



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.7.11.
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**az 510/2011/EU rendeletnek az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020. évi
szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módok
meghatározása tekintetében történő módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2012) 213 final}
{SWD(2012) 214 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

- **Háttér-információk**

Az Európai Unió azt a célt tűzte ki, hogy a globális éghajlatváltozásnak gátat szabva az iparosodás előtti szinthez mért hőmérséklet-növekedést 2 °C alatt tartja. Ehhez a globális üvegházhatású gázkibocsátásnak 2020-ig el kell érnie a tetőpontját, és 2050-re legalább 50%-kal az 1990-es szint alá kell csökkennie. Az Európai Tanács a fejlett országok csoportja által elérendő kibocsátáscsökkentéssel összefüggésben megerősítette, hogy az Európai Unió 1990-hez képest 2050-ig 80–95%-os csökkentés elérését tűzi ki célul.

A jelenlegi politikát követve az üvegházhatású gázkibocsátás csak mintegy 40%-kal csökkenthető 2050-ig. A Bizottságnak *Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság 2050-ig történő megvalósításának ütemterve* című közleménye¹ ismerteti, hogyan érhető el legköltséghatékonyabban az a célkitűzés, hogy a hazai kibocsátás 2050-ig 80%-kal csökkenjen. Az ütemterv rámutat arra, hogy ebből minden gazdasági ágazatnak ki kell vennie a részét, így a közlekedésből eredő kibocsátásnak az 1990. évihez képest – forgatókönyvtől függően – 2030-ban +20% és –9% közötti változást, 2050-re pedig 54–67%-os csökkenést kell mutatnia².

Míg más ágazatokban a kibocsátás többnyire csökkenőben van, a közúti közlekedés azon kevés ágazatok egyike, amelyek kibocsátása gyors ütemben növekszik: a közúti közlekedésből eredő kibocsátás 1990 és 2008 között 26%-kal nőtt. 2008-ban a közlekedés miatti szén-dioxid-kibocsátásnak mintegy 70%-a származott a közúti közlekedésből³. Az Európai Unióban a közúti közlekedés ezáltal az üvegházhatású gázkibocsátás második legjelentősebb forrása, és az uniós szén-dioxid-kibocsátásnak mintegy egyötödéért felelős.

2011 márciusában a Bizottság elfogadta az *Ütemterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé* című dokumentumot. Az ott kifejtett közlekedési stratégia azzal számol, hogy a közlekedés üvegházhatású gázkibocsátása 2050-ig 60%-kal csökkeni fog.

- **A rendelet**

Az 510/2011/EU rendelet meghatározza az új könnyű haszongépjárművekre 2020-ig irányadó szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési keretet. A rendelet alkalmazása kétszakaszos. A 2017-ig tartó első szakaszt illetően a célértékek teljesítésének módozatai már rögzítve vannak. A második szakaszban, amely 2020-ig tart, a célértéknek csak akkor lehet érvényt szerezni, ha alkalmazásra kerülnek a felülvizsgálat keretében meghatározandó módozatok. A Bizottságnak meg kell erősítenie, hogy a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020. évi célérték megvalósítható. Maga a célérték együttdöntési eljárással került kijelölésre, és – az említett megerősítéstől eltekintve – megváltoztatása a felülvizsgálat alkalmával nem merül fel.

¹ COM(2011) 112 végleges.

² Nem számítva a nemzetközi tengeri közlekedésből származó kibocsátást.

³ Az Európai Unió közlekedése számokban, 2011, Európai Bizottság.

A módozatok meghatározásának vagy végrehajtásának elmaradása kedvezőtlenül hatna a gépjárműgyártókra és a pótalkatrész-ellátókra, nekik ugyanis biztos távlatokra van szükségük a célkitűzés eléréséhez szükséges technológiákat és járműveket illetően.

A módozatok a végrehajtásnak olyan vonatkozásai, amelyek befolyásolják a kibocsátási célértékek elérésének módját. E rendelet alapvető módozatai közé tartozik az a küszöbértékgörbe, amelyet a jármű rendeltetését kifejező paraméter, valamint az e paraméter és a szén-dioxid-kibocsátás közötti összefüggést leíró függvény határoz meg (kijelölve a görbe formáját és meredekségét). A módozatok közé tartoznak még: a többletkibocsátási díj rendszer, az ökoinnováció, a mentességek, a gyártói csoportosulások, a célértékek bevezetési szakasza és a korlátozott ideig alkalmazandó extra kibocsátási egységek.

2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELTEKKEL; HATÁSVIZSGÁLAT

Konzultáció az érdekeltekkel

- *Külső szakvélemény*

Ez a javaslat elsősorban a *Support for the revision of Regulation (EU) 510/2011 on CO₂ emissions from light commercial vehicles [Támpont a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó 510/2011/EU rendelet felülvizsgálatához]* című külső tanulmány^{4,5} elemzésére támaszkodik. A tanulmány magában foglalja a különböző lehetséges módozatok értékelését és költségigényük felmérését. A 2020-as célértékek átfogó hatásának vizsgálata a PRIMES-TREMOVE modell alkalmazásával történt.

- *Konzultáció az érdekeltekkel*

Az érdekeltekkel való hivatalos konzultációra online kérdőív útján és az érdekeltekkel tartott találkozón került sor. Az érdekeltek hozzájárulásai a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó különböző lehetséges szabályozások értékelésénél kerültek figyelembevételre.

– Nyilvános konzultáció

2011 őszén nyilvános online konzultációra került sor. A válaszok összességükben azt az üzenetet hordozzák, hogy a könnyű haszongépjárművek kibocsátását fontos szabályozni, mégpedig úgy, hogy ez a szabályozás az üvegházhatású gázkibocsátásra vonatkozó hosszú távú célokkal összhangban legyen, az új gépjárművek átlagos kibocsátásán alapuljon, és technológiailag semleges legyen. A vélemények igencsak megoszlottak arról, hogy a meglévő szabályozás jól működik-e. Ennek fő oka az lehet, hogy a meglévő szabályozást sokan nem tartják elég időtállóknak. Széles körű annak támogatottsága, hogy a 2020 után alkalmazandó célértékek is kerüljenek megállapításra, függetlenül más intézkedések esetleges megvalósulásától. A nyilvános konzultáció eredményeiről összefoglaló készült, és az eredmények közzétételre kerültek⁶.

– Találkozó az érdekeltekkel

⁴ A járművek kibocsátásaira vonatkozó ENV.C.3/FRA/2009/0043 keretszerződés alapján.

⁵ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

Az érdekeltekkel 2011 december 6-án találkozóra került sor. A találkozó résztvevői megismerkedhettek a tanulmány előzetes következtetéseivel; a találkozón elhangzott előadások közzétételre kerültek, csakúgy mint a vita összefoglalója⁷. A résztvevők nem fogalmaztak meg a bemutatott elemzéstől lényegesen eltérő véleményt; a nem kormányzati szervezetek úgy vélték, hogy mivel a költségek a korábbi becslésekhez képest kisebbnek bizonyultak, a kibocsátások pedig a vártnál jelentősen csekélyebbek, a célértékeken szigorítani kellene.

Hatásvizsgálat

Közös hatásvizsgálat készült ennek a javaslatnak és a 443/2009/EK rendelet módosítására irányuló párhuzamos javaslatnak az alátámasztására. A politikai lehetőségek feltárása olyan átfogó megközelítés alkalmazásával történt, amelynek részét képezték a szabályozás által felvetett és a végrehajtás kapcsán felvetődő kérdések, valamint a szabályozás eredményesebbé tételének lehetséges módjait elemző tanulmányokban mérlegelt kérdések. Az elemzés a következőkre terjedt ki:

- a) minden intézkedés mellőzése mint lehetőség;
- b) a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020. évi célérték megvalósíthatóságának megerősítése;
- c) a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó célérték elérésének módozatai;
- d) egyszerűsítés és az adminisztratív terhek csökkentése;
- e) a szabályozás hozzáigazítása az új vizsgálati ciklushoz;
- f) a szabályozás módja és szigorúsága 2020 után.

A különböző módzatok gazdasági, környezeti és társadalmi hatásainak elemzése nyomán a hatásvizsgálat a következő következtetésekre jutott:

- Megerősítést nyert, hogy a könnyű személygépkocsik esetében 2020-ra elérendő 147 g/km-es kibocsátási célérték alacsonyabb költséggel megvalósítható.
- A gépjárművek rendeltetését kifejező paraméternek továbbra is a jármű tömegének kell lennie; a küszöbértékgörbének lineárisnak kell maradnia, meredekségét pedig 100%-ban kell megállapítani.
- Indokolt, hogy a többletkibocsátási díj továbbra is járművenként 95 EUR legyen minden g/km többletkibocsátás után.
- A mentesítési eljárást egyszerűsíteni kell: ehhez a legkisebb gyártókat „de minimis” alapon mentesíteni kell a szén-dioxid-kibocsátási célérték teljesítésének kötelezettsége alól. Ezenkívül az odaítélés időpontját illetően rugalmasabbá kell tenni a kis mennyiségben termelő gyártók mentesítését.

⁷

http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

Az Európai Unió a Szerződésnek a környezetre vonatkozó címe alapján már hozott intézkedéseket ezen a területen, nevezetesen elfogadta a 510/2011/EU rendeletet. Az egységes piac is indokoltá teszi, hogy az intézkedések az Európai Unió szintjén szülessenek meg, ne pedig tagállami szinten, hiszen így biztosítható, hogy a követelmények az egész Európai Unióban egységesek legyenek, s ezáltal a gyártók szempontjából a lehető legkevesebb költséggel járjanak.

A javaslat elfogadása nem eredményezi meglévő jogszabályok hatályon kívül helyezését.

A javaslat összefoglalása

A javaslat megerősíti az új könnyű haszongépjárművek esetében 2020-ig elérendő 147 g/km-es átlagos szén-dioxid-kibocsátási célérték megvalósíthatóságát. A célérték elérésének javasolt módosításai a következők:

- A jármű rendeltetését kifejező paraméter továbbra is a jármű tömege menetkész állapotban.
- A küszöbértékgörbe lineáris marad, meredeksége pedig 100%-os a referencia-gépkocsiállományhoz képest.
- Az évente kevesebb mint 500 új könnyű haszongépjármű nyilvántartásba vételét eredményező gyártók mentesülnek a rájuk vonatkozó fajlagos határérték teljesítésének kötelezettsége alól.
- Az odaítélés időpontját illetően rugalmasabbá válik a kis mennyiségben termelő gyártók mentesítése.
- A vizsgálati eljárás várható felülvizsgálata után is figyelembevételre kerülnek az ökoinnovációk.
- A többletkibocsátási díj továbbra is járművenként 95 EUR minden g/km többletkibocsátás után.

Mivel az iparág szempontjából előnyösek a 2020 után hatályos szabályozási rendszerre vonatkozó előrejelzések, a javaslat értelmében legkésőbb 2014. december 31-ig újabb felülvizsgálatra kerül sor.

4. KÖLTSÉGVETÉSI HATÁSOK

A javaslat nem igényel további pénzügyi forrásokat.

5. OPCIONÁLIS ELEMELK

- Felülvizsgálatra/módosításra/megszüntetésre vonatkozó rendelkezés

A javaslat felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezést tartalmaz.

- Európai Gazdasági Térség

A javasolt aktus érinti az Európai Gazdasági Térséget, ezért arra is ki kell terjeszteni.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az 510/2011/EU rendeletnek az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020. évi szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módzatok meghatározása tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁸,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁹,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról szóló, 2011. május 11-i 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁰ 13. cikkének (1) bekezdése értelmében a Bizottságnak felül kell vizsgálnia a 147g/km-es hosszú távú szén-dioxid-kibocsátási célérték 2020-ig történő költséghatékony elérésére vonatkozó szabályokat, beleértve az I. mellékletben foglalt képletet és a 11. cikk szerinti mentességeket is, feltéve, hogy a célérték megvalósíthatósága megerősítést nyer. A rendelet módosítására irányuló javaslattal szemben elvárás, hogy technológiailag a lehető leginkább semleges, társadalmi szempontból méltányos és fenntartható legyen.
- (2) Egyértelművé kell tenni, hogy a 147 g/km-es szén-dioxid-kibocsátási célértéknek való megfelelés ellenőrzése céljából a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását továbbra is a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás

⁸ HL C [...], [...], [...]. o.

⁹ HL C [...], [...], [...]. o.

¹⁰ HL L 145., 2011.5.31., 1. o.

tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹¹ és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban, innovatív technológiák segítségével kell mérni.

- (3) A hatásvizsgálat céljára készült műszaki elemzés alapján a 147 g/km-es szén-dioxid-kibocsátási célérték eléréséhez szükséges technológiák rendelkezésre állnak, és a szükséges szén-dioxid-kibocsátás-csökkentés elérése a korábbi – az 510/2011/EU rendelet elfogadása előtt készült – elemzésben szereplő becslésnél kevésbé lesz költséges. Ezenkívül az új könnyű haszongépjárművek fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának jelenlegi átlaga közelebb is került a célértékhez. A 147 g/km-es szén-dioxid-kibocsátási célérték 2020-ig történő elérésének megvalósíthatósága tehát megerősítést nyert.
- (4) Annak elismeréseképpen, hogy a járművek rendeltetése alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése aránytalan mértékben érinti a legkisebb gyártókat, hogy a mentesítési eljárás nagy adminisztratív terhet jelent, és hogy elhanyagolható az e gyártók járműeladásai kapcsán elért szén-dioxid-kibocsátás-csökkenésben mérhető haszon, a fajlagos kibocsátási célértékek és az extra kibocsátási értékek hatálya nem terjed ki az évente kevesebb mint 500 új könnyű haszongépjármű gyártásáért felelős gyártókra.
- (5) A kis mennyiségben termelő gyártók mentesítésére szolgáló eljárást egyszerűsíteni kell annak érdekében, hogy a mentesítésnek a gyártók általi kérelmezése és a jogosultságnak a Bizottság általi megállapítása rugalmasabban legyen időzíthető.
- (6) Az autóipar hosszú távú beruházásainak és innovációjának lehetővé tétele érdekében helyénvaló előre jelezni, hogy a rendeletnek milyen módosításai várhatók a 2020 utáni időszakra nézve. Az előrejelzésnek arra kell támaszkodnia, hogy az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljaira való tekintettel milyen ütemű kibocsátáscsökkentésre van szükség, és hogy milyen hatások várhatók a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását költséghatékonyan csökkentő technológiák fejlesztésére nézve. Ezért indokolt ezeket a kérdéseket felülvizsgálni, és célszerű, hogy a Bizottság jelentést készítsen és szükség esetén javaslatokat fogalmazzon meg a 2020 utáni célértékeket illetően.
- (7) A 13. cikk (3) bekezdése értelmében a Bizottságnak jelentést kell közzétennie az alapterülettel és a hasznos teherrel kapcsolatos adatok rendelkezésre állásáról, valamint az I. melléklet képleteiben a rendeltetést kifejező paraméterként való felhasználhatóságukról. Noha ez az adat rendelkezésre áll, és esetleges használata a hatásvizsgálat keretében értékelés tárgya volt, a levont következtetés szerint könnyű haszongépjárművek esetében a 2020. évi célérték kiszámításához a menetkész állapotban mért tömeget kell a rendeltetést kifejező paraméterként használni.
- (8) A célérték kijelölésénél célszerű továbbra is a könnyű haszongépjármű rendeltetése és a szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó célérték közötti lineáris összefüggésen alapuló – az I. mellékletben foglalt képletekben megfogalmazódó – megközelítést alkalmazni, így ugyanis fenntartható a könnyű haszongépjárművek piacának sokfélesége és a gyártóknak a különféle fogyasztói igények kielégítésére való képessége, miáltal

¹¹ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

elkerülhető a verseny indokolatlan torzulása. Ezt a megközelítést azonban indokolt az új könnyű haszongépjárművek nyilvántartásba vételére vonatkozó legfrissebb adatoknak megfelelően aktualizálni.

- (9) A Bizottság értékelte az alapterület adatként való rendelkezésre állását és az I. melléklet képleteiben a rendeltetést kifejező paraméterként való felhasználhatóságát. Az adat rendelkezésre áll, és használata a hatásvizsgálat keretében értékelés tárgya volt; a hatásvizsgálat alapján levont következtetés szerint a 2020-ra vonatkozó képzetben a tömeget kell paraméterként használni a rendeltetés kifejezésére.
- (10) A rendelet értelmében a Bizottságnak hatásvizsgálatot kell végeznie a vizsgálati eljárások felülvizsgálata céljából, annak érdekében, hogy azok megfelelően tükrözzék a gépjárművek tényleges szén-dioxid-kibocsátási jellemzőit. A munka folyamatban van, ám még nem fejeződött be, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében ugyanis még fejlesztés alatt áll a könnyű gépjárművekre világszerte alkalmazandó vizsgálati eljárás (World Light Duty Test procedure). Erre való tekintettel a 443/2009/EK rendelet I. melléklete a 715/2007/EK rendeletnek és a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének megfelelően mért kibocsátásokra vonatkozóan állapít meg 2020-ra szóló határértékeket. A vizsgálati eljárások felülvizsgálata után ki kell igazítani az I. mellékletben foglalt határértékeket annak érdekében, hogy a követelmények szigorúsága hasonló maradjon a gyártókra és a járműosztályokra nézve.
- (11) Ezért az 510/2011/EU rendeletet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTÁK EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 510/2011/EU rendelet a következőképpen módosul:

- (1) Az 1. cikk (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
- „(2) Ez a rendelet az Unióban nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárműveknek a 715/2007/EK rendelettel és végrehajtási intézkedéseivel összhangban, innovatív technológiák segítségével mért átlagos CO₂-kibocsátására alkalmazandó célértéket a 2020. évtől kezdve 147 g/km-ben határozza meg.”
- (2) A 2. cikk szövege a következő (4) bekezdéssel egészül ki:
- „(4) A 4. cikk, a 8. cikk (4) bekezdésének b) és c) pontja, a 9. cikk, valamint a 10. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja nem alkalmazandó az olyan gyártóra, amely minden kapcsolt vállalkozásával együtt az előző naptári évben kevesebb mint 500 új könnyű haszongépjármű nyilvántartásba vételét eredményezte az EU-ban.”
- (3) A 11. cikk (3) bekezdésének utolsó mondatát el kell hagyni.
- (4) A 13. cikk a következőképpen módosul:
- a) Az (1) bekezdés helyébe a következő rendelkezés lép:

„A Bizottság 2014. december 31-ig felülvizsgálja az e rendelet szerinti fajlagos kibocsátási célértékeket, módokat és egyéb vonatkozásokat annak érdekében, hogy a 2020 utáni időszakra megállapítsa az új könnyű haszongépjárművekre irányadó CO₂-kibocsátási célértékeket.”

b) A (6) bekezdés a következőképpen módosul:

- a második albekezdést el kell hagyni.;
- a harmadik albekezdés helyébe a következő rendelkezés lép:

„A Bizottság – annak érdekében, hogy az I. mellékletben foglalt képletek tükrözzék a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás mérésére szolgáló, a rendeletben előírt vizsgálati eljárásban bekövetkező változásokat –, a 15. cikkel összhangban, valamint a 16. és 17. cikkben foglalt feltételek mellett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján módosítja a szóban forgó képleteket, biztosítva azt, hogy a régi és az új vizsgálati eljárás hasonlóan szigorú kibocsátáscsökkentési követelményeket támasszon a gyártókkal és a különböző rendeltetésű járművekkel szemben.”

(5) Az I. melléklet 1. pontja a következő c) ponttal egészül ki:

„c) 2020-tól kezdve:

Indikatív fajlagos CO₂-kibocsátás = $147 + a \times (M - M_0)$

ahol:

M = a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege,

M₀ = a 13. cikk (2) bekezdésének megfelelően elfogadott érték,

a = 0,096.”

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*Az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*