a forgalmazóknál plakátokat kell kihelyezni, és a nyomtatott hirdetési anyagokban információt kell adni a tüzelőanyag-hatékonyságról. Az irányelv fontos eszköznek tekinthető a környezettudatosság erősítésében, de mivel az egyes tagállamokban a címkézés meglehetősen eltérő minőségű, hatása egyelőre nem érzékelhető.[18]

2.2.3. A harmadik pillér: a hatékony tüzelőanyag-felhasználású gépkocsik támogatása adópolitikai intézkedéseken keresztül

A stratégia harmadik pillére, az adóztatás jelentősen hozzájárulhat a hatékonysági célkitűzések teljesítésével járó költségek mérsékléséhez, de megvalósítása egyelőre kiábrándító. Az EU szintjén a Tanács még nem fogadta el a Bizottság által 2005 júliusában benyújtott azon irányelvjavaslatot,[19] amely egyebek mellett a CO_2-kibocsátásnak a gépkocsik adómértékének meghatározásában történő figyelembevételét tűzi ki célul. Nemzeti szinten számos tagállam fogadott el adópolitikai intézkedéseket a kisebb CO_2-kibocsátású gépkocsik vásárlásának előmozdítására, de egyelőre még nem sikerült kimutatni, hogy ezek az intézkedések jelentős hatást gyakorolnának az új gépkocsik EU-n belüli átlagos CO_2-kibocsátására.

2.2.4. A jelenlegi stratégia tanulságai

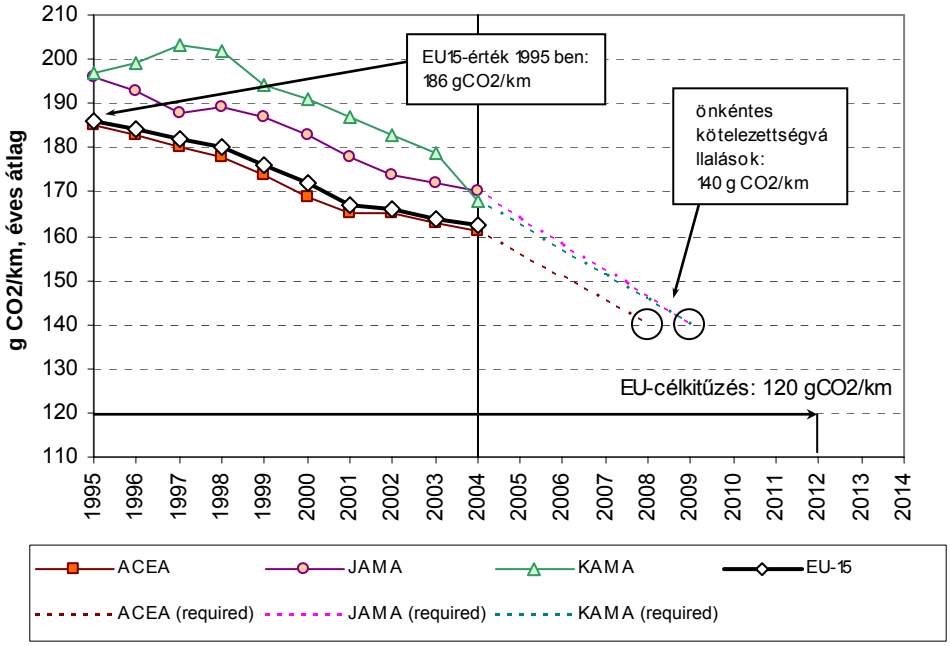
1. ábra: Az átlagos újgépkocsi-park CO_2-kibocsátása az EU 15-ben 1995 és 2004 között

---

17 1999/94/EK irányelv az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO_2-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról (HL L 12., 2000.1.18.).

18 „*Report on the effectiveness of the car fuel efficiency labelling directive 1999/94/EC, and options for improvement*" (Jelentés a gépkocsik tüzelőanyag-hatékonyságát jelző címkéket szabályozó 1999/94/EK irányelv hatékonyságáról és a javítás lehetőségeiről), ADAC, az Európai Bizottság számára, 2005. március.

19 COM(2005) 261.



A jelenlegi stratégia végrehajtása során szerzett tapasztalatok fényében néhány kérdés figyelmet érdemel.[20]

- Az eladott új gépkocsik átlagos kibocsátása 2004-ben 163 g CO_2/km volt, 12,4%-kal kisebb, mint az 1995. évi kiinduló érték, 186 g CO_2/km.[21] Az időszak végére **az EU-ban eladott új gépkocsik jelentősen nagyobbak és nagyobb teljesítményűek lettek**, mint az időszak elején, miközben az árak az inflációnál kisebb mértékben növekedtek.

- A tagállamok által eddig **a keresleti oldalon bevezetett, korlátozott terjedelmű intézkedések hatásainak** vizsgálata azt mutatja, hogy **a csökkenést javarészt a jármű-technológiai fejlesztések eredményezték**.

- Az eddigiek alapján többé-kevésbé számítani lehet arra, hogy a 2008/2009-re vállalt 140 g CO_2/km érték elérhető lesz, de **további beavatkozás hiányában az uniós szinten 2012-re kitűzött cél, a 120 g CO_2/km nem lesz teljesíthető**. Mivel az önkéntes megállapodás nem járt sikerrel, a Bizottság szükségesnek tartja, hogy a jogszabályi szintű szabályozás eszközéhez nyúljon, ugyanakkor azonban hangsúlyozza, hogy a jogalkotási javaslattal párhuzamosan a hatóságoknak is sürgősen lépniük kell – például adópolitikai ösztönzők bevezetésével vagy a környezettudatos járműbeszerzés ösztönzésével – annak érdekében, hogy a kibocsátások csökkenése 2008/2009 távlatában se térjen le a tervezett pályáról.

3. A TOVÁBBI ÚT

Tekintettel arra, hogy a közúti közlekedésből származó CO_2-kibocsátást számos tényező befolyásolja, több, egységes keretbe rendezett intézkedést is el kell elfogadni.

---

20 A 2005-re vonatkozó előzetes adatok némi előrelépést mutatnak.

21 EU-15.

3.1. A 120 g CO_2/km uniós célkitűzés teljesítése

Ez a közlemény a CO_2-kibocsátás integrált megközelítésmód alapján elérhető mérséklésére összpontosít (a kis teljesítményű járművek: a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek tüzelőanyag-hatékonyságának javítása, egyéb műszaki fejlesztések, a bioüzemanyagok használata), ugyanakkor azt sem zárja ki, hogy a Bizottság a közúti közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásaival összefüggésben a későbbiekben esetleg további intézkedéseket javasoljon. A közelmúltban felülvizsgált európai uniós közlekedéspolitika kezdeményezéseket tartalmaz a fenntarthatóbb közlekedési módokra való átállás előmozdítására különösen a városi térségek vonatkozásában, valamint – az „Eurovignette"-irányelv[22] legutóbbi felülvizsgálatának kiegészítéseként – előirányozza egy, az externáliákat is magában foglaló infrastruktúra-igénybevételi díjfizetési rendszer európai uniós módszertanának 2008-ig történő kidolgozását. A városi környezetre vonatkozó, nemrégiben elfogadott tematikus stratégiát[23] követve a Bizottság útmutatással fog szolgálni a fenntartható közlekedésszervezéshez. A tüzelőanyagok adóztatása terén a közösségi jog már ma is ír elő minimális adómértéket a tüzelőanyag jövedéki adójára vonatkozóan.

A Bizottság több olyan intézkedés lehetőségét is megvizsgálta, amely kifejezetten a kis teljesítményű járművek által kibocsátott üvegházhatást okozó gázok mennyiségének csökkentését célozza. Az érdekeltekkel folytatott széles körű konzultációból és egy hatásvizsgálatból kiindulva az alábbiakban felvázolunk egy, a keresleti és a kínálati oldalt egyaránt érintő stratégiát, amelynek célja a 120 g CO_2/km közösségi célkitűzés teljesítése 2012-re.

Az energiahatékonyságra vonatkozó cselekvési tervvel összhangban a Bizottság által javasolt szemléletmód környezeti szempontból teljes értékű eredményeket fog szolgáltatni, közben pedig a legkörnyezetkímélőbb gépkocsikra irányuló innováció bátorításával és a versenyképes, a Közösségben fenntartható munkahelyeket biztosítani képes gépjárműipar előmozdításával gazdasági lehetőségeket is megnyit. Ezzel tehát megvannak a feltételei a közösségi célkitűzéseken túlmutató folyamatos fejlesztéseknek, és végső soron az Európai Unió hosszabb távú, a közlekedés által okozott CO_2-csökkentés visszafogásával kapcsolatos igényei kielégítésének.

A Bizottság hangsúlyozza, hogy a tüzelőanyag-hatékonyság többféleképpen is javítható. Ha a jövőben tovább folytatódik a nagyobb méretű és teljesítményű gépkocsik felé való elmozdulás, ez esetben már ma is rendelkezésre áll az a technológia, amely választ ad a tüzelőanyag-hatékonyság kihívásaira, bár a gyártóknak, illetőleg a fogyasztóknak viselniük kell a gyártással járó többletköltségeket. Alternatívaképpen olyan konkrét (adópolitikai) intézkedéseket lehet bevezetni, amelyek a fogyasztói keresletet a hatékony tüzelőanyag-felhasználású gépkocsik felé terelik: ez olyan, fenntarthatóbb gépkocsipiacot eredményezne, amelyben a gyártók a környezetvédelmi jellemzők terén versenyezhetnének, és jelentősen csökkenthetnék a megfeleléssel kapcsolatos költségeket anélkül, hogy fel kellene adni az elmúlt évtizedben bevezetett, a fogyasztók kényelmét és biztonságát szolgáló fejlesztéseket. A tagállamokra nagy felelősség hárul – különösen az adópolitika terén –, hogy ezt az alternatívát és ezt a fenntarthatóbb utat mielőbb valóra váltsák: minél hamarabb megszületnek ugyanis a

---

22 A 2006/38/EK irányelvvel módosított, a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 187., 1999.7.20.).

23 COM(2005) 446.

szükséges intézkedések, annál könnyebb lesz a CO_2-kibocsátás mérséklésére vonatkozó célkitűzést teljesíteni. Az adóztatási rendszereket ezen felül olyan bevételsemleges módon is ki lehet alakítani, amely összességében nem jelent további terhet a fogyasztók számára, de előnyösebb az alacsony kibocsátású, hátrányosabb a kevésbé hatékony járművek vásárlóira nézve.

3.2. Kínálatoldali intézkedések

A Bizottság a CO_2-kibocsátás **2012-ig 120 g/km-re való leszorítására vonatkozó európai uniós célkitűzés** elérésére integrált megközelítés révén fog törekedni. Ehhez uniós és tagállami szintű fellépésre egyaránt szükség lesz. A Bizottság lehetőség szerint 2007-ben, de legkésőbb 2008 közepéig olyan **jogi keretszabályozásra** fog javaslatot tenni, amely biztosítja a 120 g CO_2/km-ben meghatározott uniós cél teljesítését, és amely egyrészről **a járművek motortechnológiáinak fejlesztése révén az új gépkocsik átlagos CO_2-kibocsátásának 130 g/km-re való kötelező leszorítását** irányozza elő, másrészről pedig 10 g CO_2/km – vagy ha műszaki szempontból szükséges, ezzel egyenértékű – további olyan csökkentést tartalmaz, amelyet más **műszaki fejlesztések és a bioüzemanyagok használatának fokozása** révén kell elérni, mégpedig:

a) a légkondicionáló rendszerek hatékonysági minimumkövetelményeinek előírásával;

b) kellően pontos gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszerek beszerelésének kötelezővé tételével;

c) a gumiabroncsok gördülési ellenállására vonatkozó felső határérték meghatározásával az Európai Unióban használt személygépkocsikra és könnyű tehergépjárművekre szerelt gumiabroncsok körében;

d) a sebességváltó-visszajelző használatának bevezetésével, figyelembe véve, hogy a fogyasztók milyen mértékben használnak ilyen eszközöket valós vezetési körülmények között;

e) a könnyű haszongépjárművek (kisteherautók) tüzelőanyag-hatékonyságában elérendő javulással: 175 g CO_2/km kitűzésével 2012-ig, 160 g CO_2/km kitűzésével 2015-ig;

f) a bioüzemanyagok használatának fokozásával és ezen keresztül a környezetkímélő tüzelőanyagok ügyének előmozdításával.

A fenti célokat mérhető, ellenőrizhető és számon kérhető módon kell teljesíteni, és ügyelni kell arra, hogy a számadatok a CO_2-kibocsátás csökkenését ne vegyék többszörösen figyelembe.

A Bizottság egyetért abban, hogy **az újgépkocsi-park átlagos CO_2-kibocsátására vonatkozó célkitűzés** megvalósítása érdekében létrehozandó jogi keretszabályozásnak olyannak kell lennie, hogy versenysemleges, társadalmi 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.

A jogi keretszabályozás igazodni fog **az Európai Unió kiotói vállalásainak teljesítésére vonatkozó átfogó célhoz**, és elfogadását **alapos hatásvizsgálat** fogja megelőzni. E

hatásvizsgálat során az átlagos CO_2-kibocsátás jelenlegi helyzetével összehasonlítva fel kell tárni a különböző választási lehetőségek hozadékait és költségeit, és figyelembe kell venni a jármű-technológiák fejlesztésében elért, a környezetvédelem szempontjából lényeges legújabb eredményeket.

3.3. Keresletoldali és a fogyasztók magatartását befolyásoló intézkedések

A CO_2-kibocsátás további mérséklésére irányuló bizottsági stratégia a jogi keretszabályozás mellett bátorítja azokat a **további erőfeszítéseket** is, amelyeket a közúti közlekedés más alágazatai (nehéz tehergépjárművek stb.), **a tagállamok** (a CO_2-kibocsátástól függő adóztatás és más adópolitikai ösztönzők, a közbeszerzés igénybevétele, közlekedésszervezés, infrastruktúra stb.) **és a fogyasztók** (körültekintő vásárlói döntések, felelős gépjárművezetői magatartás) tehetnek.

3.3.1. Adóztatás[24]

A gépkocsi-adóztatás hathatós eszköz a fogyasztók vásárlási döntéseinek befolyásolására. Az adók a hatékony tüzelőanyag-felhasználású és kis CO_2-kibocsátású gépkocsik piaci bevezetésének támogatása érdekében differenciálhatók. Az ilyen járművek piaci jelenlétének erősödése nagymértékben megkönnyítheti a gépkocsigyártók kötelezettségeinek teljesítését. A Bizottság javaslatot tett egy tanácsi irányelvre a személygépkocsik adóztatásáról,[25] amely jelenleg a Tanács és a Parlament előtt van. **A Bizottság ismét bátorítja a tagállamokat, hogy ezt a javaslatot a lehető leghamarabb fogadják el, és adópolitikájukat úgy alakítsák át, hogy EU-szerte támogatást kapjon a hatékony tüzelőanyag-felhasználású gépkocsik vásárlása, a gyártók számára pedig könnyebbé váljon a bevezetendő tüzelőanyag-hatékonysági keretrendszer követése,** hozzájárulva így a gyártók oldalán a gépkocsik CO_2-kibocsátásának csökkentéséhez. A viszonylag kisebb CO_2-kibocsátású gépkocsikra történő átállás fokozatos előmozdítása érdekében a piacon lévő gépkocsik teljes skáláján differenciált adók hatékony módját jelentenék a megfeleléssel kapcsolatban a gyártóknál jelentkező költségek csökkentésének.

A kis teljesítményű gépjárművek körében az adópolitikai ösztönzők[26] jó lehetőséget adnak a lehető legtisztább típusok piaci bevezetésének előmozdítására is. Ezeket az ösztönzőket a belső piac szétforgácsolódásának elkerülése érdekében az egész EU-ban egységesen célszerű meghatározni, és egyaránt vonatkozniuk kell valamennyi releváns kibocsátásra (légszennyezés és üvegházhatást okozó gázok). Ebből a célból meg kell határozni **a környezetvédelmi szempontból továbbfejlesztett kis teljesítményű járművek** körét; ezek olyan járművek lennének, amelyek megfelelnek a vonatkozó jogszabályokban megállapított szennyezőanyag-kibocsátási határértékek következő fokozatának, és egyúttal alatta maradnak a CO_2-kibocsátás egy meghatározott szintjének. Jelenleg ez utóbbi szint a 120 g CO_2/km közösségi célkitűzéssel egyezik meg. A környezetvédelmi szempontból továbbfejlesztett kis

---

24 Állami támogatásként való jóváhagyás céljából előzetesen be kell jelenteni a Bizottságnak minden olyan szelektív adóintézkedést, amely torzíthatja a versenyt és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet.

25 COM(2005) 261.

26 Ez a fajta megközelítés jól bevált az olyan gépkocsik mielőbbi piaci bevezetésének ösztönzésében, amelyek teljesítik a légszennyező anyagok kibocsátására vonatkozó jövőbeli előírásokat – lásd például a 98/69/EK irányelvet és az új Euro 5 követelményrendszerre irányuló javaslatot (COM(2005) 683).

teljesítményű járművek meghatározását rendszeresen felül kell majd vizsgálni annak érdekében, hogy az újgépkocsi-park legfejlettebb része maradjon a figyelem középpontjában.

3.3.2. A vásárlók tájékoztatása

A Bizottság 2007-ben módosító javaslatot fogad el a tüzelőanyag-hatékonyság címkén való feltüntetéséről rendelkező 1999/94/EK irányelv hatékonyságának javítására. E javaslat célja többek között az lesz, hogy kiterjessze a címkézési rendszer alkalmazási körét a könnyű haszongépjárművekre (N1), összehangolja a címkék formáját, és energiahatékonysági osztályokat vezessen be annak érdekében, hogy erősödjék a gépkocsivásárlók környezettudatossága. Figyelmet kell fordítani továbbá a környezetvédelmi szempontból továbbfejlesztett kis teljesítményű jármű fogalommeghatározására (lásd a 3.3.1. pontot) és annak lehetőségére, hogy a címke tartalmazza az éves menetköltséget, illetőleg adott esetben a CO_2-kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás függvényében a gépjárműadó mértékét.

A vásárlók tájékoztatása mellett változtatni kell a gépkocsi-forgalmazás módján is: el kell érni, hogy a népszerűsítő kampányok kevésbé a járművek dinamikus tulajdonságaira koncentráljanak. Az egyenlő esélyek biztosítása érdekében ágazati szinten összehangolt fellépésre van szükség. A Bizottság felhívja a gyártókat, hogy 2007 közepéig csatlakozzanak **a gépkocsik forgalmazására és reklámozására vonatkozó helyes gyakorlat kódexét lefektető önkéntes megállapodáshoz**, amely a fenntartható fogyasztási minták előmozdítását célozza.

3.3.3. Környezettudatos gépjárművezetés

Számos tagállam képzéseken és figyelemfelkeltő kampányokon keresztül máris ösztönzi a környezettudatos vezetést. A Bizottság különböző projektek útján támogatja a környezettudatos vezetés terjedését,[27] és megfontolhatja, érdemes-e beépíteni a vezetői engedélyekről szóló irányelvbe[28] a környezettudatos vezetésre vonatkozó követelményeket. A környezettudatos vezetés azonban a termelési-értékesítési lánc egy következő fázisához kapcsolódik, és nagyfokú bizonytalanság övezi, mivel CO_2-csökkentési potenciálja nehezen megjósolható. A Bizottság mindemellett felhívja a tagállamokat, hogy továbbra is támogassák a környezettudatos vezetést, hiszen ezen keresztül is erősödik a lakosságban a tudat, hogy a gépkocsihasználat hatással van az éghajlatváltozásra.

3.4. Hosszú távú jövőkép

Végezetül, a jelenlegi 120 g CO_2/km közösségi célkitűzést meghaladó, majdani nagyra törőbb célok lehetőségének elemzésével összefüggésben, a mérsékeltebb CO_2-kibocsátást garantáló korszerű technológiák kifejlesztése és demonstrálása érdekében tovább kell támogatni a kutatást és a fejlesztést. Az Európai Közúti Közlekedési Kutatási Tanácsadó Tanács (ERTRAC) azért jött létre, hogy mozgósítsa valamennyi érdekeltet, közös szemléletmódot alakítson ki, és biztosítsa a kutatási források kellő időben történő, összehangolt és hatékony alkalmazását a közúti közlekedés és az európai versenyképesség állandó kihívásainak való

---

27 Lásd pl. Ecodriven: http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm.

28 A vezetői engedélyekről szóló, módosított, 1991. július 29-i 91/439/EGK tanácsi irányelv (HL L 237., 1991.8.24.).

megfelelés érdekében. **A Bizottság támogatja az ERTRAC kutatási célkitűzésének**[29] **elérése irányában tett kutatási erőfeszítéseket, amelyek célja „*a járművek hatékonyságának javítása, ami 2020-ig a személygépkocsik CO_2-kibocsátásának mintegy 40%-os csökkenését eredményezi az új gépjárműpark tekintetében*”.** Ez az újgépkocsi-parkon belül átlagosan 95 g CO_2/km-nek felelne meg.

4. KÖVETKEZTETÉS

Az Európai Uniónak csökkentenie kell a kőolajimporttól való függőségét, és mérsékelnie kell a levegőszennyezést. Az EU vezető szerepet játszik az éghajlatváltozással szembeni küzdelemben. Ahhoz, hogy vállalásait 2012-ig teljesítse és azokon túl is léphessen, valamennyi ágazatban csökkenteni kell az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását.

Mivel a közúti személyforgalom CO_2-kibocsátása a műszaki fejlődés ellenére is folyamatosan növekszik, ez a terület különleges figyelmet érdemel: intézkedésekre van szükség egyrészt a kínálati oldalon a közlekedési rendszerek, különösen a járművek rendszeres fejlesztése érdekében, másrészt a keresleti oldalon a kisebb fogyasztású járművekre való átállás ösztönzésére.

Jóllehet a fenntartható mobilitás valóra váltása szélesebb körű erőfeszítéseket igényel, a javasolt megújult stratégia a kis teljesítményű járművek CO_2-kibocsátásának csökkentése érdekében számos konkrét intézkedést felvázol. A Bizottság nézete szerint ezt a szemléletet minden szinten át kell ültetni a gyakorlatba, hogy meginduljon és egyre ütemesebb legyen a kisebb átlagos CO_2-kibocsátású új gépkocsikra való áttérés. Ha nem cselekszünk gyorsan, akkor hamar elenyészhetnek korábbi erőfeszítéseink eredményei, és veszélybe kerülhet vagy megdrágulhat a 120 g CO_2/km közösségi célkitűzés belátható időn belüli elérése, illetve meghaladása.

A Bizottság ezért lehetőség szerint 2007-ben, de legkésőbb 2008 közepéig a kis teljesítményű járművek CO_2-kibocsátásának csökkentése terén európai uniós keretszabályozásra fog javaslatot tenni, amelynek révén 2012-ig biztosítható lesz a 120 g CO_2/km európai uniós célkitűzés teljesítése. Ezt a javaslatot olyan, alapos hatásvizsgálat fogja megelőzni, amelyből még jobban látható lesz, hogy a tagállamok a keresletre irányuló intézkedések révén, különösen az adóztatás területén mennyiben segíthetik a gépkocsigyártókat a kötelező célkitűzések teljesítésében.

2010-ben a Bizottság meg fogja vizsgálni, mennyire sikerült valóra váltani az elképzeléseket, és milyen lehetőségek vannak az eddig vállalt uniós célokon túlmutató további intézkedésekre.

---

[29] Lásd az ERTRAC stratégiai kutatási menetrendjét (2004. december): http://www.ertrac.org/publications.htm.