



EU CO₂-rendelet

A Bel- és Igazságügyi Tanács április 6-án elfogadta az éghajlatváltozással / energiával kapcsolatos jogalkotási csomagot. A személyautók CO₂-kibocsátására vonatkozó szabályozás részét képezi ennek a csomagnak. Az Európai Unió Bizottsága az irányelv elfogadását a 2009-es év végén tervezi. A továbbiakban az irányelvből idézünk részleteket.

Az Európai Parlament és a Tanács .../2009/EK rendelete

a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról (kivonat)

(1) E rendelet célja a Közösségben nyilvántartásba vett új személygépkocsik kibocsátási teljesítményére vonatkozó követelmények meghatározása - a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés részeként és biztosítva a belső piac megfelelő működését.

1. cikk - Tárgy és célok

Ez a rendelet CO₂-kibocsátási követelményeket állapít meg az új személygépkocsikra vonatkozóan a belső piac megfelelő működése, valamint az Európai Közösség azon általános céljának elérése érdekében, hogy az új gépjárműflotta átlagos CO₂-kibocsátása 120 g/km legyen. E rendelet az új személygépkocsik átlagos CO₂-kibocsátását 130 g/km-ben határozza meg, amely a járműmotor-technológia terén megvalósuló - a 715/2007/EK rendelettel és a hozzá kapcsolódó végrehajtási intézkedésekkel összhangban mért - fejlődés és az innovatív technológiák segítségével érhető el. E rendelet értelmében az új gépkocsikra 2020-tól kezdődően alkalmazandó célérték 95 g/km átlagos CO₂-kibocsátás, összhangban a 13. cikk (5) bekezdésével. Ez a rendelet a közösségi integrált megközelítés keretében további intézkedésekkel fog kiegészülni, amelyek további 10 g/km mértékű CO₂-kibocsátás-csökkentést irányoznak elő.

2. cikk - Hatály

(1) Ez a rendelet a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének meghatározása szerinti M1 kategóriájú gépjárművekre alkalmazandó (a továbbiakban: személygépkocsik), amennyiben e járműveket a Közösségben először veszik nyilvántartásba és korábban a Közösségen kívül nem vették nyilvántartásba őket (a továbbiakban: új személygépkocsik).

4. cikk - Fajlagos kibocsátási célértékek

A 2012. január 1-jén kezdődő naptári évben és a továbbiakban minden naptári évben minden személygépkocsi-gyártónak biztosítania kell, hogy átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása nem haladja meg az I. melléklettel összhangban meghatározott, vagy - amennyiben a gyártó jogosult a 11. cikk szerinti mentesítésre - a mentesítés szerint meghatározott fajlagos CO₂-kibocsátási célértéket. Az egyes gyártók átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának kiszámításához az adott évben a gyártó által nyilvántartásba vett új személygépkocsik alábbi arányait kell figyelembe venni:

- 2012-ben 65%,
- 2013-ban 75%,
- 2014-ben 80%,
- 2015-től kezdve 100%.

8. cikk

Az átlagos kibocsátás nyomon követése és bejelentése

(1) A 2010. január 1-jén kezdődő naptári évre és minden későbbi naptári évre vonatkozóan a tagállamok nyilvántartást vezetnek a területükön nyilvántartásba vett összes új személygépkocsi adatairól a II. melléklet A. részével összhangban. Ezeket az adatokat a gyártók, illetve az egyes tagállamokban a gyártók által kijelölt importőrök vagy képviseltek rendelkezésére bocsátják. A tagállamok minden tőlük telhető megtesznek annak biztosítására, hogy a nyilvántartó szervek működése átlátható legyen. Minden tagállam biztosítja, hogy megmérjék a 715/2007/EK rendelet szerinti típusjávahagyással nem rendelkező személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátását, és azt rögzítsék a megfelelőségi nyilatkozatban.

9. cikk - Többletkibocsátási díj

(1) 2012-től kezdve minden olyan naptári évre vonatkozóan, amelyben a gyártó átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása meghaladja a gyártó ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célértékét, a Bizottság a szóban forgó gyártót, illetőleg - csoportosulás esetében - a csoportosulás vezetőjét többletkibocsátási díj megfizetésére kötelezi.

10. cikk - A gyártók teljesítményének közzététele

(1) A Bizottság - 2011-től kezdődően - legkésőbb minden év október 31-ig jegyzéket tesz közzé, amelyben gyártónként szerepelnek a következők:

- a) az előző naptári évre vonatkozó fajlagos kibocsátási célérték;
- b) átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás az előző naptári évben;
- c) az előző évi átlagos fajlagos CO₂-kibocsátás és az ugyanazon évi fajlagos kibocsátási célérték közötti különbség;
- d) az összes új személygépkocsi előző naptári évi fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga a Közösségben; és
- e) az összes új személygépkocsi átlagos tömege a Közösségben az előző naptári évben.

12. cikk - Ökoinnováció

(1) A beszállító vagy gyártó kérésére figyelembe kell venni az innovatív technológiák alkalmazása révén elért CO₂-csökkentéseket. E technológiák az egyes gyártók átlagos fajlagos kibocsátási célértékének legfeljebb 7 g CO₂/km-rel való csökkentéséhez járulhatnak hozzá.

I. melléklet - Fajlagos kibocsátási célértékek

1. Az új személygépkocsik g/km-ben mért fajlagos CO₂-kibocsátását az e mellékletben található számítások céljából az alábbi képlettel kell kiszámítani:

a) 2012 és 2015 között:

$$\text{fajlagos CO}_2\text{-kibocsátás} = 130 + a \times (M - M_0),$$

amelyben:

$$M = \text{a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege}$$

$$M_0 = 1372,0$$

$$a = 0,0457$$

b) 2016-tól kezdve:

$$\text{fajlagos CO}_2\text{-kibocsátás} = 130 + a \times (M - M_0),$$

amelyben:

$$M = \text{a jármű kilogrammban (kg) megadott tömege}$$

$$M_0 = \text{a 13. cikk (2) bekezdésének megfelelően elfogadott érték}$$

$$a = 0,0457$$

2. A gyártónak az adott naptári évre vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéke azon új, az adott évben nyilvántartásba vett személygépkocsik fajlagos CO₂-kibocsátásának átlaga, amelyeket az adott gyártó gyárt.