



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 24.8.2006
COM(2006) 463 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI
PARLAMENTNEK**

**A személygépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia
végrehajtása Hatodik éves közlemény a stratégia hatékonyságáról**

{SEC(2006) 1078}

1. BEVEZETÉS

A személygépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentésére és a tüzelőanyag-fogyasztás gazdaságosságának javítására irányuló közösségi stratégia¹ három pilléren nyugszik: a személygépkocsi-ipar kötelezettségvállalásán a tüzelőanyag-fogyasztás gazdaságosságának javítására,² a személygépkocsik tüzelőanyag-fogyasztási címkével való ellátásán,³ valamint a gépjárművek tüzelőanyag-hatékonyságának fiskális intézkedésekkel történő előmozdításán. Az 1753/2000/EK határozat⁴ 9. cikkével összhangban a Bizottság a tagállamoktól kapott adatok alapján évente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a stratégia hatékonyságáról.⁵

Ez a közlemény a 2004. évre vonatkozó adatokat elemzi, és áttekinti az év folyamán kezdeményezett felülvizsgálatokat: kötelezettségvállalásának megfelelően a KAMA felülvizsgálta a CO₂-kibocsátás további csökkentésének lehetőségét abból a célból, hogy „előrelépjen a 120 g CO₂/km közösségi cél 2012-re történő elérése irányában” (saját kötelezettségvállalásának megfelelően az ACEA és a JAMA ezt már 2003-ban megtette). Ezenkívül az 1753/2000/EK határozat 10. cikke szerint a KAMA közbenső céljére (2004-re) vonatkozóan az éves közleménynek jeleznie kell, hogy a KAMA által elért csökkenés a gyártók által végrehajtott műszaki intézkedéseknek vagy egyéb intézkedéseknek, például a fogyasztói magatartás (az ágazat műszaki intézkedéseivel nem összefüggő) változásának köszönhető-e. Végül a KAMA önkéntes kötelezettségvállalása tartalmaz egy, a 2004-es adatokon alapuló, a Bizottság szervezeti egységeivel közösen lefolytatandó „átfogó felülvizsgálat” elvégzésére vonatkozó kötelezettséget (az átfogó felülvizsgálatra az ACEA és a JAMA tekintetében saját kötelezettségvállalásuknak megfelelően a 2003-as adatok alapján került sor).

2. AZ ÚJ SZEMÉLYGÉPKOCSIPARK ÁTLAGOS CO₂-KIBOCSÁTÁSÁNAK ALAKULÁSA A 25 TAGÚ EU-BAN 2004-BEN

2.1. A személygépkocsi-ipar által a megfelelő kötelezettségvállalás tekintetében elért előrelépés (az EU korábbi 15 tagállamában)

A stratégia első pilléréként az európai, a japán és a koreai személygépkocsi-gyártók szövetségei által tett kötelezettségvállalások azt a célt tűzték ki, hogy az EU korábbi 15 tagállama⁶ teljes új személygépkocsiiparkjának átlagos CO₂-kibocsátása 2008-ra (ACEA),

¹ COM(95) 689 végleges; a Tanács 1996. június 25-i következtetései

² A kötelezettségvállalásokat az európai (Európai Személygépkocsi-gyártók Szövetsége – ACEA), a japán (Japán Személygépkocsi-gyártók Szövetsége – JAMA) és a koreai (Koreai Személygépkocsi-gyártók Szövetsége – KAMA) személygépkocsi-gyártók szövetségei tették.

³ 1999/94/EK irányelv az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO₂-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról, HL L 12., 2000.1.18.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 1753/2000/EK határozata az új személygépkocsik átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását ellenőrző rendszer kialakításáról, HL L 202., 2000.8.10.

⁵ A közösségi stratégiára vonatkozóan a következő weboldalon is található tájékoztatás:

http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

⁶ Mivel az Európai Bizottság által 1999/2000-ben elismert kötelezettségvállalásokat akkor tették, amikor az EU csak 15 tagállamból állt, területi hatályuk az EU akkori 15 tagállamára korlátozódik.

illetve 2009-re (JAMA és KAMA) 140 g CO₂/km⁷ legyen. A kötelezettségvállalások célkitűzéseit főként a személygépkocsik különböző jellemzőit érintő technológiai fejlesztések révén, valamint az ezekhez a fejlesztésekhez kapcsolódó piaci változások révén kell elérni.

2.1.1. A három személygépkocsi-gyártó szövetség által 2004-ben elért általános előrelépés

A Bizottság szervezeti egységei és a három személygépkocsi-gyártó szövetség közös éves jelentéseket készített és fogadott el, amelyek e közlemény mellékletét képezik. A jelentések legfontosabb megállapításai az 1995-től 2004-ig tartó időszakra vonatkozóan a következők (lásd még az 1. táblázatot):

- 2004-ben a személygépkocsipark átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása 161 g CO₂/km volt az ACEA esetében, amely továbbra is az élen jár, 168 g CO₂/km a KAMA esetében és 170 g CO₂/km a JAMA esetében⁸ (lásd a függelék 1. táblázatát). 1995-tel összevetve az éves átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás 24 g CO₂/km-rel (13%-kal) csökkent az ACEA, 26 g CO₂/km-rel (13,3%-kal) a JAMA és 29 g CO₂/km-rel (14,7%-kal) a KAMA esetében.
- 2003-mal összevetve 2004-ben mindhárom szövetség csökkentette az EU piacán újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását: az ACEA körülbelül 1,2%-kal, a JAMA körülbelül 1,2%-kal, a KAMA körülbelül 6,1%-kal. 1995 óta a dízelüzemű személygépkocsik tüzelőanyag-hatékonyságának javulása jobb a benzinüzemű járművéknél, ami – amellett, hogy a dízelüzemű járművek részaránya az új személygépkocsik piacán a EU korábbi 15 tagállamában folyamatosan növekszik – jelentős mértékben hozzájárult az eddigi eredményekhez (lásd a 3. táblázatot).⁹ Ez a tendencia a dízelüzemű személygépkocsik légköri szennyezőanyag-kibocsátásának további javítására szólít fel, amint azt a Bizottság a legutóbbi EURO5 javaslatában kezdeményezte is.¹⁰
- Az ACEA és a JAMA 2004-ben a CO₂-kibocsátás mérséklésének tekintetében töretlen tendenciát követett, jóllehet mostani eredményeik visszafogottabbak, mint a kötelezettségvállalásuk első éveiben elért éves csökkenések. Az ACEA már 2000-ben elérte a 2003-ra előírányzott közbenső céltartományt, és 2003 óta e tartomány alsó határa alatt van. A JAMA 2002 óta a közbenső céltartományon belül van. A KAMA igen jelentős előrelépést tett, és elérte a 2004. évre előírányzott 165–170 g CO₂/km közbenső céltartományt.
- A végső célként kitűzött 140 g CO₂/km elérése érdekében további jelentős erőfeszítéseket kell tenni, mivel mindhárom szövetség átlagos éves csökkenési ütemét növelni kell. Az 1995-től 2008/9-ig terjedő teljes időszakra állandó ütemű javulást feltételezve a csökkenésnek évente mintegy 3,5 g CO₂/km-nek, illetve kb. 2%-nak kell lennie. A 2008/9-ig fennmaradó évekre így a csökkenés éves ütemének átlagosan 3,3%-ot kell elérnie az ACEA, 3,5%-ot a JAMA és 3,3%-ot a KAMA esetében. Már a kezdetekkor előrebocsátották, hogy a csökkenés átlagos üteme az utolsó években magasabb lesz. Meg

⁷ A módosított 93/116/EK irányelvnek megfelelően mérve.

⁸ A vizsgálati ciklus változásának figyelembevétele érdekében a 2001 óta felvett adatokat 0,7%-kal korrigáltuk.

⁹ A dízelüzemanyagra vonatkozó fiskális ösztönzők a legtöbb tagállamban valószínűleg ugyancsak hozzájárultak a dízelüzemű járművek növekvő számarányához és az átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás ehhez kapcsolódó csökkenéséhez.

¹⁰ COM(2005) 683 végleges.

kell azonban jegyezni, hogy a ledolgozandó hátrány – az előírt éves teljesítményben megadva – 2004-ben tovább növekedett (lásd a 2. táblázatot). Ez aggodalomra ad okot. A Bizottság a kötelezettségvállalások fényében folyamatosan szoros figyelemmel kíséri az elért eredményeket.

2004-ben a nyilvántartásba vett új személygépkocsik összes átlagos CO₂-kibocsátása mind a tizenöt vizsgált tagállamban alacsonyabb volt, mint 1995-ben, illetve a köztes években (lásd a függelék 1. ábráját). A csökkenés üteme azonban országoként kismértékben eltér.¹¹

2.1.2. *A KAMA „átfogó felülvizsgálata” és az 1753/2000/EK határozat 10. cikkével kapcsolatos munka*

Az új személygépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentésével kapcsolatos önkéntes kötelezettségvállalások előírják a 2003. évi (ACEA és JAMA), illetve a 2004. évi (KAMA) adatokon alapuló „átfogó felülvizsgálat” elvégzését. Az átfogó felülvizsgálatnak „... a CO₂-kibocsátás csökkentésének a 2003/4. naptári évig és azzal bezárólag elért eredményeivel” kell foglalkoznia, „ideértve az adott évi gépjárműpark átlagának a becsült céltartománnyal való összevetését is”. Emellett a felülvizsgálatnak figyelembe kell vennie azt a kezdeti elvárást, hogy „...A CO₂-kibocsátás csökkenése nem lineáris; a csökkenés üteme jellemzően az alkalmas tüzelőanyagok piaci hozzáférhetőségének időzítésétől, valamint az új technológiák és termékek bevezetési idejétől és piaci elterjedésüktől függ. A csökkenés profilja ezért kezdetben várhatóan viszonylag lassú lesz, és csak később gyorsul fel.”

E kérdések egy részével foglalkozik az 1753/2000/EK határozat 10. cikke is, amely a következőt írja elő: „...A közbeeső célévek és a végső célévek jelentései kimutatják, hogy a csökkenések a gyártók által végrehajtott műszaki intézkedéseknek vagy egyéb intézkedéseknek, úgymint a fogyasztók viselkedésében bekövetkezett változásoknak tulajdoníthatók-e.”

Mivel az átfogó felülvizsgálat és a 10. cikk alapján elvégzendő értékelések között részben átfedés van, a Bizottság és a szövetségek közös felméréseket végeztek. Az előző éves közlemény¹² foglalkozott az ACEA és a JAMA 2003. évi „átfogó felülvizsgálatával” és az ezzel összefüggő 10. cikk szerinti értékelésekkel. A mostani közlemény csak a KAMA 2004. évben végrehajtott felülvizsgálatával foglalkozik, a következő fontosabb kérdésekre összpontosítva:

- (1) Volt-e olyan akadály, amely meggátolta a KAMA-t kötelezettségvállalása teljesítésében, illetve amely miatt alulteljesített?
- (2) A technológiai fejlesztéseken kívül volt-e olyan tényező, amely az új személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátásának csökkenését eredményezte?

Az ezekre a kérdésekre adott válaszok meghatározóak azzal kapcsolatban, hogy a 2004. évvel bezárólag észlelt CO₂-csökkenést teljes egészében figyelembe kell-e venni a kötelezettségvállalások teljesítése szempontjából.

¹¹ Görögországra és Finnországra nem adható meg 1995. évi érték, mert ilyen adatok nem állnak rendelkezésre.

¹² COM(2005) 269 végleges.

A közösen elvégzett vizsgálatok a következőkre jutottak (a következtetések részletesen a KAMA-val kidolgozott közös jelentés mellékletében olvashatók): a fajlagos CO₂-kibocsátás csökkenése az esetek döntő többségében a technológiai fejlesztések révén volt elérhető; a KAMA CO₂-ra vonatkozó kötelezettségvállalásában meghatározott valamennyi vállalás és feltételezés teljesült; továbbá az a környezet, amelyben tagjai működnek, nem akadályozta meg a KAMA-t abban, hogy eleget tegyen kötelezettségvállalásának. Összességében a KAMA és a Bizottság megállapítja, hogy a KAMA az 1995-től 2004-ig tartó időszak folyamán teljesítette a kötelezettségvállalásában szereplő valamennyi kötelezettségét. Annak ellenére, hogy a kötelezettségvállalás tárgyidőszakának első éveiben nehéz gazdasági helyzetben volt, a koreai személygépkocsi-ipar saját kötelezettségvállalásának megfelelően hozzájárult a CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló európai uniós stratégiája megvalósításához és a kibocsátások csökkentésével kapcsolatban Kiotóban tett célkitűzések valóra váltásához.

Ezek a megállapítások a stratégia megvalósításának egy másik szempontjára is rávilágítanak: arra, hogy a másik két pillér, a címkézés és a fiskális intézkedések egyelőre csak mérsékelt hatással jártak (lásd a 3., illetve a 4. pontot).

2.1.3. A KAMA felülvizsgálata a 120 g CO₂/km közösségi célkitűzéssel kapcsolatos előrelépésre vonatkozóan

A kötelezettségvállalásában előírtak szerint a KAMA 2004 decemberében, az elvégzett felülvizsgálat eredményeképpen bemutatta „*a CO₂ csökkentésének további lehetőségeit azzal a céllal, hogy előmozdítsa a 120 g CO₂/km érték 2012-re történő elérésének közösségi célkitűzését*”. Helyzetjelentésében a KAMA kijelenti, hogy a 120 g CO₂/km közösségi célérték 2012-re történő eléréséhez szükséges technológiai potenciál a hagyományos technológiák terén megvalósítható fejlesztésekkel és a hibrid járművek részarányának jelentős növelésével (25,3%) rendelkezésre áll, de hangsúlyozza, hogy nézete szerint ez „túlzott pénzügyi terhet róna mind a KAMA-ra, mind a fogyasztókra”. A közösségi célkitűzéssel megegyező mértékű CO₂-csökkenés költséghatékonyabb módon is elérhető lenne a személygépkocsi-gyártókat és más szereplőket, például az olaj- és tüzelőanyag-szállítókat, a hatóságokat, a gépjárművezetőket stb. is magában foglaló integrált megközelítés révén.

A stratégia három pillére mellett számos egyéb lehetőség is hozzájárulhat a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának további csökkentésére irányuló közösségi stratégiához. Ezt a helyzetjelentést, valamint az ACEA és a JAMA 2003-as helyzetjelentését figyelembe véve a Bizottság úgy határozott, hogy 2005–2006-ban felülvizsgálja a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásnak csökkentésére irányuló közösségi stratégiát. Az új személygépkocsipark 120 g CO₂/km átlagos kibocsátására vonatkozó jelenlegi közösségi célkitűzésből kiindulva, hatásvizsgálat révén és a CARS21 magas szintű csoport tevékenységének figyelembevételével a Bizottság áttekinti a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának további csökkentése céljára rendelkezésre álló lehetőségeket. Erre a felülvizsgálatra az európai éghajlat-változási program keretében kerül sor. A Bizottság a felülvizsgált stratégiát a tervek szerint 2006 második felében közleményben tárja az Európai Parlament és a Tanács elé.

2.2. Az új személygépkocsipark átlagos CO₂-kibocsátása a 25 tagú EU-ban 2004-ben

A 2004 során elvégzett közös mérésektől függetlenül, az EU bővítését követően a legtöbb új tagállam tekintetében első ízben 2004-ben váltak elérhetővé adatok az új személygépkocsipark átlagos CO₂-kibocsátására vonatkozóan (Szlovákia és Málta 2004-ben nem szolgáltatott adatot). A következő táblázat bemutatja az EU korábbi 15 tagállamára, a 10 új tagállamra és a 25 tagú EU-ra vonatkozó adatokat.

Tüzelőanyag	Az EU korábbi 15 tagállama (2004)		Az EU 10 új tagállama (2004) ¹³		A 25 tagú EU ¹³	
	Nyilvántartásba vett jármű	g CO ₂ /km	Nyilvántartásba vett jármű	g CO ₂ /km	Nyilvántartásba vett jármű	g CO ₂ /km
Benzin	7 001 245	170	533 665	158	7 534 910	169
Dízel	6 787 834	155	168 284	151	6 956 118	155
Benzin + dízel	13 789 079	163	701 949	156	14 491 028	162

Figyelemre méltó, hogy az EU 10 új tagállamában az átlagos CO₂-kibocsátás kb. 4%-kal kisebb, mint az EU korábbi 15 tagállamában, míg az EU 10 új tagállamában újonnan nyilvántartásba vett járművek száma az EU korábbi 15 tagállamában újonnan nyilvántartásba vett járművek számának csupán kb. 5%-a. Továbbá miközben a dízelüzemű járművek az újonnan nyilvántartásba vett járműveknek kb. 50%-át teszik ki az EU korábbi 15 tagállamában, ez a szám kevesebb mint 25% az EU 10 új tagállamában.¹³

2.3. Az adatok minősége

Az ellenőrzésről rendelkező 1753/2000/EK határozatot az Európai Parlament és a Tanács 2000. augusztus 30-án fogadta el. A határozat értelmében 2002-től kezdődően összegyűjtött adatok az önkéntes kötelezettségvállalások ellenőrzése céljából hivatalos adatnak minősülnek. A korábbi évekre vonatkozóan az ellenőrzés alapjául a szövetségek által megadott adatok szolgálnak.

Ezen átállás miatt, amely törést eredményezett a szövetségek adatsorai és a hivatalos EU-adatsorok között, kisebb ellentmondásokra is fény derült. Az elmúlt években erőfeszítések történtek az észlelt eltérések okainak meghatározására és az adatok minőségének javítására. Az EU korábbi 15 tagállamára vonatkozó hivatalos adatokat a három szövetség összességében kielégítőnek tartja, és az ágazat adataihoz viszonyított különbségek igen kicsik. A tagállamokkal együtt a Bizottság folytatja az erőfeszítéseket az adatok minőségének javítására annak érdekében, hogy a figyelembe vett adatok pontosabbak legyenek, és jobban reprezentálják az EU korábbi 15 tagállamában, illetve a 25 tagú EU-ban fennálló helyzetet.

¹³ COM(2005) 269 végleges.

3. AZ 1999/94/EK IRÁNYELV VÉGREHAJTÁSA

Valamennyi tagállam megküldte az értesítést az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO₂-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról szóló 1999/94/EK irányelvet¹⁴ átültető intézkedésekről. Az irányelv végrehajtását szolgáló 2003/73/EK bizottsági irányelvvel összefüggésben Ausztria és Görögország még nem adott számot intézkedéseiről. A tagállamok által az 1999/94/EK irányelv végrehajtásáról adott jelentések alapján a Bizottság felkérésére 2004-ben tanulmány¹⁵ készült, amely értékeli a jogszabály hatékonyságát és elemzi a jobbítási lehetőségeket. A 2005 elején az érdekeltekkel is megismertetett tanulmány eredményei azt mutatják, hogy az irányelv hatékonysága általában véve alacsonynak tűnik, ugyanis nem sikerült kimutatni, hogy a jogszabály jelentőst hatást gyakorolna a vásárlók döntéseire. A vásárlók körében a tüzelőanyag-hatékonysággal és a CO₂-kibocsátással összefüggő tudatosság fokozása szempontjából a jogi szabályozás javításának legígéretesebb módja az lehet, ha a címkéken feltüntetik az energiahatékonysági osztályt, illetve ha az érintettek a címkék formáját tovább harmonizálják.

Ezen értékelés alapján és a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló stratégia átfogó felülvizsgálatának részeként a Bizottság 2006-ban megvizsgálja, hogy az irányelv hatékonyságának javítása érdekében szükséges-e javaslatot tennie annak módosítására.

4. A FISKÁLIS INTÉZKEDÉSEKKEL KAPCSOLATOS MUNKA

2002-ben a Bizottság közleményt¹⁶ fogadott el a személygépkocsiknak az Európai Unióban történő adóztatásáról. A közlemény számos, a jövőre vonatkozó politikai elképzelést tartalmazott; és közzétételét követően széles körű konzultáció kezdődött a tagállamok, az Európai Parlament, a gépjárműipar és más fontosabb szereplők részvételével. Ezen a konzultáción túlmenően a Bizottság 2005 júliusában irányelvjavaslatot¹⁷ fogadott el a személygépkocsikra vonatkozó adókról, amely többek között azt is célozza, hogy az ilyen adókat alkalmazó tagállamok az adómérték meghatározása során figyelembe vegyék a CO₂-kibocsátást, és ezzel előmozdítsák a tüzelőanyag-hatékony gépjárművek vásárlását.

5. EGYÉB KAPCSOLÓDÓ INTÉZKEDÉSEK

2000. október 10-i következtetéseiben a Környezetvédelmi Tanács felkérte a Bizottságot a könnyű haszongépjárművek (az úgynevezett N₁ kategóriájú járművek¹⁸) által kibocsátott

¹⁴ HL L 12., 2000.1.18., 16. o.

¹⁵ *Study on the effectiveness of Directive 1999/94/EC relating to the availability of consumer information on fuel economy and CO₂ emissions in respect of the marketing of new passenger cars (Tanulmány az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és a CO₂-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról szóló 1999/94/EK irányelv hatékonyságáról)*, az ADAC tanulmánya az Európai Bizottság részére, végleges jelentés, 2005. március, letölthető a következő weboldaltól: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm

¹⁶ COM(2002) 431 végleges.

¹⁷ COM(2005) 261 végleges.

¹⁸ Az N₁ kategóriájú járművek olyan, árufuvarozásra használt járművek, amelyek tömege nem haladja meg a 3,5 tonnát.

üvegházhatást okozó gázok mennyiségének csökkentésére vonatkozó intézkedések és a személygépkocsikban alkalmazott légkondicionáló rendszerek tanulmányozására.¹⁹

Az N₁ kategóriájú járművek tekintetében a 2004/3/EK irányelv²⁰ rendelkezik a CO₂-kibocsátás méréséről és a kapcsolódó információk nyújtásáról. A Bizottság emellett megbízást adott az N₁ kategóriájú járművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére vonatkozó intézkedések előkészítésére.²¹ A mobil légkondicionáló berendezések tekintetében a Bizottság ugyancsak megbízást adott egy olyan mérési eljárás kidolgozására, amelynek révén értékelhető a légkondicionáló rendszerek használatának a tüzelőanyag-fogyasztásra gyakorolt hatása.²²

Az N₁ kategóriájú járművek által kibocsátott üvegházhatást okozó gázok potenciális csökkentését, illetőleg a légkondicionáló rendszerek kérdését a Bizottság a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó közösségi stratégia felülvizsgálata során alkalmazott integrált megközelítés részeként fogja kezelni (lásd a 2.1.3. szakaszt).

6. KÖVETKEZTETÉSEK

A személygépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentésére és a tüzelőanyag-fogyasztás gazdaságosságának javítására irányuló közösségi stratégia célja az, hogy a Közösségben újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsikra vonatkozóan elérhető legyen a 120 g CO₂/km átlagos fajlagos CO₂-kibocsátási érték. Az EU korábbi 15 tagállamában 2004-ben elért átlagérték 163 g CO₂/km²³ volt, szemben a közösségi stratégia bázisívét jelentő 1995-ben mért 186 g CO₂/km-rel, ami körülbelül 12,4%-os csökkenést jelent. Az „átfogó felülvizsgálat” és az 1753/2000/EK határozat 10. cikke alapján elvégzett felmérések szerint az ACEA, a JAMA és a KAMA az 1998-tól 2004-ig terjedő időszakban eleget tett a saját kötelezettségvállalásában szereplő valamennyi köteletségének. A személygépkocsi-ipar ily módon jelentős mértékben hozzájárult az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának

¹⁹ A Környezetvédelmi Tanács 2000. október 10-én a következő következtetésre jutott:
„A Tanács felkéri a Bizottságot, hogy a közlekedéspolitikai területén intézkedéseket fontoljon meg és készítsen elő a közlekedési ágazat kibocsátása növekedési ütemének, valamint az egyes szállítási módok társadalmi és környezeti költségeinek figyelembevételével, amint az a helsinki Európai Tanácsnak szóló jelentésben is szerepel, a következő területek tekintetében:

– a járművek CO₂-kibocsátásának csökkentése, különösen a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentése;
– a járművek légkondicionáló berendezéseiből származó, üvegházhatást okozó valamennyi gáz (GHG) mennyiségének csökkentése.”

²⁰ 2004/3/EK irányelv a 70/156/EGK és a 80/1268/EGK tanácsi irányelvnek az N₁ kategóriájú gépjárművek széndioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának mérése tekintetében történő módosításáról, HL L 49., 2004.2.19., 36. o.

²¹ *Measuring and preparing reduction measures for CO₂ emissions from N1 vehicles (az N₁ kategóriájú járművek CO₂-kibocsátásának mérése és a kibocsátás csökkentésére vonatkozó intézkedések előkészítése)*, a TNO tanulmánya az Európai Bizottság részére, 2004. december, elérhető a következő weboldalon: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_9482_final%20report.pdf

²² *Development of a procedure for the determination of the additional fuel consumption of passenger cars (M1 vehicles) due to the use of mobile air conditioning equipment (Eljárás kidolgozása a személygépkocsik (M₁ kategóriájú járművek) mobil légkondicionáló berendezések alkalmazásából eredő többlet tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározására)*, a TNO tanulmánya az Európai Bizottság részére, 2005. július, elérhető a következő weboldalon:

http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_16174.pdf

²³ Az érték hivatalos EU-adatokon alapul

csökkentésével kapcsolatos európai uniós stratégiához, valamint a Kiotói Jegyzőkönyvben rögzített csökkentési célkitűzésekhez.

A kötelezettségvállalások végső céljának (140 g CO₂/km) elérése érdekében mindhárom szövetségnek jelentős mértékben fokoznia kell erőfeszítéseit. A mellékelt közös jelentések alapján a Bizottság elismeri, hogy mindhárom szövetség ismételten megerősítette szilárd elhatározását, hogy minden tőle telhetőt megtesz a kötelezettségvállalás teljesítése érdekében. Az ACEA és a JAMA azonban nem tudott a korábbi évekenél határozottabb biztosítékot adni arra nézve, hogy 2008-ra (ACEA), illetve 2009-re (KAMA) teljesíti a 140 g CO₂/km értéket, annak ellenére sem, hogy a kötelezettségvállalás tárgyidőszaka a végéhez közeledik; a KAMA 2004-ben igen jelentős csökkenést ért el, és megerősítette, hogy semmi jelét nem látja annak, hogy nem fogja tudni teljesíteni kötelezettségvállalását.²⁴ A Bizottság hangsúlyozza, hogy a személygépkocsi-ipar szempontjából különösen fontos a maga által vállalt 140 g CO₂/km célérték elérése, amit a Bizottság teljesíthetőnek is tart. A Bizottság kiemeli továbbá annak szükségességét, hogy a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek tekintetében – a költségek csökkentése és a műszaki jellemzők javítása, az általános hatékonyság és a tartósság növelése érdekében – az érdekelték további erőfeszítéseket tegyenek a hatékonyabb meghajtórendszerekkel és segédberendezésekkel (ideértve a mobil légkondicionáló rendszereket is) kapcsolatos műszaki kutatás, fejlesztés és demonstráció terén.

Az ACEA, a JAMA és a KAMA²⁵ által bemutatott, a 120 g CO₂/km közösségi célkitűzés 2012-ig történő elérése irányában tett előrelépési lehetőségekre vonatkozó felülvizsgálatokról szóló helyzetjelentések azt jelzik, hogy a szövetségek véleménye szerint integrált megközelítést kell követni, nem szabad csak a gépjármű-technológiákra összpontosítani. A szövetségek véleménye szerint ha csak a gépjármű-technológiákra figyelünk oda, akkor „jelentős károkat szenvedne az európai gépjárműgyártás jövőbeni versenyképessége és pénzügyi életképessége, és gyengülne az EU gazdasága” (ACEA).

A Bizottság úgy határozott, hogy 2005–2006-ban felülvizsgálja a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégiát. A CARS21 magas szintű csoport tevékenységének figyelembevételével és egy elvégzendő hatásvizsgálatból kiindulva a Bizottság áttekinti a 120 g CO₂/km közösségi célkitűzés szempontjából a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának további csökkentése céljára rendelkezésre álló lehetőségeket, ideértve a jogalkotási lehetőségeket is. Erre a felülvizsgálatra az európai éghajlat-változási program keretében kerül sor. A Bizottság a felülvizsgált stratégiát a tervek szerint 2006 második felében közleményben tárja az Európai Parlament és a Tanács elé.

²⁴ Emlékeztetni kell arra, hogy a Tanács felkérte a Bizottságot „javaslatok, ideértve a jogalkotási javaslatokat is, azonnali, megfontolás céljából történő benyújtására, ha az ellenőrzés alapján és a szövetségekkel folytatott konzultációt követően kiderülne, hogy egy vagy több szövetség nem tartja tiszteletben kötelezettségvállalását” (a Tanács 1999. októberi következtetései).

²⁵ 2003. az ACEA és a JAMA, 2004. a KAMA esetében

Függelék

1. táblázat: Az új személygépkocsik átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása tüzelőanyag-típusonként, az egyes szövetségekre és az EU korábbi 15 tagállamára vonatkozóan

	CO ₂ (g/km)										Változás 95/04 [%]
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ⁽³⁾	2002 ⁽³⁾	2003 ⁽³⁾	2004 ⁽³⁾	
ACEA											
Benzin	188	186	183	182	180	177	172	172	171	170	-9,6%
Dízel	176	174	172	167	161	157	153	155	154	153	-13,1%
Valamennyi tüzelőanyag⁽¹⁾	185	183	180	178	174	169	165	165	163	161	-13%
JAMA											
Benzin	191	187	184	184	181	177	174	172	170	171	-10,5%
Dízel	239	235	222	221	221	213	198	180	177	170	-28,9%
Valamennyi tüzelőanyag⁽¹⁾	196	193	188	189	187	183	178	174	172	170	-13,3%
KAMA											
Benzin	195	197	201	198	189	185	179	178	171	160	-17,9%
Dízel	309	274	246	248	253	245	234	203	201	189	-38,8%
Valamennyi tüzelőanyag⁽¹⁾	197	199	203	202	194	191	187	183	179	168	-14,7%
EU-15⁽²⁾											
Benzin	189	186	184	182	180	178	173	172	171	170	-10,1%
Dízel	179	178	175	171	165	163	156	157	157	155	-13,4%
Valamennyi tüzelőanyag⁽¹⁾	186	184	182	180	176	172	167	166	164	163	-12,4%

(1) Kizárólag benzin- és dízelüzemű járművek; az egyéb tüzelőanyagok és a statisztikailag nem azonosított járművek várhatóan nem befolyásolják jelentős mértékben ezeket az átlagokat.

(2) A kötelezettségvállalás hatályán kívüli gyártók által az EU korábbi 15 tagállamának piacán forgalomba hozott új személygépkocsik nem befolyásolják jelentős mértékben az EU korábbi 15 tagállamának átlagát.

(3) A 2001–2004-re vonatkozó értékeket a menetciklus változása miatt 0,7%-kal kiigazítottuk. 2002–2004 esetében a táblázat az EU korábbi 15 tagállamára vonatkozó hivatalos adatokat tartalmazza.

N.B.: Az ebben a közleményben szereplő ACEA-szám adatok magukban foglalják a Rover/MG-t. Mivel azonban a Rover/MG – amely eredetileg a BMW részeként tartozott a kötelezettségvállalás hatálya alá – már nem ACEA-tag, az ACEA közölte, hogy semmilyen felelősséget nem tud vállalni a Rover CO₂-dal kapcsolatos eredményeiért a 2008-ig tartó időszakban.

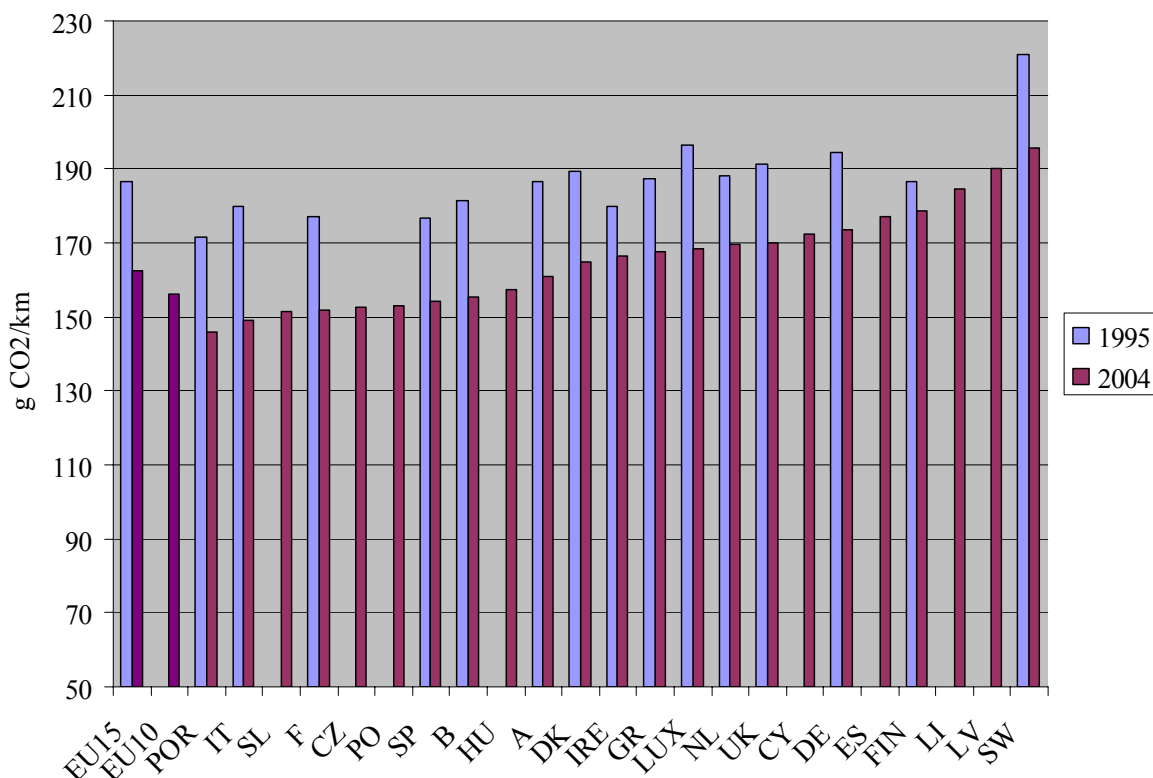
2. táblázat: A 140g CO₂/km cél teljesítése 2008/2009-ben

	EU15		A 140 g CO ₂ /km célhoz képest fennálló hátrány			
	1995* CO ₂ (g/km)	2004** CO ₂ (g/km)	Összesen		Évente	
			% 2004-től 2008/9-ig	g CO ₂ /km 2004-től 2008/9-ig	% 2004-től 2008/9- ig	g CO ₂ /km 2004-től 2008/9-ig
ACEA, valamennyi tüzelőanyag	185	161	13	21	3,3	5,3
JAMA, valamennyi tüzelőanyag	196	170	17,6	30	3,5	6
KAMA, valamennyi tüzelőanyag	197	168	16,6	28	3,3	5,6

*Az 1995. évi adatok a szövetségek adatain alapulnak.

**A 2004. évi értékek az EU korábbi 15 tagállamára vonatkozó hivatalos adatokon alapulnak.

1. ábra: Az új személygépkocsik átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása az EU korábbi 15 tagállamában (EU15), az EU 10 új tagállamában (EU10) és tagállamonként 1995-ben és 2004-ben (súlyozott átlagok a dízel- és benzinüzemű járművekre vonatkozó adatok alapján; az 1995. évre vonatkozó értékek a szövetségek által szolgáltatott adatokon alapulnak; a 2004. év esetében a hivatalos EU-adatok szerepelnek, amelyeket a menetciklus változása miatt 0,7%-kal korrigáltunk; 1995-re nincs rendelkezésre álló adat Görögország, Finnország és az EU10 tekintetében; 2004-re nincs rendelkezésre álló adat Szlovákia és Málta tekintetében.)



3. táblázat: A piacon nyilvántartásba vett új személygépkocsik összetételének alakulása, az egyes szövetségek és a EU korábbi 15 tagállamának vonatkozásában

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Változás '95-'04 (2)
Benzin	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	52,4%	45,4%	-28
Dízel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	47,5%	51,9%	27,9
Összesen (3)	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	11 649 782	11 533 323	11 668 101	13,9%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Változás '95-'04 (2)
Benzin	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	71,8%	65,6%	-16,5
Dízel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	28,2%	30,9%	21,4
Összesen (3)	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	1 501 937	1 703 960	1 843 728	49,4%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Változás '95-'04 (2)
Benzin	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	73,9%	69,5%	-18,4
Dízel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	26,1%	26,4%	24,8
Összesen (3)	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	325 436	427 341	589 542	249%
EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Változás '95-'04' (2)
Benzin	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	55,4%	49,6%	-24,9
Dízel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	44,4%	48,1%	25,9
Összesen (3)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	13 477 155	13 664 624	14 101 371	21,1%

(1) A kötelezettségvállalás hatályán kívüli gyártók által az EU korábbi 15 tagállamának piacán forgalomba hozott új személygépkocsik nem befolyásolják jelentős mértékben az értékeket.

(2) Az 1995-től 2004-ig tartó időszakban a benzin- és dízelüzemű személygépkocsik vonatkozásában bekövetkezett változás az összes nyilvántartásba vett gépjárművön belül az egyes tüzelőanyag-típusok abszolút részarányában bekövetkezett változást tükrözi. Az összes személygépkocsi esetében látható változás az újonnan nyilvántartásba vett gépjárművek abszolút számának növekedését vagy csökkenését tükrözi. Az összes személygépkocsi esetében látható változás az időszak folyamán az EU korábbi 15 tagállamában újonnan nyilvántartásba vett gépjárművek számában bekövetkezett növekedésnek tulajdonítható.

(3) Az összesített értékek magukban foglalják a statisztikailag azonosítatlan járműveket, valamint az „egyéb típusú tüzelőanyagokkal” üzemelő járműveket is.

(4) 2002–2004 esetében az EU korábbi 15 tagállamára vonatkozó hivatalos adatokat vettük figyelembe.

MELLÉKLET (SEC(2006) 1078)

- (1) A személygépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentésével kapcsolatos ACEA-kötelezettségvállalás ellenőrzése (2004), az Európai Személygépkocsi-gyártók Szövetsége és a Bizottság szolgálatainak közös jelentése, 2005. november 25-i végleges változat.
- (2) A személygépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentésével kapcsolatos JAMA-kötelezettségvállalás ellenőrzése (2004), a Japán Személygépkocsi-gyártók Szövetsége és a Bizottság szolgálatainak közös jelentése, 2005. november 25-i végleges változat.
- (3) A személygépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentésével kapcsolatos KAMA-kötelezettségvállalás ellenőrzése (2004), a Koreai Személygépkocsi-gyártók Szövetsége és a Bizottság szolgálatainak közös jelentése, 2005. november 25-i végleges változat.

A mellékletek csak angol nyelven állnak rendelkezésre.