

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

(COM(2009) 593 végleges – 2009/0173 (COD))

(2011/C 44/27)

Előadó: **Virgilio RANOCCHIARI**

2009. november 20-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 251. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyról:

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

COM(2009) 593 végleges – 2009/0173 (COD).

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció 2010. június 15-én elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2010. július 14–15-én tartott 464. plenáris ülésén (a 2010. július 14-i ülésnapon) egyhangúlag elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 A szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló közösségi stratégia keretén belül és a személygépkocsikra vonatkozó rendelet 2009-ben történő elfogadása után a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséről szóló rendeletjavaslat kellő kiegészítő intézkedést jelent. Amennyiben megfelelő integrált megközelítésen alapul, egyetlen olyan kezdeményezést sem szabad figyelmen kívül hagyni, amely hozzájárulhat az üvegházhatású gázok csökkentéséhez, amely az éghajlatváltozás elleni küzdelem alapvető eleme.

1.2 Az új javaslatot a személygépkocsikra vonatkozó előző rendelet modellje alapján dolgozták ki, és ahhoz hasonlóan kitér a szankcionálási mechanizmusokra, a díjakra, a mentességekre, az ökoinnovációra stb.

1.3 Az EGSZB azonban tart attól, hogy e módszert követve nem vetül kellő figyelem a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek közötti jelentős különbségre: az előbbiek fogyasztási cikkek, míg az utóbbiak beruházási javak, ami egyértelműen más következményekkel jár e járművek szerepét és az operatív költségek jelentőségét tekintve. Ehhez még azt is hozzá kell tenni, hogy a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó javaslat néhány tekintetben még ambiciózusabb is, mint a személygépkocsikról szóló rendelet, például a határidők, a szankciók, a költségek stb. vonatkozásában. Az EGSZB szerint a haszongépjárművek a személygépkocsikénál legalább két évvel hosszabb átfutási idejére (*lead time*) ⁽¹⁾ tekintettel felül kell vizsgálni a javaslatot, nem utolsósorban az ágazatot sújtó súlyos válság fényében, amelynek jelentős kereskedelmi következményei voltak és vannak továbbra is.

1.4 Az EGSZB egyébként attól is tart, hogy az ipari költségekre és így az árakra gyakorolt aránytalanul nagy hatás tovább gyengítheti a már jelenleg is mély válságban lévő piacot, miáltal csökkenhet a foglalkoztatottság, és tovább lassulhat a használatban lévő járműállomány megújulása, maga után vonva a kibocsátások csökkentésére irányuló erőfeszítések gyengülését is.

1.5 Az EGSZB ezért a 2009. májusi Versenyképességi Tanács ajánlásainak a figyelembevételével mellett érvel, amelyek megállapítják, hogy tekintettel az ágazat jelenlegi gazdasági helyzetére, lehetőség szerint el kell kerülni ezen iparág további terhelését, és minden döntés előtt részletes hatásvizsgálatokat kell végezni.

1.6 Az EGSZB emlékeztet arra, hogy a javaslat a válságot megelőzően elvégzett hatásvizsgálaton alapul, ezért felhívja az Európai Parlamentet és a Tanácsot arra, hogy kérje utóbbi dokumentum naprakésszé tételét, az Euro 5 hatálybalépését követő figyelmes kibocsátás-ellenőrzés alapján.

1.7 Az előbbiek fényében az EGSZB, bár megerősíti a szén-dioxid-kibocsátások csökkentésének szükségességét, mégis a rendeletben szereplő határidők felülvizsgálatát kéri, összhangba hozva így a bevezető időszakot (*phase-in*) az ágazat átfutási idejével (kezdetre 2015-ben, megvalósítása 2018-ban), valamint a hatáselemzés pontosítását és naprakésszé tételét, a hosszú távon (2020 után) elérendő célkitűzések vonatkozásában is, amelyekkel kapcsolatban úgy véli, hogy a technológiai előrehaladásnak köszönhetően fokozatosan a 150/160 g CO₂/km is elérhető lenne, fenntartva ugyanakkor a kellő időben történő felülvizsgálat szükségességét.

⁽¹⁾ Az az idő, amely alatt az ipar ki tudja elégíteni a gépjárművek szerkezetére vonatkozó új követelményeket.

2. Bevezetés

2.1 A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről szóló, COM(2007) 19 végleges/2. sz., 2007. februári európai bizottsági közlemény jelezte, hogy a 120 g CO₂/km-ben meghatározott közösségi cél elérése érdekében az Európai Bizottság jogi keretszabályozásra tesz majd javaslatot. A személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó rendelet, amelyet 2008 decemberében azzal a céllal fogadtak el, hogy ezeknek a gépkocsiknak az átlagos szén-dioxid-kibocsátását 130 g CO₂/km-re szorítsák le, kulcsfontosságú eleme a közösségi stratégiának. Az e stratégia alapját jelentő joganyag egy sor kiegészítő intézkedést határoz meg a további 10 g CO₂/km csökkentés érdekében (integrált megközelítés); ezeknek az intézkedéseknek az egyike a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának korlátozására vonatkozó új javaslat.

2.2 Az Európai Unió elkötelezte magát amellyel, hogy 2020-ra 20 %-kal, illetve egy nemzetközi megállapodás létrejötte esetén 30 %-kal csökkenti az üvegházhatású gázok teljes kibocsátását. Egyértelmű, hogy valamennyi ágazatnak hozzá kell járulnia ehhez a csökkentéshez. Az Európai Bizottság szerint a könnyű haszongépjárművek kibocsátása az Európai Unió teljes szén-dioxid-kibocsátásának kb. 1,5 %-át jelenti.

2.3 Az új javaslat kapcsolódik az Európai Bizottság fent említett COM(2007) 19 végleges/2 sz. és a 21. századi versenyképes autóipari szabályozási keretről szóló COM(2007) 22 végleges sz., 2007. februári két közleményéhez, továbbá a 2007. júniusi Környezetvédelmi Tanács Európai Bizottságnak címzett azon felkéréséhez, hogy tegyen javaslatot a könnyű haszongépjárművek üzemanyag-hatékonyságának javítására.

3. A rendeletjavaslat

3.1 2009. október 28-án az Európai Bizottság a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése céljával rendeletjavaslatot fogadott el.

3.2 A bevezetés szerint az új javaslat az integrált megközelítés keretében a 443/2009/EK rendeletet (személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátása) kívánja kiegészíteni, a valamennyi új könnyű gépjármű kibocsátására átlagosan 120 g CO₂/km-ben meghatározott közösségi cél elérése érdekében. A 2014. január 1-jén kezdődő, és minden ezt követő naptári évre a könnyű haszongépjárművek valamennyi gyártójának gondoskodnia kell arról, hogy saját gépjárművei átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értéke ne haladja meg a rendeletben előírt célkitűzést.

Részletesebben:

3.2.1 Hatály

A rendelet hatálya az N1 kategóriájú járművekre korlátozódik. Az Európai Bizottság csak a 2013-ban sorra kerülő felülvizsgálatot követően dönt majd a hatálynak az N2 és M2 kategóriájú⁽²⁾ járművekre való kiterjesztéséről, a komitológiai eljárás alapján.

⁽²⁾ N1=áru fuvarozásra szolgáló járművek, amelyek megengedett össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát; N2=áru fuvarozásra szolgáló járművek, amelyek megengedett össztömege nem haladja meg a 12 tonnát; M2=személyszállításra szolgáló, több mint nyolc ülésel rendelkező járművek, amelyek megengedett össztömege nem haladja meg az 5 tonnát.

3.2.2 Rövid távú célkitűzések

E javaslat 2016. január 1-jéig 175 g CO₂/km-re kívánja csökkenteni az új járművek átlagos szén-dioxid-kibocsátását, egy 2014-ben kezdődő bevezető időszak alkalmazásával (a célkitűzés 2014-ben a járművek 75 %-át, 2015-ben 80 %-át, 2016-tól kezdve pedig 100 %-át érinti).

3.2.3 A rendeletetés leírására szolgáló paraméter

A rendelet a rendeletetés leírására szolgáló paraméterként (a kibocsátások mérésére szolgáló számítás alapjaként) továbbra is a teljesen felszerelt járműnek a tömegét határozza meg. A 12. cikk azonban úgy rendelkezik, hogy 2014-ben az Európai Bizottság megvizsgálja az alternatív paraméterek (alapterület, hasznos teher)⁽³⁾ alkalmazását.

3.2.4 A szankciók rendszere

A javaslat a következőket állapítja meg:

- a többletkibocsátási díj úgy számítható ki, hogy a g/km-ben kifejezett szén-dioxid-kibocsátástöbbletet megszorozzák az év során újonnan nyilvántartásba vett járművek számával;
- a tervek szerint a 2018 végéig tartó átmeneti időszak során egy rugalmas rendszert alkalmaznak, amelynek keretében a célértéktől való eltéréssel arányosan növekszik az egységes díj összege: 5 EUR a többletkibocsátás első grammjáért, 15 EUR a másodikért, 25 EUR a harmadikért, valamint 120 EUR a többletkibocsátás minden további grammjáért;
- az átmeneti időszakot követően (2018 után) az egységes díj nem függ már a célértéktől való eltéréstől, és 120 EUR-ban határozzák meg a többletkibocsátás minden grammjára vonatkozóan.

3.2.5 Extra kibocsátási egységek

Az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításakor jóváírás bevezetését tervezik a rendkívül nagy teljesítményű járművek gyártói számára. Az 50 g/km-nél kisebb fajlagos szén-dioxid-kibocsátású új könnyű haszongépjárművek 2014-ben 2,5 könnyű haszongépjárműnek, 2015-ben 1,5 könnyű haszongépjárműnek és 2016-tól kezdve 1 könnyű haszongépjárműnek számítanak.

3.2.6 Mentesség bizonyos gyártók számára

Fajlagos kibocsátási célérték alóli mentesítésre irányuló kérelmet nyújthat be az a gyártó (lásd 3.2 pont), aki naptári évenként legfeljebb 22 000 olyan új könnyű haszongépjárművet állít elő, amelyet a Közösségben vesznek nyilvántartásba, és:

- nem tagja kapcsolt gyártók csoportjának, vagy

⁽³⁾ Hasznos teher (*payload*): A jármű hasznos terhé a 2007/46/EK irányelv III. melléklete szerinti műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg és a jármű tömege közötti különbségként kell meghatározni. Az alapterületet (*footprint*) a jármű tengelytávolságának és nyomtávjának szorzataként kell kiszámítani.

- b) olyan kapcsolt gyártók csoportjának tagja, amely naptári évenként együttesen legfeljebb 22 000 olyan új könnyű haszongépjárművet állít elő, amelyet a Közösségben vesznek nyilvántartásba, vagy
- c) kapcsolt gyártók csoportjának tagja, de saját termelő létesítményt és tervezési központot üzemeltet.

3.2.7 Ökoinnováció

A beszállító vagy a gyártó kérésére az Európai Bizottság egy később meghatározandó módszer szerint figyelembe veszi az innovatív technológiák alkalmazása révén elért szén-dioxid-csökkentéseket, ezek a technológiák azonban nem tartozhatnak a szén-dioxid-mérés standard vizsgálati ciklusába. E technológiák az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási célértékének legfeljebb 7 g CO₂/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.

3.2.8 Csoportosulás

A jelen vélemény 3.2.6 pontja szerinti mentesítésre nem jogosult új könnyű haszongépjármű-gyártók csoportosulást hozhatnak létre kötelezettségeik teljesítése céljából.

3.2.9 Nem teljes (vagy többlépcsős típus-jóváhagyási eljárásnak alávetett) járművek ⁽⁴⁾

A rendeletjavaslat rendelkezése szerint a „befejezett jármű” fajlagos kibocsátását a „befejezett jármű” alapját jelentő „alapjárművel” azonos típusú „teljes jármű” fajlagos kibocsátásának legmagasabb értékében kell meghatározni.

3.2.10 Hosszú távú célkitűzés

2013. január 1-jéig az Európai Bizottság felülvizsgálja a fajlagos kibocsátási célértékeket, a 135 g CO₂/km-es, hosszú távú célérték 2020-ig történő elérésére vonatkozó szabályok meghatározásának céljával.

4. Általános észrevételek

4.1 A szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséről szóló európai bizottsági jogalkotási javaslatokkal foglalkozó korábbi véleményeihez hasonlóan az EGSZB megerősíti, hogy támogatja mindazokat a közösségi kezdeményezéseket, amelyek konkrét célok elérésére irányulnak az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése területén, amely az éghajlatváltozások elleni küzdelem alapvető eleme. Ezért egyetlen, a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentését is célul kitűző ésszerű beavatkozást sem lehet figyelmen kívül hagyni; ezek a járművek egyébként a járműállomány több mint 10 %-át jelentik.

⁽⁴⁾ A többlépcsős típus-jóváhagyási eljárásnak alávetett járműveket a gyártó vezetőfülke+alváz (alapjármű) formában értékesíti, majd más gyártók a rendeltetésnek megfelelően (amely igen eltérő lehet) kiegészítik azokat. A többlépcsős típus-jóváhagyási eljárásnak alávetett járművek a piac kb. 15 %-át jelentik. Ezeket a járműveket a 2007/46/EK irányelv alapján többlépcsős típus-jóváhagyási eljárásnak vethetik alá. Az irányelv különbséget tesz az „alapjármű” (amelyet egy többlépcsős típus-jóváhagyási eljárás kezdeti szakaszában hagynak jóvá), a „befejezett jármű” (amelyet egy többlépcsős típus-jóváhagyási eljárás végén hagynak jóvá) és a „teljes jármű” (amelyet egy egyszerű típus-jóváhagyási eljárás során hagynak jóvá) között.

4.2 A választott jogalkotási eszköz, azaz a rendelet tűnik a legalkalmasabbnak a meghozandó intézkedések azonnali betartásának biztosítására, valamint a versenytorzulásoknak – és ezek belső piacra gyakorolt esetleges hatásainak – az elkerülésére.

4.3 Az EGSZB azonban úgy véli, hogy a vizsgált javaslat, amelyet a személygépkocsikra vonatkozóan elfogadott rendelet alapján dolgoztak ki, alábecsüli a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek közötti különbségeket, amelyek közül a legfontosabbak a következők:

- a személygépkocsikhoz képest hosszabb fejlesztési és gyártási ciklus,
- e járművek szerepe, amelyeket olyan gazdasági tevékenységre használnak, ahol a motor hatékonysága, ereje és fogyasztása az e tevékenységekhez köthető operatív költségek közül gyakran a legfontosabb tételt jelenti. Nem véletlen, hogy a könnyű haszongépjármű-park 97 %-a dízelüzemanyaggal működik,
- a vásárlók profilja, akik több mint 90 %-a a mindenféle költségváltozásra nagyon érzékenyen reagáló kis- és mikro-méretű kisipari vállalkozás.

4.4 Az EGSZB ugyanakkor e felülvizsgálat bonyolultságára is rámutat: oly módon kell a CO₂-kibocsátás további csökkentésére törekedni, hogy az ne veszélyeztesse a személygépkocsik ágazat versenyképességét, amely rendkívül nagy konkurenciával küzd világpiacán, és óriási válsággal néz szembe. A könnyű haszongépjárművek szektorának 2009. évi kereskedelmi mérlege 2008-hoz képest több mint 30 %-kal csökkent. E csökkenés aránya konkrétan a következő volt: Nyugat-Európában 30 % (Olaszországban 23,4 %, Németországban 24,7 %, Spanyolországban 38,8 %, Franciaországban 21,3 %, az Egyesült Királyságban 37,1 %), az új tagállamokban pedig 49 % (például Lengyelországban 28 % és a Cseh Köztársaságban 67 %).

4.5 Az EGSZB nem hagyhatja figyelmen kívül azoknak az aggodalmát, akik az ágazati költségekre, és így a járművek eladási árára gyakorolt túl nagy hatástól tartanak, ami egyrészt magában hordja a termelés, és ennek következtében a foglalkoztatás csökkenésének kockázatát is, másrészt a kisebb vásárlási hajlandóságot, lassítva így a járműpark kevésbé szennyező járművekkel való megújítását.

4.6 Az EGSZB természetesen nem kérdőjelezi meg a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátását szabályozó normák meghatározására vonatkozó döntést, azon kockázat elkerülése érdekében sem, hogy a piac nagyméretű járműveket könnyű haszongépjárműként kezelje a gépjárműadóra vonatkozó kedvezmény vagy más lehetséges előnyök igénybevétele miatt. Az EGSZB-t jelenleg a vizsgált javaslat konkrét megvalósíthatósága foglalkoztatja, amely egyrészt 2007-es, az ágazatra korábban és jelenleg is súlyos hatást gyakorló válság előtti értékeléseken alapul, másrészt nem biztosít megfelelő végrehajtási határidőket.

4.7 Az előző helyzethez képest a jelenlegi javaslat egy újdonságot tartalmaz, mégpedig a célkitűzések tekintetében: már nem 175 g CO₂/km-ről van szó 2012-ig és 160 g CO₂/km-ről 2015-ben, hanem az előbbieken leírtaknak megfelelően 175 g CO₂/km-ről 2016. január 1-jéig, egy 2014-ben kezdődő bevezető időszakkal, és a 135 g CO₂/km-es célkitűzésről 2020-ig. Ez az átdolgozás, amint az a későbbiekben kiderül, sajnálatos módon nem elégséges, mivel nem veszi tekintetbe az ágazat átfutási idejét, és azt, hogy egyetlen iparág sem bocsátkozik különösen költséges befektetési programokba, ha nem biztos a későbbiekben elfogadásra kerülő jogszabályi keretben.

4.8 Ezzel összefüggésben az EGSZB a Versenyügyi Tanácsnak 2009. május 28-án a gépkocsiiparról elfogadott következtetéseire támaszkodik, amelyekben azt kérték, hogy az érintettek tartózkodjanak minden olyan új szabály meghozatalától, amely – valamennyi termelési szektorban – túlzott költségeket róhat a vállalatokra. Különösen a gépkocsiiparral kapcsolatban a Tanács elismerte, hogy „tekintettel a szektor jelenlegi gazdasági helyzetére, a lehetőségekhez képest el kell kerülni, hogy újabb terheket rójunk az iparra. Új jogalkotási intézkedéseket csak a legnagyobb óvatossággal, a jelenlegi körülményeket tekintetbe vevő alapos hatásértékelés elvégzése után szabad hozni.”

4.9 Az EGSZB arra is rámutat, hogy az Európai Bizottság nem vette megfelelően tekintetbe az egymásnak ellentmondó jogszabályok létezését, amelyek megnehezítik a kitűzött cél elérését. Az elvégzett hatásértékelés nem vette figyelembe, hogy az Euro 5 és 6 kibocsátási normáknak megfelelő dízelmotorok kipufogógáz-kibocsátásának a nitrogénoxidok (NO_x) és légszennyező részecskék (PM) tekintetében történő csökkenése kedvezőtlenül hat az üzemanyag-hatékonyságra.

4.10 Az EGSZB végül emlékeztet arra, hogy a könnyű haszongépjárművek esetében egyelőre semmilyen, a kibocsátások ellenőrzésére szolgáló hivatalos rendszer nincs érvényben, ezért ezen a téren nem állnak rendelkezésre hivatalos adatok. Következésképpen fennáll annak a kockázata, hogy bár nem elérhetők a megfelelő információk, konkrét erőfeszítéseket követelnek meg az ágazattól és a kapcsolódó szektoroktól.

4.11 Az előbbieken fényében az EGSZB felkéri az európai intézményeket – ahogy a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának szabályozása kapcsán kidolgozott véleményében⁽⁵⁾ is tette már – a rendelet által megállapított menetrend felülvizsgálatára, az ágazat átfutási idejével összhangban álló fokozatos bevezetéssel, amely 2015-ben kezdődne, és a személygépkocsikhoz hasonlóan négy szakaszban valósulna meg 2018-ig.

4.12 Az egyik még mindig ambiciózus, de 2020-tól kezdve már realizitikusabb célkitűzés a 150/160 g CO₂/km körüli érték lehet, amelyet fokozatosan, az időközben rendelkezésre álló adatok nyomán követése alapján lehetne elérni. Az EGSZB reméli, hogy az Európai Parlament és a Tanács által elindított elemzési folyamat e pont vonatkozásában is az eredeti javaslat felülvizsgálatához fog vezetni.

5. Részletes megjegyzések

5.1 Az EGSZB megjegyzi, hogy a javaslat szigorúbb követelményeket fogalmaz meg, mint a személygépkocsikról szóló 443/2009/EK rendelet, mivel:

5.1.1 a határidők rövidebbek. A javaslat szerint a célértékek fokozatos bevezetése körülbelül négy évvel azután kezdődik, hogy az Európai Bizottság elfogadja a javaslatot. Ez a határidő megfelel a 332/2009/EK rendeletnek, amelyet az Európai Bizottság 2007 végén fogadott el, és 2009 közepén tett közzé. A haszongépjárművek tervezési és gyártási ciklusai azonban, mint közismert, hosszabbak a gépkocsikénál (7–10 év, illetve 5–7 év), ezért hosszabb átfutási időt igényelnek, mint amit a 443/2009. sz. rendelet előír. Ezenkívül a könnyű haszongépjárművek esetében tervezett fokozatos bevezetés időszaka rövidebb, mint a személygépkocsiknál, és a folyamat elején érintett járművek aránya magasabb (a könnyű haszongépjárműveknél 75 %, a gépkocsiknál pedig 65 %).

5.1.2 A költségek magasabbak. A haszongépjárművek nagy része dízellel működik (körülbelül 97 %); a fejlesztési lehetőségek kisebbek, így a csökkentés költségei magasabbak. Ezért az eladási árra gyakorolt hatás várhatóan számottevőbb (8–10 %, szemben a személygépkocsik esetében tapasztalt 6 %-kal), akárcsak a kibocsátáscsökkentés marginális költsége (mintegy 160 euró, szemben a személygépkocsik esetében megfigyelt 25–150 euróval).

5.2 Az EGSZB megjegyzi, hogy a tárgyalt javaslat az üzemszerű jármű tömegét határozza meg rendeltetési paraméterként, ám a 12. cikk úgy rendelkezik, hogy 2014-ben az Európai Bizottság más paraméterek (alapterület, hasznos teher) alkalmazását is értékelni fogja. Az EGSZB azt szeretné, ha a Parlament és a Tanács tanulmányozná annak lehetőségét, hogy már jelenleg is értékeljenek egyéb olyan paramétereket, amelyek jobban tekintetbe veszik a haszongépjárművek rendeltetését. Az EGSZB szerint például a jármű regisztrációs bizonyítványban szereplő maximális tömege (Gross Vehicle Mass) megfelelőbb paraméter lenne, mivel a terhelési képességet is figyelembe veszi.

5.3 A könnyű haszongépjárművek esetében nagyobbak a büntetések, mint a személygépkocsiknál: az egységnyi büntetés lényegesen magasabb (120 euró, szemben 95 euróval). Az EGSZB egyetért azzal, hogy meg kell őrizni a szektor versenyképességét, és arra a következtetésre jut, hogy a személygépkocsikéhoz hasonló büntetési szint elegendő lenne a szabályok tiszteletben tartásának biztosításához, ahogy erre a hatásértékelés is emlékeztet. Nem világos ugyanis, hogy miért lenne szigorúbban büntetendő ugyanaz a CO₂-mennyiség, amelyet egy haszongépjármű bocsát ki, mint amelyet egy személygépkocsi.

5.4 A javaslat szerint az innovatív technológiák az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási célértékének legfeljebb 7 g CO₂/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá. Az EGSZB támogatja e technológiák bevezetését, amelyek az alkatrészgyártó szektorban is foglalkoztatási és fejlesztési lehetőségeket kínálnak.

⁽⁵⁾ A 2009. április 23-i 443/2009/EK rendelet a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról (HL L 140., 2009.6.5., 1. o.) – Az EGSZB véleménye: HL C 77., 2009.3.31., 1. o.

5.5 A különösen hatékony járműveknek járó extra kibocsátási egységekkel kapcsolatban az EGSZB megjegyzi, hogy a tervezett kibocsátási egységek kevésbé bőkezűek, mint a 443/2009/EK rendelet esetében, ugyanis az a kibocsátás, amelyet azon járművek számára határoznak meg, amelyek jogosultak lehetnek extra kibocsátási egységekre, ugyanakkora (<50 g CO₂/km), mint a személygépkocsik esetében. A könnyű haszongépjárművek átlagos kibocsátásai (és célértékei) azonban sokkal magasabbak, mint a személygépkocsik esetében. Az Európai Bizottságnak a valósághoz jobban illeszkedő értékeket kellene meghatároznia, az N1 kategóriájú könnyű haszongépjárművek három osztályának tömegéhez igazítva ⁽⁶⁾.

5.5.1 Az EGSZB ezzel kapcsolatban is alaposabb hatáselemzést tartott volna helyesnek. Véleménye szerint módszertani szempontból pontatlan egy abszolút érték (50 g CO₂/km) meghatározása – hiszen a haszongépjárművek esetében ugyanakkor az alváznak teljesen eltérő funkciói lehetnek a használt berendezéstől és a szállított súlytól függően –, figyelmen kívül hagyva a tény, hogy egy ilyen alacsony érték gyakorlatilag elérhetetlen a jelenlegi, belső égésű motorokkal, mivel egy még nem megvalósított, „a létező technológiákkal való szakítást” ⁽⁷⁾ tesz szükségessé.

5.6 A 135 g CO₂/km-es, 2020-ra tervezett, hosszú távú cél elérése egy frissített hatásértékelés eredményeitől függ, amelyek a 2013. évi felülvizsgálat során tisztázzák, megvalósítható-e ez a célkitűzés. Az EGSZB egyetért azzal, hogy a könnyű haszongépjárművek tekintetében is hosszú távú célokat kell meghatározni, azonban már most lehetetlennek tartja a javasolt érték megadott határidőn belüli elérését, mivel túlbecsülve az elkövetkezendő évek alatt elérhető technikai haladást, ismételten figyelmen kívül hagyja mind az ágazat átfutási idejét, mind a külső tényezők hatását, amelyeknek egy integrált megközelítés részét kellene képezniük.

5.7 Az EGSZB szerint a fentiek az is alátámasztja, hogy az elvégzett hatásértékelés nem megfelelő, mégpedig a következő okokból:

5.7.1 a javaslat nem magyarázza meg, hogyan jutottak el a 135 g CO₂/km-es célkitűzés meghatározásához, és nem végzi el az erre a célszintre vonatkozó költségértékelést. Az eladási árakra gyakorolt hatást csak 160, 150, 140 és 125 g CO₂/km-re állapítja meg. Az utóbbi szintet kizárja, mert túlságosan költséges (4 000 euróval, mintegy 20 %-kal növelné az eladási árat). Ha tehát el kívánjuk érni a 135 g CO₂-es célt, akkor az eladási árral kapcsolatos 15–20 %-os költségnövekedésre lehet számítani,

5.7.2 nem számol azzal, hogy az eladási ár emelkedése lassíthatná a járműpark megújulását, így az összes kibocsátás növeledésével járhatna (az új járművek átlagos kibocsátásai alacsonyabbak lennének, a meglévő járműpark összes kibocsátása viszont növekedne).

5.8 Az EGSZB támogatja a járműveket kis mennyiségben előállító gyártók és a piaci rést betöltő termelők mentességét, mivel bizonyos körülmények esetén rugalmas mechanizmusokat kell biztosítani.

5.9 A nem teljes járművekkel kapcsolatban az EGSZB attól tart, hogy a megfelelő adatok hiányában a javasolt specifikus rendszer alkalmatlan lesz a probléma kezelésére. Az EGSZB ezért értékelte a spanyol elnökség kezdeményezését, amely más tagállamokkal és az Európai Bizottsággal közösen felülvizsgálja e kérdést. A jelenleg folyó felülvizsgálat során az ágazat helyzetéhez jobban illeszkedő módosításokat hajtanak majd végre a végleges szövegben. Ezért fontos, hogy mielőbb létrehozzák a többlépcsős típus-jóváhagyási eljárásnak alávetett járművek szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó adatok nyomon követésére szolgáló hivatalos rendszert.

5.10 Az EGSZB üdvözlözi azt a döntést, hogy a javaslat alkalmazási körét az N1 kategóriájú járművekre korlátozzák, az N2 és M2 kategóriájú járműveket pedig csak konkrét hatásértékelést követően vonják be, amikor rendelkezésre állnak a kibocsátásra vonatkozó adatok ⁽⁸⁾. Hangsúlyozza azonban annak szükségességét, hogy teljes mértékben vegyék figyelembe e járművek jellemzőit. Konkrétabban, az M2 kategóriát máris ki kellene zárni, mivel ezek piaci rést betöltő járművek.

Kelt Brüsszelben, 2010. július 14-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Mario SEPI

⁽⁶⁾ I. osztály: 1 305 kg maximális tömeg és 2,5 m³ tehertérfogat; II. osztály: 1 760 kg maximális tömeg és 6 m³ tehertérfogat; III. osztály: 1 760 kg feletti maximális tömeg és 17 m³ tehertérfogat.

⁽⁷⁾ Lásd az EGSZB-vélemény 5. pontját.

⁽⁸⁾ Az N2 és M2 kategóriájú járművek kibocsátásainak mérését az Euro 5-ös és 6-os rendelet vezette be az újonnan nyilvántartásba vett járművekre 2011. januártól és 2015. szeptembertől. Azokra a járművekre, amelyek típusjóváahagyása a nehéz tehergépjárművekről szóló rendelet keretében történik, a szén-dioxid-kibocsátások esetleg csak akkor állnak majd rendelkezésre, amikor az Euro VI-kibocsátások kötelezővé válnak (2013. december 31.).