



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2024. július 4.
(OR. en)

11944/24

ENV 758

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a delegációk
Előző dok. sz.:	10728/24 + COR 1
Tárgy:	Az Európai Számvevőszék 01/2024. sz., „A személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése: Végre gyorsul a csökkentés üteme, de még várhatók kihívások” című különjelentése – A Tanács következtetései

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a fenti témáról szóló tanácsi következtetéseket, amelyet a Tanács (EPSCO) a 2024. június 20-i, 4035. ülésén jóváhagyott.

Az Európai Számvevőszék 01/2024. sz., „A személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése: Végre gyorsul a csökkentés üteme, de még várhatók kihívások” című különjelentése

– A Tanács következtetései –

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

1. ÜDVÖZLI a Számvevőszék 01/2024. sz., „A személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése: Végre gyorsul a csökkentés üteme, de még várhatók kihívások” című különjelentését¹, és NYUGTÁZZA a Bizottság² és az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA)³ e különjelentésre adott válaszait; EMLÉKEZTET arra, hogy a Szerződések értelmében a Bizottság az az intézmény, amely az Európai Unió Bíróságának ellenőrzése mellett felügyeli az uniós jog alkalmazását.
2. NYUGTÁZZA a jelentés azon észrevételét, hogy a közlekedés az egyetlen olyan ágazat, amelynek szén-dioxid-kibocsátása 1990 óta nem csökkent Európában;
3. MEGJEGYZI, hogy az EU-ban nyilvántartásba vett új személygépkocsik kilométerenkénti átlagos szén-dioxid-kibocsátása meredeken csökkenni kezdett – különösen 2020 óta, amikor megkezdődött a szén-dioxid-kibocsátási előírásokban meghatározott szigorúbb célértékek alkalmazása –, és ez főként az elektromos járművek jelentős elterjedésének tudható be; EMLÉKEZTET arra, hogy ezek a célértékek fokozatosan egyre szigorúbbak lesznek, és 2035-től kezdődően az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban való megerősítése tekintetében történő módosításáról szóló (EU) 2023/851 rendelet eredményeképpen 100%-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték lesz alkalmazandó;

¹ A jelentés megtekinthető az Európai Számvevőszék honlapján:

https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-01/SR-2024-01_HU.pdf

² https://www.eca.europa.eu/Lists/ECARepplies/COM-Replies-SR-2024-01/COM-Replies-SR-2024-01_HU.pdf

³ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECARepplies/EEA-Replies-SR-2024-01/EEA-Replies-SR-2024-01_HU.pdf

4. ELISMERI, hogy biztosítani kell, hogy az egyes járművekre vonatkozóan meghatározott és a járműgyártók által a megfelelőségi tanúsítványon feltüntetett szén-dioxid-kibocsátási eredmények helyesek és megbízhatóak legyenek; ÖSZTÖNZI a Bizottságot, hogy a végrehajtással kapcsolatos információcseréért felelős fórum keretében a vonatkozó ajánlást követve működjön együtt a tagállamokkal a gyártókra vonatkozóan előírt ellenőrzések tekintetében; NYUGTÁZZA a megfelelőségi tanúsítványokon feltüntetett kibocsátási adatok felügyeletének javítása és automatikus ellenőrzésének megkönnyítése érdekében bevezetett szabályozási fejleményeket; MEGJEGYZI, hogy a forgalomban lévő járművek szén-dioxid-kibocsátási értékeinek ellenőrzése és adott esetben helyesbítése céljából az (EU) 2019/631 rendeletben előírtaknak megfelelően „üzemeltetés közbeni ellenőrzésre” vonatkozó eljárásokat dolgoztak ki, amelyeket 2024-től kell alkalmazni;
5. ÜDVÖZLI az arra vonatkozó ajánlást, hogy célszerű lenne felmérni, hogy lehetséges-e a fogyasztókat azok sajátos igényei szerint ellátni a valós vezetési feltételek melletti üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó információkkal, és FELKÉRI a Bizottságot, hogy a jövőbeli intézkedéseivel összefüggésben vegye fontolóra ezt az ajánlást, a jogalkotás minőségének javításával kapcsolatban elfogadott elvek teljes körű tiszteletben tartása mellett; ezzel összefüggésben NYUGTÁZZA a személygépkocsik és kisteherautók valós vezetési feltételek mellett mért szén-dioxid-kibocsátásáról szóló, 2024. március 18-án elfogadott első bizottsági jelentést;
6. MEGÁLLAPÍTJA, hogy további erőfeszítésekre lehet szükség arra irányulóan, hogy egyszerűsítsék az összegyűjtött adatoknak a tagállamok, a Bizottság és az EEA körében való továbbításával és egyeztetésével kapcsolatos folyamatot; e tekintetben TUDOMÁSUL VESZI azt az ajánlást, amely szerint jobban ki kell használni a gépjárműadatok gyűjtésére és ellenőrzésére szolgáló elektronikus eszközöket, és EMLÉKEZTET az (EU) 2018/858 rendeletben foglalt, az elektronikus megfelelőségi tanúsítványok 2026 júliusától történő használatára vonatkozó kötelezettségekre, és ÜDVÖZLI, hogy e kötelezettségekre való felkészülés érdekében néhány tagállam már megkezdte az elektronikus megfelelőségi tanúsítványok használatát; FELSZÓLÍTJA a Bizottságot, hogy a végrehajtással kapcsolatos információcseréért felelős fórum keretében a vonatkozó ajánlást követve működjön együtt a tagállami típusjóváhagyó hatóságokkal az olyan harmonizált, elektronikus típusbizonyítványok kidolgozása és használata érdekében, amelyek esetében az adatok strukturáltak; EMLÉKEZTET a tagállamok azon kötelezettségére, hogy az (EU) 2019/631 rendeletben foglaltaknak megfelelően gondoskodjanak arról, hogy a hiánytalan és helyes nyomkövetési adatokat időben benyújtsák a Bizottságnak, és arra ÖSZTÖNZI a Bizottságot, hogy e tekintetben továbbra is támogassa a tagállamokat és a gyártókat;

7. TUDOMÁSUL VESZI a Számvevőszék azon észrevételét, amely szerint a teljesen elektromos járművek fokozott elterjedése döntő szerepet fog játszani az új gépjárműflotta teljes szén-dioxid-kibocsátásának az elfogadott célértékek elérése érdekében történő csökkentésében, és ezzel összefüggésben HANGSÚLYOZZA, hogy az elektromos járművek megfizethetősége, az elektromos járművek töltőinfrastruktúrája és az akkumulátorgyártáshoz szükséges nyersanyagok kínálata kulcsfontosságú tényezők lesznek e fokozott elterjedés szempontjából;
8. NYUGTÁZZA a Számvevőszék arra vonatkozó ajánlását, hogy az (EU) 2019/631 rendelet 2026. évi felülvizsgálatával összefüggésben értékelni kell annak megvalósíthatóságát, költségeit és előnyeit, hogy a jelenlegi célértékeket a kibocsátásmentes járművek minimális arányán alapuló célértékekkel váltsák fel, és ezzel együtt a „valós vezetési feltételek melletti kibocsátásra” vonatkozó felső határértéket vezessenek be a belső égésű motorral felszerelt személygépkocsik esetében.
-