HU 2024

01

Különjelentés

A személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése

Végre gyorsul a csökkentés üteme, de még várhatók kihívások

EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK

Tartalomjegyzék

	Bekezdés
Összefoglaló	**I–X**
Bevezetés	**01–12**
A személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátása	**01–03**
A szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló uniós és tagállami intézkedések	**04–09**
Az új járművek szén-dioxid-kibocsátási adatainak megbízhatóságát célzó uniós rendszerek áttekintése	**10–12**
Az ellenőrzés hatóköre és módszere	**13–16**
Észrevételek	**17–68**
Elégtelen a bizonyosság arról, hogy a gyártók megfelelőségi tanúsítványain feltüntetett szén-dioxid-értékek helyesek	**17–29**
A gyártók által bejelentett szén-dioxid-értékek ellenőrzésének hiányosságai	**18–23**
Nem használták fel a szennyezőanyag-kibocsátási vizsgálatokból származó információkat azon kockázat értékelésére, hogy a szén-dioxid-kibocsátási értékek helytelenek lehetnek	**24–29**
Az új gépjárművek szén-dioxid-kibocsátási adatainak gyűjtésével és ellenőrzésével javulhat az adatminőség, de ez hosszadalmas folyamat	**30–46**
A tagállamok adatgyűjtési és -ellenőrzési rendszerei nem nyújtanak elegendő bizonyosságot az adatminőség tekintetében	**31–35**
Az előzetes adatokat időben közzéteszik, de gyűjtésük és ellenőrzésük nehézkes folyamat	**36–40**
Az előzetes adatoknak a gyártókkal történő egyeztetése javítja azok minőségét, de késlelteti a végleges adatok közzétételét	**41–44**
A Bizottság helyesen számította ki a szén-dioxid-kibocsátási előírások különböző elemeit	**45–46**

A szigorú célértékeknek és különböző ösztönzőknek köszönhetően az elektromos járművek váltak a CO_2-kibocsátás csökkenésének fő hajtóerejévé, de e téren kihívásokkal kell majd szembenézni 47–68

2020 előtt a kibocsátások csak a laboratóriumban mérve csökkentek, a közúti forgalomban nem 48–52

Az átlagos közúti szén-dioxid-kibocsátás csökkenésének fő oka: az elektromos autók 53–57

A rendelet teljesítési módozatai segítették a gyártókat a célértékek teljesítésében, de kedvezőtlenül hatottak a szén-dioxid-kibocsátásra 58–62

Kihívások az Unió éghajlat-politikai célértékeinek teljesítésében 63–68

Következtetések és ajánlások 69–78

Mellékletek

I. melléklet. A gépjárművek szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatos fő jogalkotási aktusok

II. melléklet. A 2020–2022-es időszakban felkeresett három tagállamban forgalomban lévő járművek légszennyezési vizsgálatainak áttekintése

III. melléklet. Az NEDC és a WLTP vizsgálati eljárásai közötti főbb különbségek

Rövidítések

Glosszárium

A Bizottság és az EKSZ válaszai

Időrendi áttekintés

Ellenőrző csoport

Összefoglaló

I Míg az Európai Uniónak az elmúlt 30 évben számos területen sikerült csökkentenie az üvegházhatást okozó gázok (ÜHG) kibocsátását, a közlekedési ágazat szén-dioxid-kibocsátása tovább nőtt. 2021-ben az utóbbi tette ki a teljes uniós ÜHG-kibocsátás 23%-át, és ennek több mint fele a személygépkocsikból származott.

II Az új személygépkocsikra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet (a továbbiakban: „az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet”) az új járművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló legfontosabb uniós intézkedés. Ez a rendelet 2010-től az új járművekre nézve a teljes uniós gépjárműparkra vonatkozó átlagos kibocsátási célértéket, 2012-től pedig fajlagos kibocsátási célértékeket határozott meg.

III Jelentésünk az új személygépkocsikra vonatkozó, 2019-ben jelentősen módosított az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet végrehajtását tekinti át, noha annak még korai szakaszában vagyunk. Megállapításaink és ajánlásaink révén igyekszünk tájékoztatással segíteni a Bizottságot és az érdekelt feleket abban, hogy a rendelet végrehajtása hatékonyabban és eredményesebben járuljon hozzá az új személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséhez, illetve az Uniót abban, hogy teljesítse a 2030-ra és 2050-re kitűzött éghajlat-politikai célértékeit.

IV 2020-tól, vagyis 11 évvel az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló első rendelet hatálybalépését követően az új személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátása erősen csökkenni kezdett. Ez főként az elektromos járművek jelentős elterjedésének tudható be, míg a belső égésű motorral felszerelt személygépkocsik valós vezetési feltételek melletti szén-dioxid-kibocsátása nem csökkent. A Bizottság a rendelettel összhangban ugyan gyűjtötte és ellenőrizte a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátási adatait, egyelőre azonban még nem elégséges a bizonyosság arra nézve, hogy a gyártók a megfelelőségi tanúsítványaikon pontosan jelentették-e be a folyamat kezdetén a szén-dioxid-kibocsátásokat az új személygépkocsikra nézve.

V A bizonyosság két okból elégtelen. Egyrészt a három felkeresett tagállam közül kettőben a típusjóváhagyó hatóságok nem végezték el az előírt gyártói ellenőrzéseket, és a Bizottság csak kevés információval rendelkezik ezekről az ellenőrzésekről. Másrészt a Bizottság nem használta fel a szennyezőanyag-kibocsátási vizsgálatokból származó, a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó információkat azon kockázat értékelésére, hogy a szén-dioxid-kibocsátási értékek helytelenek lehetnek. Észrevételezzük, hogy az ilyen információk felhasználása nem volt jogi követelmény.

VI Megállapítottuk, hogy a tagállamok késedelmesen nyújtották be a 2020. évi adatokat, és problémákat tártunk fel az adatok hiánytalanságát és pontosságát illetően. Az adatok egyeztetése nehézkes, mivel ehhez számos üzenetváltás szükséges az Európai Környezetvédelmi Ügynökség és a tagállamok között. Az előzetes adatokat viszont a Bizottság időben közzétette. Ezt követően egyeztetett a gyártókkal, ami összességében javította az adatok hiánytalanságát és pontosságát. A teljes folyamat azonban túl soká tart, és a 2020. év végleges adatait végül közel egy évvel a jogszabályban előírt határidő után tették közzé. Megerősítjük a teljes uniós gépjárműparkra vonatkozó, illetve a gyártói átlagos kibocsátásokra, a célértékekre és a többletkibocsátási díjakra vonatkozó bizottsági számításokat.

VII A 2009–2019-es időszakban az új járművek valós vezetési feltételek melletti átlagos kibocsátása nem csökkent, főként mert a gyártók elsősorban nem a közúti, hanem a laboratóriumi körülmények közötti kibocsátást igyekeztek csökkenteni. 2017-ben az újonnan típusjóváhagyást kapó járművek esetében új, a tényleges vezetési feltételeket jobban tükröző laboratóriumi vizsgálati ciklust tettek kötelezővé. Ezzel ténylegesen megszűnt az előző vizsgálati ciklusban létezett számos kiskapu, és csökkent a különbség a laboratóriumi, illetve a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások között. 2022 óta a Bizottság az új járművekbe beépített fedélzeti üzemanyagfogyasztás-mérők révén gyűjt információkat a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokról. Ezért vannak információi a laboratóriumi kibocsátások, illetve a 2021-től kezdődően nyilvántartásba vett új járművek valós vezetési feltételek melletti kibocsátásai közti különbség mértékéről, és képes lenne érzékelni, ha ez ismét növekedésnek indulna.

VIII 2020-tól, amióta szigorúbb kibocsátási célértékeket alkalmaznak, láthattuk, hogy az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet elősegíti az új járművek valós vezetési feltételek melletti kibocsátásainak csökkentését, főként az elektromos járművek jelentős elterjedésének köszönhetően. Ugyanakkor a belső égésű motorral felszerelt új járművekből, illetve a hálózatról tölthető új hibridekből származó kibocsátások továbbra is aggodalomra adnak okot.

IX Megítélésünk szerint az új személygépkocsikra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek nincsenek kellően összehangolva az Unió 2030-ig szóló éghajlat-politikai törekvéseivel. A 2030-ra és az azt követő időszakra vonatkozó kibocsátáscsökkentési célértékek teljesítése szempontjából a fő kihívás az, hogy kellően elterjednek-e a kibocsátásmentes járművek. Különösen fontos lesz szembenézni az elektromos járművek megfizethetőségének kérdésével, megfelelő töltőinfrastruktúrát kiépíteni az elektromos járművek számára, valamint biztosítani az akkumulátorok előállításához szükséges nyersanyagellátást.

X A következőket javasoljuk a Bizottságnak:

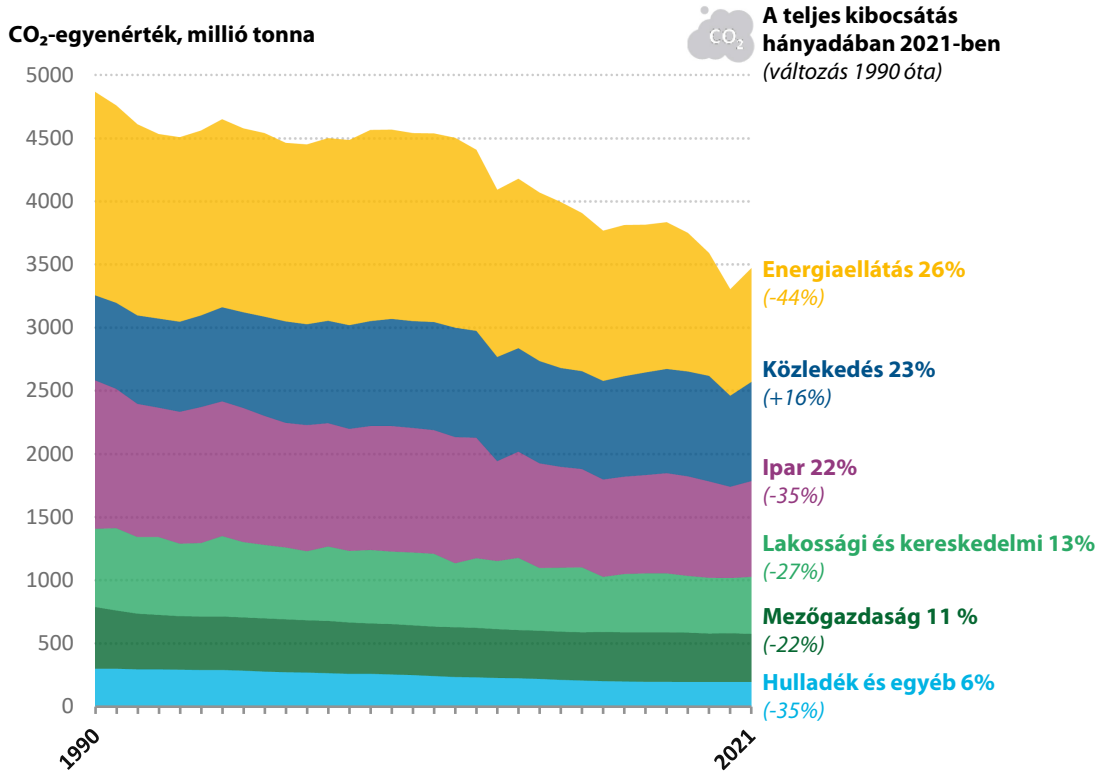
- erősítse az arra vonatkozó bizonyosságot, hogy a járművek szén-dioxid-kibocsátása megfelel a gyártó által a megfelelőségi tanúsítványokon feltüntetett szintnek;
- használja ki jobban a gépjárműadatok gyűjtésére és ellenőrzésére szolgáló elektronikus eszközöket;
- módosítsa úgy a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket, hogy azok jobban tekintetbe vegyék az új személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását befolyásoló fő tényezőket.

Bevezetés

A személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátása

01 2021-ben a közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás az Európai Unió (EU-27) üvegházhatásúgáz-kibocsátásának közel 23%-át tette ki, ami az energiaellátás után e kibocsátások második legjelentősebb forrása[1]. Az Unióban a közlekedés maradt az egyetlen olyan gazdasági ágazat, ahol 1990 óta nem csökkent az összes kibocsátás szintje (***1. ábra***).

1. ábra. EU-27: ÜHG-kibocsátás ágazatonként (1990–2021)



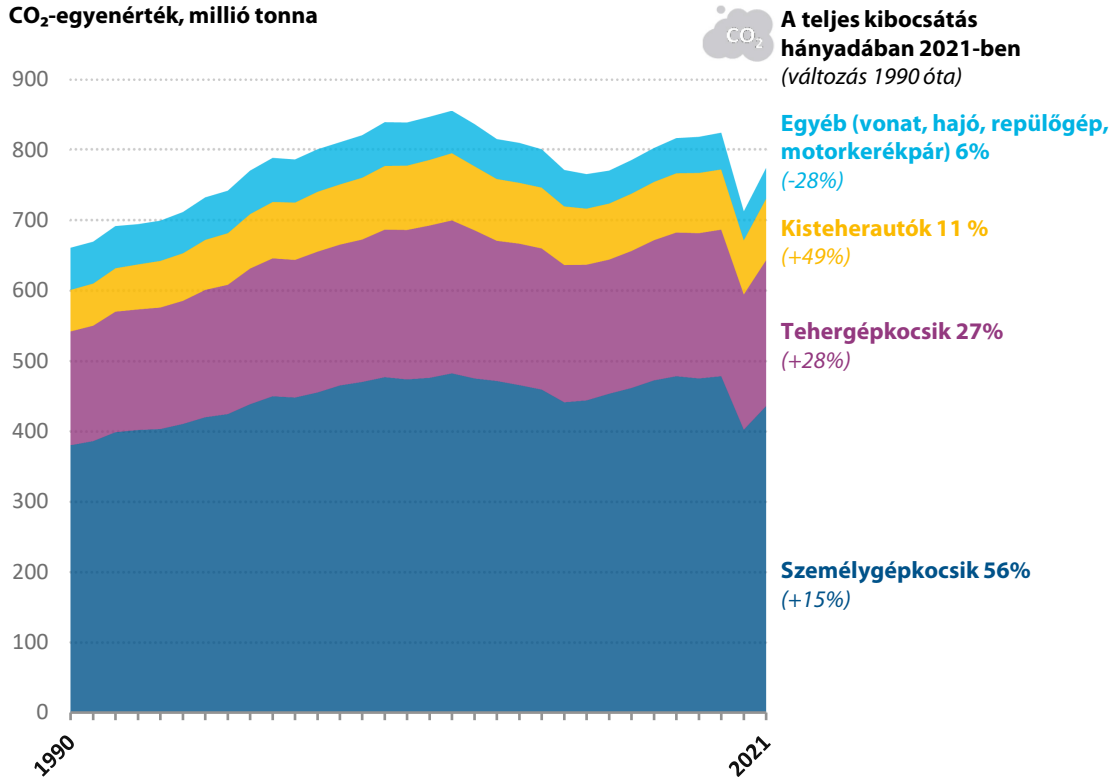
Megjegyzés: A közlekedésből származó kibocsátások nem foglalják magukban a nemzetközi légi közlekedésből és hajózásból származó kibocsátásokat.

Forrás: Európai Számvevőszék, az EEA (üvegházhatású gázokra vonatkozó adatmegjelenítő, 2023. június 22.) alapján.

[1] EEA, az üvegházhatású gázokra vonatkozó adatmegjelenítő, 2023. június 22.

02 2021-ben a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátása tette ki a közlekedésből származó teljes kibocsátás 56%-át[2]. A ***2. ábra*** tanúsága szerint a személygépkocsik kibocsátása az 1990. évi szinthez képest nőtt, eltekintve a gazdasági visszaesések okozta olyan alkalmankénti csökkenésektől, mint 2020-ban a Covid19-világjárvány miatti csökkenés.

2. ábra. EU 27: A közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás bontása (1990–2021)

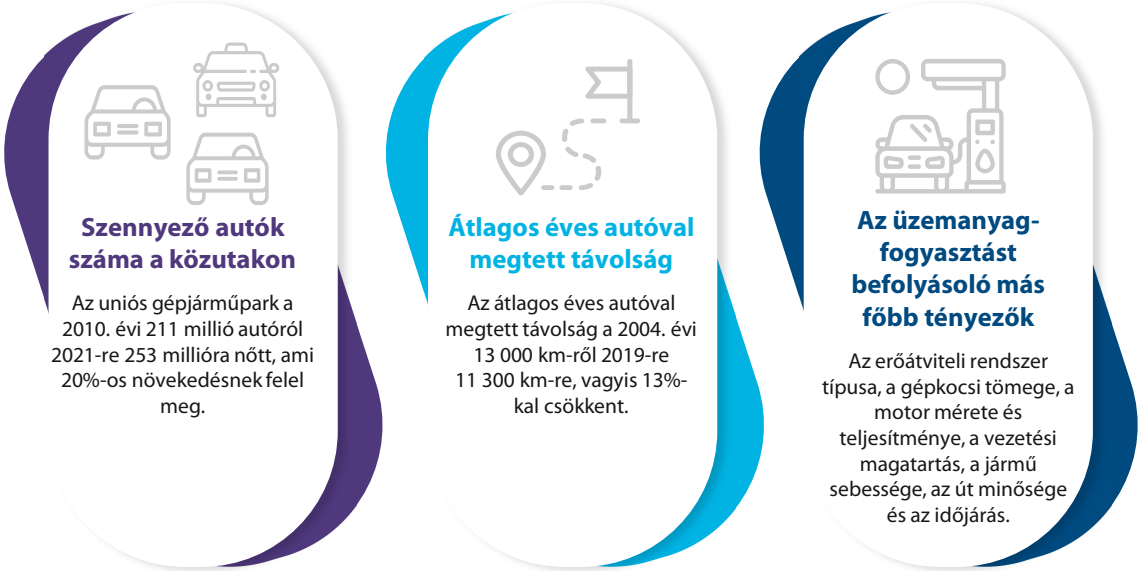


Forrás: Európai Számvevőszék, az EEA (üvegházhatású gázokra vonatkozó adatmegjelenítő, 2023. április 18.) alapján.

[2] EEA, az üvegházhatású gázokra vonatkozó adatmegjelenítő, 2023. június 22.

03 A *3. ábra* áttekintést nyújt a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását befolyásoló főbb tényezőkről.

3. ábra. A személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását befolyásoló főbb tényezők



Forrás: Európai Számvevőszék, az Eurostat és az Odyssee-Mureadatai alapján.

A szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló uniós és tagállami intézkedések

04 Az Európai Unió 1997-ben a Kiotói Jegyzőkönyv aláírásával kötelezettséget vállalt arra, hogy 2020-ig az 1990-es kibocsátási szinthez képest 20%-kal csökkenti üvegházhatásúgáz-kibocsátását. 2015-ben az Unió csatlakozott a Párizsi Megállapodáshoz, amelynek célja, hogy az iparosodás előtti szinthez képest mért globális felmelegedést „jóval 2°C alatt” tartsa és lehetőleg akár 1,5 °C-ra korlátozza.

05 A Párizsi Megállapodásból eredő kötelezettséget az Unió a 2030-ra elérendő, eredetileg 40%-ban meghatározott kibocsátáscsökkentési célérték köztes célértékeként határozta meg. Az európai klímarendelet 2021. évi elfogadását követően ezt a célt 55%-ra növelték. A rendelet kötelező uniós célértékként határozta meg azt is, hogy 2050-re nettó nulla ÜHG-kibocsátást kell elérni.

06 A *4. ábra* a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló legfontosabb uniós és tagállami intézkedéseket tekinti át.

4. ábra. A személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló főbb intézkedések

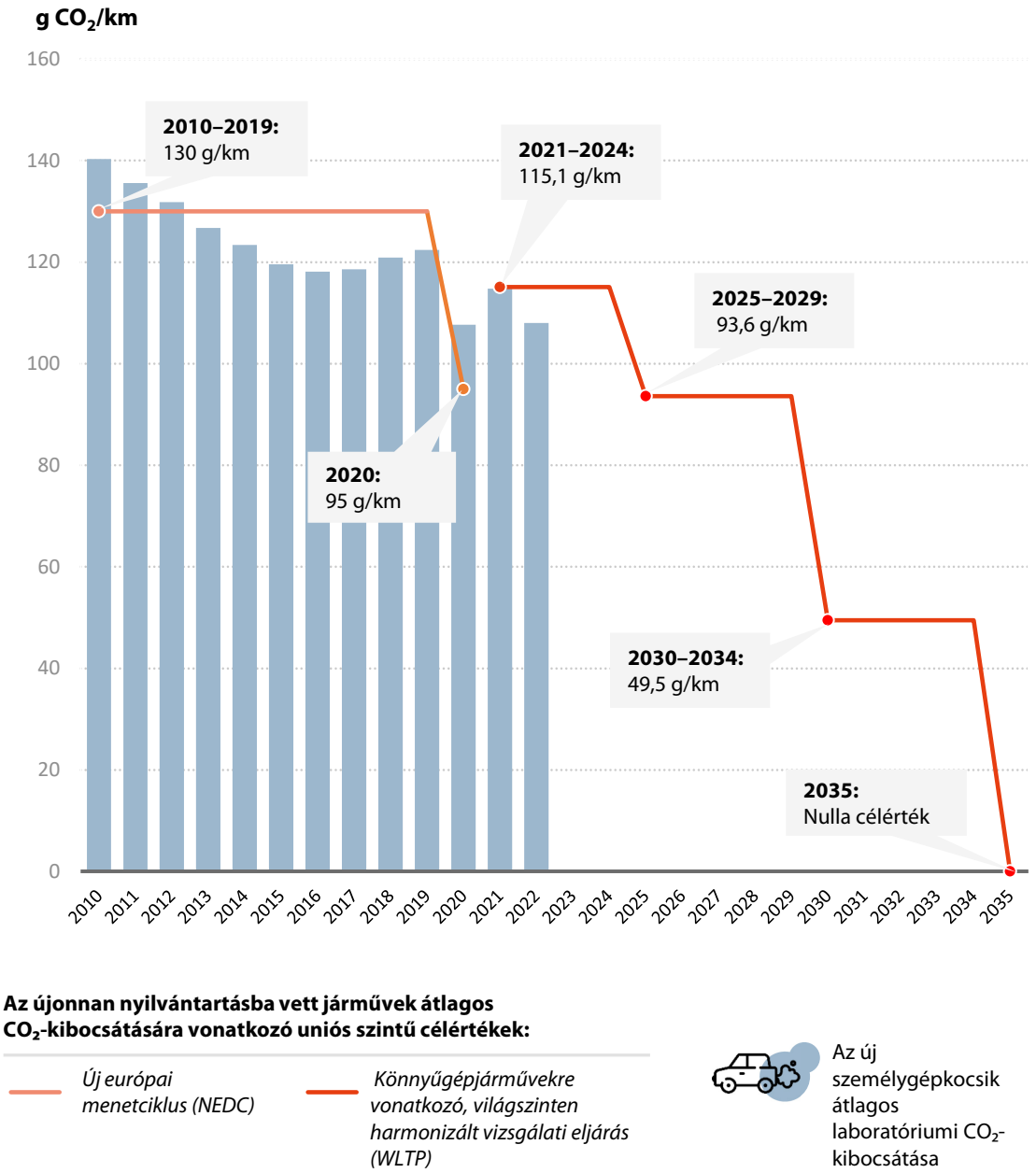
	Uniós intézkedések	Tagállami intézkedések
Közvetlen hatás	• Az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet • Megújulóenergia-irányelv • Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet • Új uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv (2027-től alkalmazandó)	Adók vagy támogatások, például: • kibocsátásmentes járművek támogatása • fosszilis üzemanyagok megadóztatása • regisztrációs adó kivetése belső égésű motorral felszerelt járművekre • éves gépjármű-útadó
Közvetett hatás	Társfinanszírozás • kerékpárutak, vasúthálózat • elektromos autók töltőinfrastruktúrája • egyéb tömegközlekedési fejlesztések	Mint az uniós intézkedéseknél, valamint • ingyenes vagy mérsékelt árú tömegközlekedés • kerékpárvásárlási támogatások • távmunkavégzés

Forrás: Európai Számvevőszék.

07 Az új személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése szempontjából a fő európai szintű jogszabály az új személygépkocsikra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet, amelyet 2009-ben fogadtak el, és 2019-ben jelentős mértékben módosították (lásd: ***I. melléklet***). A rendelet a 27 uniós tagállamra, valamint (2018-tól) Izlandra, (2019-től) Norvégiára, valamint (2020-ig) az Egyesült Királyságra (a továbbiakban: az adatszolgáltató országok) alkalmazandó. Uniós finanszírozásról a rendelet nem rendelkezik. A rendelet 2010 óta a teljes uniós gépjárműparkra határoz meg célértéket az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik átlagos szén-dioxid-kibocsátására vonatkozóan. 2012-től minden gyártóra vagy gyártói csoportosulásra nézve is határoztak meg fajlagos kibocsátási célértékeket. Ha a gyártó nem teljesíti ezeket, többletkibocsátási díjat kell fizetnie. Idővel mind a teljes uniós gépjárműparkra vonatkozó, mind a fajlagos kibocsátási célértékek egyre ambiciózusabbak lettek, ma már 2035-re a teljes kibocsátásmentesség a cél. A célértékek megállapításának alapja is változott: az „új európai menetciklus” (NEDC) vizsgálati eljárás helyébe 2021-ben a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás lépett. Az

5. ábra a teljes uniós gépjárműparkra vonatkozó célértékeket és az új személygépkocsik átlagos szén-dioxid-kibocsátását tekinti át 2010 óta[3].

5. ábra. Az uniós gépjárműparkra vonatkozó célértékek és az átlagos laboratóriumi szén-dioxid-kibocsátás az új személygépkocsiknál



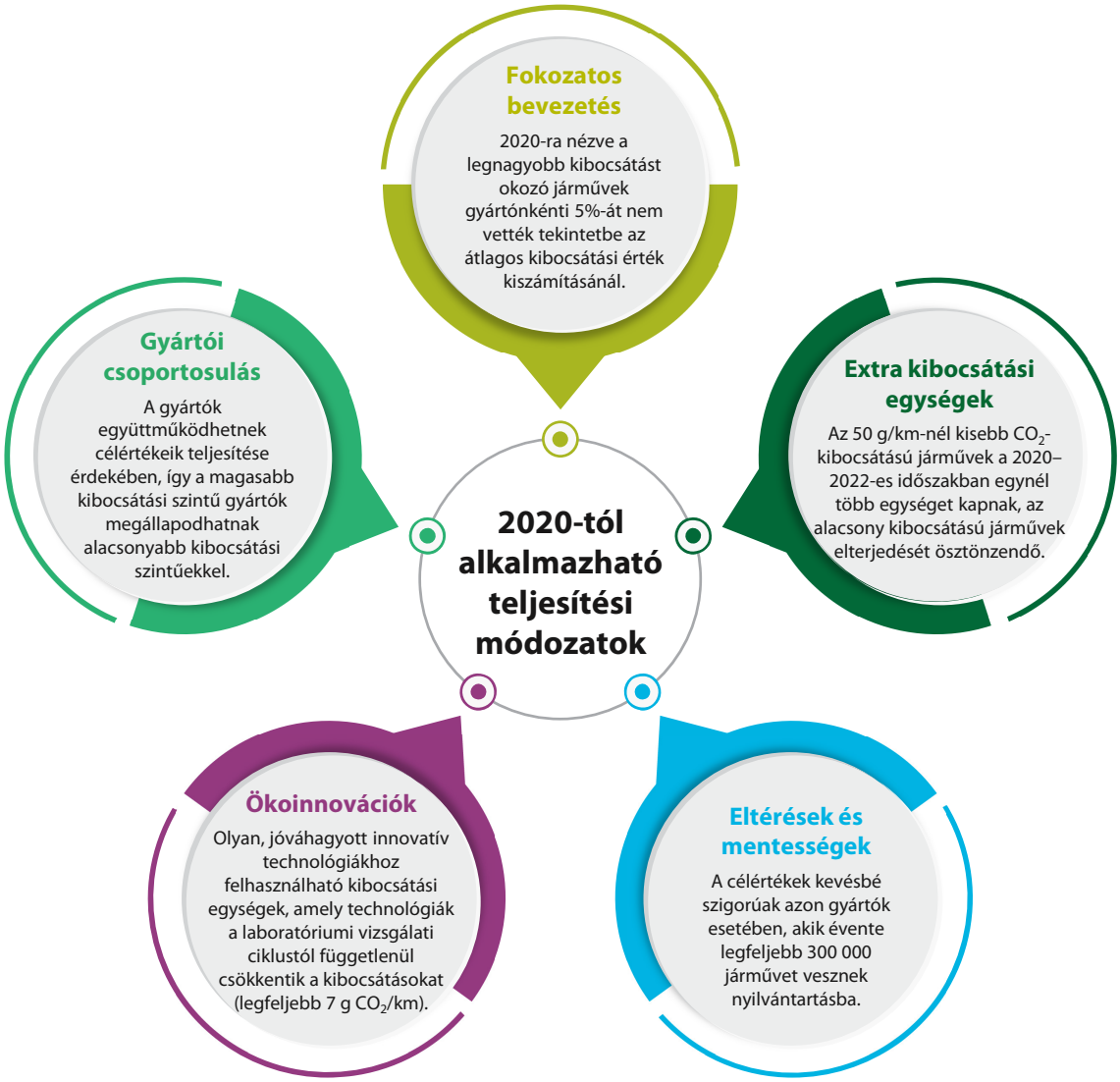
Forrás: Európai Számvevőszék, az EEA, a Közös Kutatóközpont, valamint az autók szén-dioxid-kibocsátásaira vonatkozó rendeletek EB) alapján.

[3] A 443/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2019/631 és az (EU) 2023/851 rendelet.

08 Az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet alkalmazásában valamely gépkocsi szén-dioxid-kibocsátása a gyártók által szabványos körülmények között, laboratóriumban mért szén-dioxid-kibocsátás, nem pedig a közúton mért kibocsátás. Ily módon össze lehet vetni egymással a különböző személygépjármű-modellekre kapott szén-dioxid-kibocsátási értékeket. A közúti szén-dioxid-kibocsátás azonban általában nagyobb mértékű, mint a laboratóriumi körülmények között mért. A közúti kibocsátás olyan tényezőktől függ, mint a járművezető viselkedése, a külső hőmérséklet, a forgalom, a tengerszint feletti magasság és az energiafogyasztó eszközök használata (pl. világítóberendezések, légkondicionálás).

09 Az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet célja, hogy ösztönözze az autógyártó ágazatot az újonnan gyártott járművekből származó kibocsátások mennyiségének csökkentésére. A gyártók ezt úgy tehetik meg, hogy kevesebb üzemanyagot (pl. kevesebb dízelt vagy benzint) fogyasztó autókat gyártanak, vagy kibocsátásmentes járműveket, például elektromos autókat állítanak elő, vagy ötvözik a technológiákat (pl. hálózatról tölthető hibridek). Az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelettel kapcsolatos tárgyalási folyamat során olyan módozatokat vezettek be, amelyek révén a gyártók könnyebben és kevesebb költséggel tudják teljesíteni a fajlagos kibocsátási célértékeket (***6. ábra***).

6. ábra. A gyártók által választható teljesítési módozatok



Forrás: Európai Számvevőszék, az (EU) 2019/631 rendelet alapján.

Az új járművek szén-dioxid-kibocsátási adatainak megbízhatóságát célzó uniós rendszerek áttekintése

10 Mielőtt egy új járműmodellt forgalomba hoznak az Unióban, a gyártónak be kell nyújtania azt „típusjóváhagyásra”, amely tanúsítja, hogy a jármű-prototípus megfelel több mint 70 uniós biztonsági, környezetvédelmi és műszaki követelménynek[4]. A 2015.évi „dízelbotrány”[5] arra késztette az Uniót, hogy az új járművek típusjóváhagyására vonatkozó uniós keret módosításával biztosítsa, hogy a forgalomban lévő járművek a levegőszennyezés és a szén-dioxid-kibocsátás tekintetében úgy működjenek, mint a típusjóváhagyással rendelkező járművek. A módosítások főként a következőkre vonatkoztak: a Bizottság hatáskörének bővítése; részletesebb követelmények bevezetése a járművek típusjóváhagyására nézve; mind a közelmúltban gyártott, mind a forgalomban lévő gépjárművek ellenőrzése.

11 A ***7. ábra*** bemutatja, hogy a járművek típusjóváhagyására vonatkozó uniós keret mely elemei biztosítják, hogy a járművek laboratóriumokban mért szén-dioxid-kibocsátása megfeleljen a megfelelőségi tanúsítványokon feltüntetett értékeknek. A jármű első nyilvántartásba vételéhez megfelelőségi tanúsítvány szükséges. Ennek az ellenőrzési és vizsgálati keretnek kell szavatolnia a megfelelőségi tanúsítványokon feltüntetett adatokat, amelyeket azután az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet alkalmazásában felhasználnak az új járművek átlagos szén-dioxid-kibocsátásának meghatározásához.

---

[4] Lásd: az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet(HL L 151., 2018.6.14., 1. o.) II. melléklete.

[5] Lásd: „Az Európai Unió válasza az ún. dízelbotrányra” című 2019. évi tájékoztatónk.

7. ábra. A járművek típusjóváhagyására vonatkozó uniós keret áttekintése

Forrás: Európai Számvevőszék.

12 A ***8. ábra*** bemutatja az újonnan nyilvántartásba vett járművek szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó adatainak az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendeletben meghatározottak szerinti éves gyűjtésére, ellenőrzésére és közzétételére szolgáló rendszert, valamint az abban szerepet játszók különböző feladat- és felelősségi köreit. Mindez a ***7. ábrán*** leírt rendszeren alapul, mivel az összegyűjtött információk többsége a megfelelőségi tanúsítványokból származik.

8. ábra. Az újonnan nyilvántartásba vett járművek szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó adatainak éves gyűjtésére, ellenőrzésére és közzétételére szolgáló rendszer áttekintése

Forrás: Európai Számvevőszék.

Az ellenőrzés hatóköre és módszere

13 Ellenőrzésünket elsősorban az európai polgároknak az Unió éghajlat-politikai fellépései iránti érdeklődése motiválta. Jelentésünk az új személygépkocsikra vonatkozó, 2019-ben jelentősen módosított az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet végrehajtását tekinti át, noha annak még korai szakaszában vagyunk. Az általunk értékelt, az ellenőrzött időszakban (2020–2022) hatályban lévő jogi rendelkezések zöme a 2023. évi módosítást követően is érvényben marad. Megállapításaink és ajánlásaink révén igyekszünk tájékoztatással segíteni a Bizottságot és az érdekelt feleket abban, hogy a rendelet végrehajtása hatékonyabban és eredményesebben járuljon hozzá a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez, illetve az Uniót abban, hogy teljesítse a 2030-ra és 2050-re kitűzött ambiciózus éghajlat-politikai célértékeit.

14 Értékeltük, hogy az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendeletnek a járművek típusjóváhagyására vonatkozó uniós keret által támogatott végrehajtása megfelelt-e a jogi rendelkezéseknek, és eredményesen elősegíti-e az új személygépkocsik kibocsátásainak csökkentését. Fő kérdésünket három alkérdésre bontottuk, és ennek megfelelően csoportosítottuk észrevételeinket. Az első két kérdés azt vizsgálta, hogy a ***7.ábrán*** és ***8.ábrán*** leírt két rendszert megfelelően hajtották-e végre. Utolsó kérdésünkkel arról igyekeztünk megbizonyosodni, hogy a rendeletnek köszönhetően sikerül-e az Unió éghajlat-politikai törekvéseivel összhangban csökkenteni az új gépjárművek szén-dioxid-kibocsátását.

- Biztosította-e a járművek típusjóváhagyására vonatkozó uniós keret, hogy az új járművek laboratóriumokban mért szén-dioxid-kibocsátása megfeleljen a megfelelőségi tanúsítványokon feltüntetett értékeknek?
- Időszerű és megbízható adatokat tett-e közzé a Bizottság az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelettel összhangban az új járművek szén-dioxid-kibocsátásáról?
- Elősegíti-e ez a rendelet a járművek valós vezetési feltételek melletti szén-dioxid-kibocsátásának csökkentését az Unió éghajlat-politikai törekvéseivel összhangban?

15 Az első kérdés megválaszolásához megvizsgáltuk a 2020–2022-es időszakra vonatkozó uniós keretet. A második kérdés értékeléséhez a 2020. évre összpontosítottunk, mivel ellenőrzésünk idején erre az időpontra nézve állt rendelkezésre a legaktuálisabb véglegesített adatkészlet. Utolsó kérdésünk kapcsán az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet hatálybalépését követően, azaz 2010 és 2022 között rendelkezésre álló összes információt megvizsgáltuk.

16 A következő forrásokból szereztünk be bizonyítékokat:

- dokumentumok áttekintése és interjúk a Bizottság három főigazgatósága (Éghajlatpolitikai Főigazgatóság, Közös Kutatóközpont, Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóság), valamint az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) képviselőivel;
- interjúk típusjóváhagyó hatóságokkal és környezetvédelmi minisztériumok képviselőivel Németországban, Olaszországban és Hollandiában. Ezt a három tagállamot a 2020-ban újonnan nyilvántartásba vett gépkocsik száma szerinti viszonylagos jelentőségük és az adatminőségre vonatkozó 2020. évi előzetes értékelésünk eredményei alapján választottuk ki;
- az e három tagállam által az EEA-hoz benyújtott 2020. évi adatok dokumentumalapú áttekintése és elemzése. Ellenőriztük az adatok minőségét azok teljessége (pl. újonnan nyilvántartásba vett gépkocsik vagy nem jelentett kritikus paraméterek), pontossága és koherenciája szempontjából. Ezt követően megismételtünk minden, a végleges közzétett adatokat megalapozó számítást;
- a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásáról szóló különböző tanulmányok áttekintése, valamint érdekelt felekkel folytatott megbeszélések az iparág, a tudományos körök és a nem kormányzati környezetvédelmi szervezetek köréből.

Észrevételek

Elégtelen a bizonyosság arról, hogy a gyártók megfelelőségi tanúsítványain feltüntetett szén-dioxid-értékek helyesek

17 Megvizsgáltuk a járművek típusjóváhagyásának uniós keretét, amely azt hivatott biztosítani, hogy a laboratóriumokban mért kibocsátások megfeleljenek a gyártók megfelelőségi tanúsítványain megadottaknak. A következőkkel számoltunk:

- a három felkeresett tagállam típusjóváhagyó hatóságai megfelelő ellenőrzéseket végeznek a gyártók megfelelőségi tanúsítványain feltüntetett szén-dioxid-értékekre nézve, és a Bizottság elegendő információval rendelkezik ezekről az ellenőrzésekről;
- a Bizottság felhasználja a már forgalomban lévő személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátására vonatkozóan rendelkezésre álló információkat azon kockázat értékelésére, hogy a megfelelőségi tanúsítványokon feltüntetett szén-dioxid-kibocsátási értékek helytelenek lehetnek.

A gyártók által bejelentett szén-dioxid-értékek ellenőrzésének hiányosságai

18 Hogy bizonyosságot szerezzenek a gyártók megfelelőségi tanúsítványain feltüntetett szén-dioxid-értékekről, a típusjóváhagyó hatóságoknak ellenőrizniük kell, hogy a gyártók egy minimális számú gyártott járműre nézve csakugyan ellenőrizték a szén-dioxid-kibocsátást. Más szóval a gyártóknak minden járműcsaládban 5000 legyártott jármű közül legalább egyre laboratóriumi vizsgálatot kell végezniük[6]. Ezen ellenőrzések minőségét a hatóságoknak azzal kell biztosítaniuk, hogy egy hároméves időszak során minden gyártó esetében legalább egy ilyen vizsgálaton fizikailag jelen vannak.

19 Olaszország és Hollandia típusjóváhagyó hatóságai nem szolgáltattak elegendő bizonyítékot arról, hogy csakugyan ellenőrizték, végeztek-e vizsgálatot a gyártók 2020-ban vagy 2021-ben egy minimális számú járműre nézve. A holland típusjóváhagyó hatóság 2020–2021-ben nem volt jelen ilyen gyártói vizsgálatokon, míg az olasz hatóság két járművizsgálaton vett részt. Igaz, a Bizottság lehetővé tette a hatóságok

[6] Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete.

számára, hogy a Covid19-világjárvány idején ne vegyenek fizikailag részt a járművizsgálatokon, de fennáll annak a kockázata, hogy a két hatóság nem tudja teljesíteni a gyártónként háromévente egy vizsgálati ellenőrzésre vonatkozó minimumkövetelményt.

20 2020-ban és 2021-ben a német típusjóváhagyó hatóság meg tudta erősíteni, hogy a gyártók megvizsgálták az előírt minimális számú járművet. 79 jármű vizsgálatánál volt jelen, ami megfelel a fizikai jelenlét mellett végzett ellenőrzések minimális számának. A 2020–2021-es időszakban a 81 vizsgálat (Olaszországban 2, Németországban 79) közül egy sem tárt fel eltérést a mért CO_2-kibocsátási értékek és a megfelelőségi tanúsítványokon feltüntetett értékek között.

21 A típusjóváhagyó hatóságoknak a gyártók által a megfelelőségi tanúsítványokhoz szükséges adatok előállítására használt rendszereket is ellenőrizniük kell, hogy azok információi, köztük a szén-dioxid-kibocsátási értékek, teljes körűek és pontosak legyenek[7]. Megállapításunk szerint a Németország által alkalmazott megközelítés megbízható: itt először a típusjóváhagyási eljárás során ellenőrzik a gyártóknak a megfelelőségi tanúsítványokhoz szükséges adatok előállítására szolgáló rendszereit, majd évente felülvizsgálják azok működését a járműgyártási folyamat során. A német hatóságok évente ellenőriznek egy a megfelelőségi tanúsítványokból vett mintát is, és tájékoztatják az érintett gyártókat a feltárt problémákról. Nem találtunk bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy akár az olasz, akár a holland típusjóváhagyó hatóságok végeztek volna hasonló ellenőrzéseket.

22 A keretrendszer egységes alkalmazásának biztosítása és a bevált gyakorlatok terjesztése érdekében a Bizottságnak ötévenként értékelést kell végeznie[8]. 2023 közepéig a Bizottság nem végzett és nem is tervezett ilyen értékelést, pedig az új keret már 2020 szeptembere óta hatályos. A Bizottság és a típusjóváhagyó hatóságok közötti kapcsolat arra az évi néhány ülésre korlátozódott, amelyet a végrehajtással kapcsolatos információcseréért felelős fórum tartott.

23 A típusjóváhagyó hatóságok által végzett ellenőrzések fent említett hiányosságai miatt, valamint mert a Bizottság nem tudja, hogyan végezték el ezeket az ellenőrzéseket, nem áll rendelkezésre elegendő bizonyosság arra nézve, hogy a megfelelőségi tanúsítványokon feltüntetett szén-dioxid-kibocsátási értékek helyesek.

---

[7] A 2018. május 30-i (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet 31. cikkének (2) bekezdése és IV. melléklete.

[8] A 2018. május 30-i (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet 10. cikke.

Nem használták fel a szennyezőanyag-kibocsátási vizsgálatokból származó információkat azon kockázat értékelésére, hogy a szén-dioxid-kibocsátási értékek helytelenek lehetnek

24 A 2020. évi és azutáni légszennyező kibocsátások tekintetében a Bizottságnak, a járműgyártóknak és a típusjóváhagyó hatóságoknak évente meg kell vizsgálniuk a már forgalomban lévő járművek egy minimális számát[9] annak ellenőrzésére, hogy a kipufogógáz-kibocsátásuk az Euro 5 és Euro 6 rendeletben meghatározott határértékeken belül van-e[10]. E vizsgálatoknak része a szén-dioxid-kibocsátás mérése is.

25 A Bizottság saját eszközeivel (***1. kép***) 50 járművet vizsgált meg a szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében a 2021-et megelőző időszakban és 2021-ben, de ezeket az információkat nem használta fel azon kockázat értékelésére, hogy a megfelelőségi tanúsítványon feltüntetett szén-dioxid-kibocsátási értékek esetleg helytelenek lehetnek.

1. kép. Az Európai Bizottság vizsgálólaboratóriuma (JRC, Olaszország)

Forrás: Európai Számvevőszék.

---

[9] Az (EU) 2018/1832 rendelet (2018. november 5).

[10] Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról.

26 A három kiválasztott tagállamban mind a típusjóváhagyó hatóságok, mind a gyártók a jogszabályilag előírtnál kevesebb már forgalomban lévő járművet vizsgáltak a szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében[11] (lásd: ***II. melléklet***). Ez főként a következő okokra vezethető vissza:

- Németországban késedelmet okozott az a döntés, hogy az ország saját járművizsgáló laboratóriumot építsen és működtessen;
- Olaszország nem talált vállalkozót a munka elvégzésére, így 2020-ban és 2021-ben nem vizsgáltak autókat;
- Hollandiában 2020-ban a Covid19-világjárvány miatt egyetlen járművet sem vizsgáltak. 2021-től kezdődően a típusjóváhagyó hatóság kiszervezte a vizsgálatokat;
- a gyártók és a típusjóváhagyó hatóságok nehezen tudtak járműveket szerezni a vizsgálathoz, hiszen az ilyen járműveknek számos olyan kritériumnak meg kell felelniük, mint a futásteljesítmény, a megfelelő szerviz-előzmények és a rendelkezésre állás a vizsgálathoz (vagyis lízingcég vagy autókereskedő tulajdonában kell lenniük). A helyzetet tovább súlyosbította, hogy a Covid19-világjárvány miatt megélénkült a használt járművek iránti kereslet.

27 A Bizottság nem gyűjtötte a tagállamoktól az információkat, mivel ez nem volt jogi előírás. Véleményünk szerint ezek az adatok – a Bizottság adataival együtt (lásd: ***25***. bekezdés – hasznosak lehetnek a forgalomban lévő gépkocsik szén-dioxid-kibocsátási értékei és a megfelelőségi tanúsítványokon feltüntetett értékek közötti esetleges eltérések feltárásához. Segítené ez annak a kockázatnak az értékelését is, hogy a megfelelőségi tanúsítványokon feltüntetett szén-dioxid-értékek esetleg nem helyesek.

28 Az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet jelenleg előírja a Bizottságnak információk gyűjtését a 2021 óta nyilvántartásba vett új gépkocsik valós vezetési feltételek melletti fogyasztásáról, valamint az összesített információk évenkénti közzétételét. A fogyasztók sajátos igényeihez igazított tájékoztatás révén a polgárok jobban tájékozódhatnának a járművek valós vezetési feltételek melletti fogyasztásáról (és szén-dioxid-kibocsátásáról), ez befolyásolhatná vásárlási döntéseiket, ami azután arra ösztönözhetné a gyártókat, hogy csökkentsék a laboratóriumi, illetve a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások közötti különbséget.

---

[11] A 2017. június 1-jei (EU) 2017/1151 rendelet 9. cikke és II. melléklete.

29 A Bizottság azzal számol, hogy 2023 decemberében új jogszabályt fogad el arra nézve, hogy milyen eljárásokat kövessenek a típusjóváhagyó hatóságok a már forgalomban lévő gépkocsik szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó mintavételes ellenőrzés („a szén-dioxid-kibocsátás üzemeltetés közbeni ellenőrzése")[12] során. Az erre a célra vett minta kiegészíti a szennyezőanyag-kibocsátások szempontjából vizsgált járművek mintáját. Megítélésünk szerint ez az új módszertan is ugyanolyan nehézségekkel szembesülhet a minimális számú vizsgálat elvégzését illetően (lásd: ***26***. bekezdés).

Az új gépjárművek szén-dioxid-kibocsátási adatainak gyűjtésével és ellenőrzésével javulhat az adatminőség, de ez hosszadalmas folyamat

30 Megvizsgáltuk az új gépjárművek szén-dioxid-kibocsátási adatai gyűjtésének és ellenőrzésének az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet szerinti folyamatát, amelynek célja annak értékelése, hogy a gyártók teljesítik-e kibocsátási célértékeiket. Ez a folyamat a megfelelőségi tanúsítványokból gyűjtött információkra épül (lásd: előző szakasz). A következőkkel számoltunk:

- a három felkeresett tagállam adatszolgáltató hatóságai gyűjtik és ellenőrzik a gyártók által benyújtott megfelelőségi tanúsítványokból származó adatokat;
- a Bizottság és az EEA gyűjti és ellenőrzi a tagállamoktól származó adatokat, és gondoskodik az előzetes adatok időben történő közzétételéről;
- a Bizottság és az EEA egyezteti az adatokat a gyártókkal, és gondoskodik a megbízható végleges adatok időben történő közzétételéről;
- a Bizottság helyesen számítja ki a teljes uniós gépjárműparkra, illetve a gyártókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célértékeket, az átlagos kibocsátásokat és a többletkibocsátási díjakat.

[12] CIRCABC: *Expert group – CO_2 from road vehicles,* a 2023. márciusi ülés dokumentumai.

A tagállamok adatgyűjtési és -ellenőrzési rendszerei nem nyújtanak elegendő bizonyosságot az adatminőség tekintetében

31 A tagállamok adatszolgáltató hatóságai felelősek a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatos adatok gyűjtéséért, ellenőrzéséért és a Bizottságnak történő továbbításáért, a gyártók által benyújtott megfelelőségi tanúsítványokból származó előzetes adatokra építve.

32 A hatóságok első lépésként összegyűjtik a gyártók által a megfelelőségi tanúsítványokban szolgáltatott adatokat. 2026-tól a megfelelőségi tanúsítványok csak elektronikusan lesznek elérhetők. A német (KBA), az olasz (MIT) és a holland hatóság (RDW) már évek óta elektronikus tanúsítványokat használ az új járművek nyilvántartásba vételéhez. Mint elmondták, ezáltal csökkent az olyan hibák száma, amelyek eddig előfordultak a megfelelőségi tanúsítványokból származó adatok papírról történő bevitele során.

33 Ezen adatok begyűjtése során a német és a holland hatóságok ellenőrizték, hogy azok összhangban vannak-e a típusjóváhagyásban szereplő adatokkal. Ez utóbbiakat manuálisan vitték be a típusbizonyítványokból, mivel elektronikusan azok nem álltak rendelkezésre. Az RDW jelenleg fejleszt ki elektronikus típusbizonyítványt, hogy a jövőben a folyamat egésze kevésbé munkaigényes legyen. Saját állítása szerint az olasz hatóság is végzett hasonló ellenőrzéseket, ám nem hivatalos eljárás gyanánt, dokumentálás nélkül.

34 Második lépésként a hatóságok ellenőrzik az adott beszámolási évben újonnan nyilvántartásba vett járművekre vonatkozóan a megfelelőségi tanúsítványokból gyűjtött adatokat, mielőtt benyújtják azokat az Európai Környezetvédelmi Ügynökséghez (EEA). Ez az ellenőrzés az adatok pontosságát és hiánytalanságát hivatott biztosítani, valamint azt, hogy azok összhangban legyenek a Bizottság éves beszámolási iránymutatásaival.

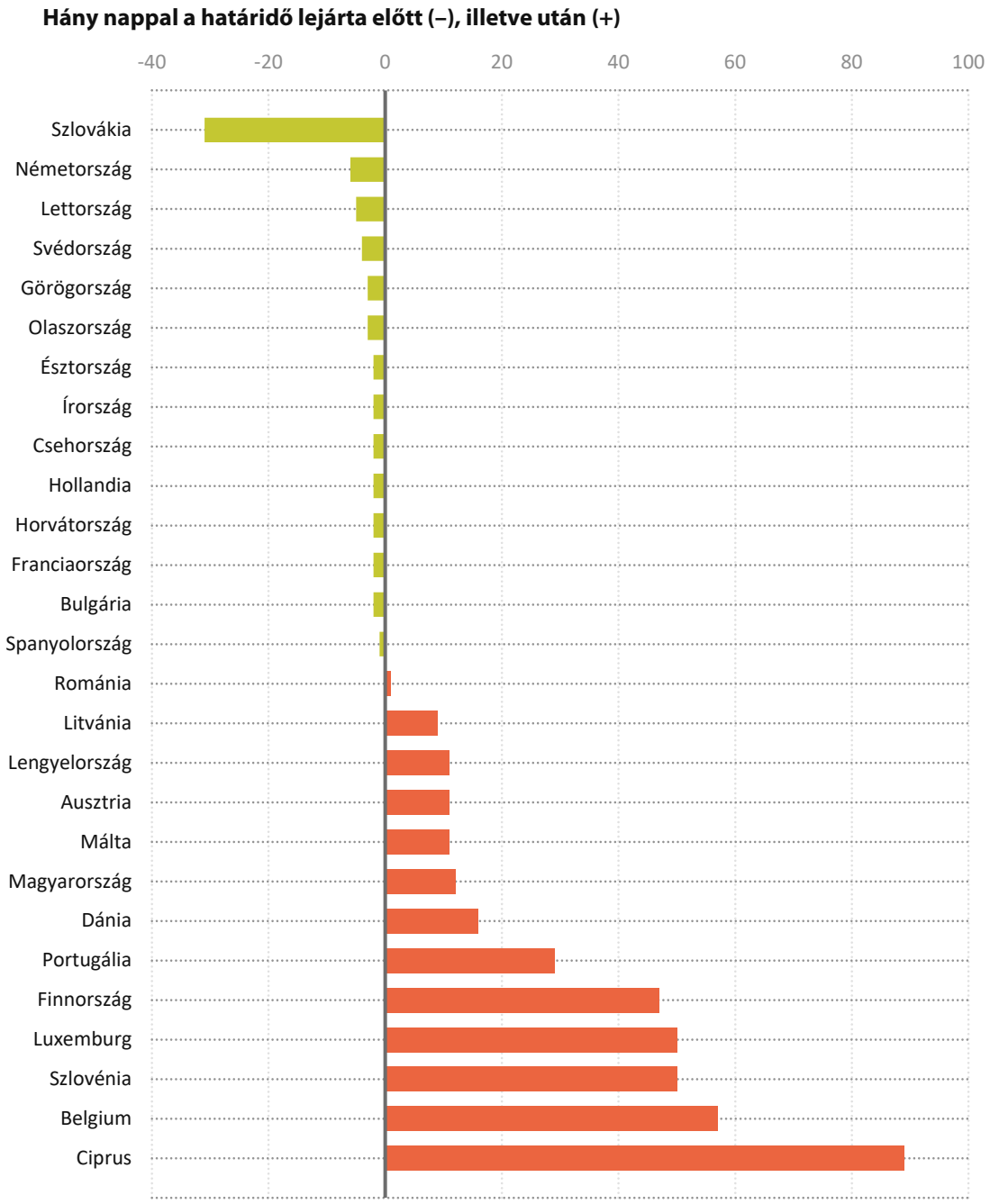
35 Az adatszolgáltató hatóságok által Németországban, Olaszországban és Hollandiában végzett 2020. évi adatellenőrzésekre vonatkozó értékelésünk azt mutatta, hogy azok nem nyújtottak kellő bizonyosságot az adatminőségre nézve.

- Összességében a hatóságok betartják a Bizottság iránymutatásait és hasznosnak találják azokat, azonban sem az ellenőrzések eredményeit, sem a főbb adatokban bevezetett változásokat nem dokumentálják megfelelően.
- Nem találtunk bizonyítékot arra nézve, hogy a nemzeti hatóságok egyeztették volna a nyilvántartásba vett összes gépjárműre vonatkozó adatokat az újonnan nyilvántartásba vett gépjárművek adataival. Az ilyen egyeztetés segíthet elkerülni az olyan adatszolgáltatási mulasztásokat, mint amikor Hollandia eredetileg nem jelentett be mintegy 38 000 járművet.
- A 2020. évi adatok áttekintése, valamint az EEA által végzett ellenőrzések tanúsága szerint a tagállami hatóságok által elvégzett ellenőrzéseket követően benyújtott eredeti adatok egyes értékei helytelenek voltak vagy hiányoztak. Kritikus paraméterek értékei hiányoztak például a Németország által bejelentett új gépkocsik 1%-ánál, míg Olaszország esetében ez az arány 14%, Hollandiát illetően pedig 27% volt.

Az előzetes adatokat időben közzéteszik, de gyűjtésük és ellenőrzésük nehézkes folyamat

36 Megállapítottuk, hogy sok ország későn jelentette be előzetes adatait az EEA-nak. A 2020. évi adatok tekintetében a 27 ország közül 13 csak 2021. február 28. után számolt be (lásd: ***9. ábra***), ami átlagosan közel egy hónapos késés. Miután az EEA megkapja az adatokat, ellenőrzi azokat, és igyekszik az előzetes adatokat időben, azaz a következő év júniusának vége előtt közzétenni.

9. ábra. A tagállamok 2020. évi első adatszolgáltatása (EU-27)



Forrás: Európai Számvevőszék, az EEA-tól kapott adatok alapján.

37 Megállapítottuk, hogy az EEA egyértelmű és átfogó írásbeli eljárásokkal rendelkezik ezen ellenőrzések elvégzésére, és meg tudja erősíteni, hogy helyesen tárt fel eltéréseket az adatokban. Az EEA egyeztette az általa végzett ellenőrzésekből származó megállapításokat az adatszolgáltató hatóságokkal, aminek nyomán ezek újra benyújtották a korrigált adatokat. A 2020. év tekintetében az országok átlagosan háromszor nyújtottak be adatokat. Ez lassítja a folyamatot: a 2020. évi adatok első és végleges benyújtása között átlagosan két és fél hónap telt el. A folyamat nehézkessége ellenére a Bizottságnak minden évben sikerült időben közzétennie a 2010–2020-ra vonatkozó előzetes adatokat.

38 Megállapítottuk, hogy a tagállamok által benyújtott adatok ellenőrzése során az EEA eredményesen derítette fel a hiányzó értékeket, illetve az adatok és a típusjóváhagyási információk közötti inkoherenciát, egy eset kivételével: az Ausztria, Hollandia és Spanyolország által bejelentett, újonnan nyilvántartásba vett gépkocsik számával kapcsolatban egyes adatok nem kerültek bejelentésre. Ezt a hiányosságot a gyártók észlelték, majd az érintett tagállamok a közzétett végleges adatokban korrigálták.

39 Az adatminőség ellenőrzésének részeként megvizsgáltuk, hogy az EEA rendelkezik-e a gépjárművek szén-dioxid-kibocsátási adatainak időben, következetes és megbízható módon történő gyűjtésére és ellenőrzésére szolgáló informatikai rendszerekkel. Áttekintettük az EEA általános informatikai kontrollkörnyezetét és a gépjárművek szén-dioxid-kibocsátási adatainak gyűjtésére és feldolgozására használt eszközeit. Összességében azt állapítottuk meg, hogy eredményes kontrollmechanizmusok vannak érvényben.

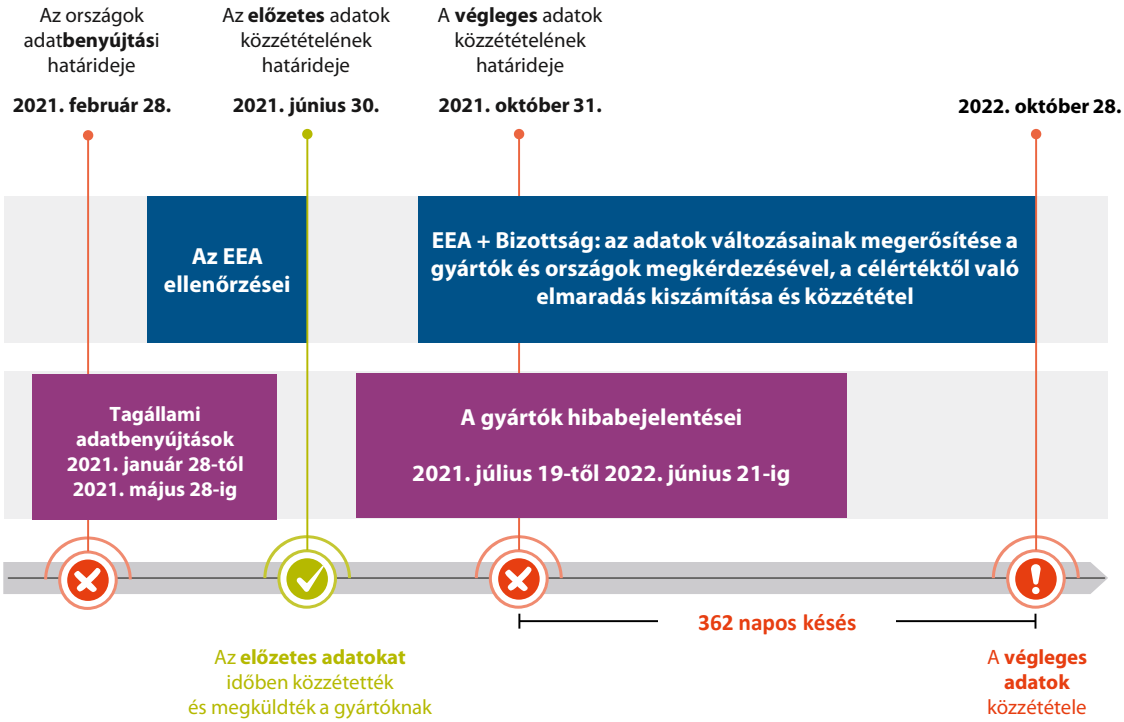
40 Az EEA új eszközt fejlesztett ki az adatszolgáltató hatóságoktól kapott adatok gyűjtésére és ellenőrzésére („Reportnet3”), amelyet első alkalommal 2022 januárjában használt. Ekkor azonban az eszköz nem tudott megbirkózni a nagy mennyiségű adattal, elsősorban mert a kifejlesztése során a stressztesztet nem megfelelően tervezték meg, illetve hajtották végre. A Reportnet3 automatizált ellenőrzéseinek zömét ezért ki kellett iktatni. Az EEA jelenleg tesz korrekciós intézkedéseket.

Az előzetes adatoknak a gyártókkal történő egyeztetése javítja azok minőségét, de késlelteti a végleges adatok közzétételét

41 Miután az EEA egyeztette az adatokat az azokat szolgáltató országokkal, a Bizottság az előzetes adatokat megosztja a gyártókkal, akik három hónapon belül értesíthetik az EEA-t az esetleges hibákról. A 2020. évi beszámolási évre vonatkozóan a Bizottság 93 gyártót értesített az előzetes adatokról, és közülük 63 jelentett be hibát. Ezek közül 16 bejelentés késedelmesen, átlagosan 18 nap késéssel érkezett be, három pedig több mint egy hónappal a határidő után.

42 Az EEA ezt követően ellenőrzi a gyártók által bejelentett hibákat: konzultál velük az adatok javasolt módosításairól, és megerősítteti azokat a tagállamok adatszolgáltató hatóságaival. A 2020. évi adatok esetében ehhez egyedül a gyártókkal 1050 alkalommal került sor információcserére. A ***10. ábra*** szemlélteti, hogy a gyártókkal történő adategyeztetés a folyamat leghosszabb szakasza. A végleges adatok közzétételére jogszabályban előírt határidő szorításában az EEA nem tudja ellenőrizni az adathelyességet vagy helyesbíteni a gyártók által bejelentett adatokat. Ez a folyamat mégis elengedhetetlen, mivel megállapításunk szerint javította az adatminőséget, és mivel már az előzetes és a végleges adatok közötti kisebb különbség is jelentős hatással lehet a gyártók által fizetendő többletkibocsátási díj abszolút összegére. 2020-ban az adategyeztetés nyomán egy gyártó esetében 58 millió euróval (23%) módosult a többletkibocsátási díj összege.

10. ábra. A 2020. évi adatok kezelésének szakaszai: áttekintés

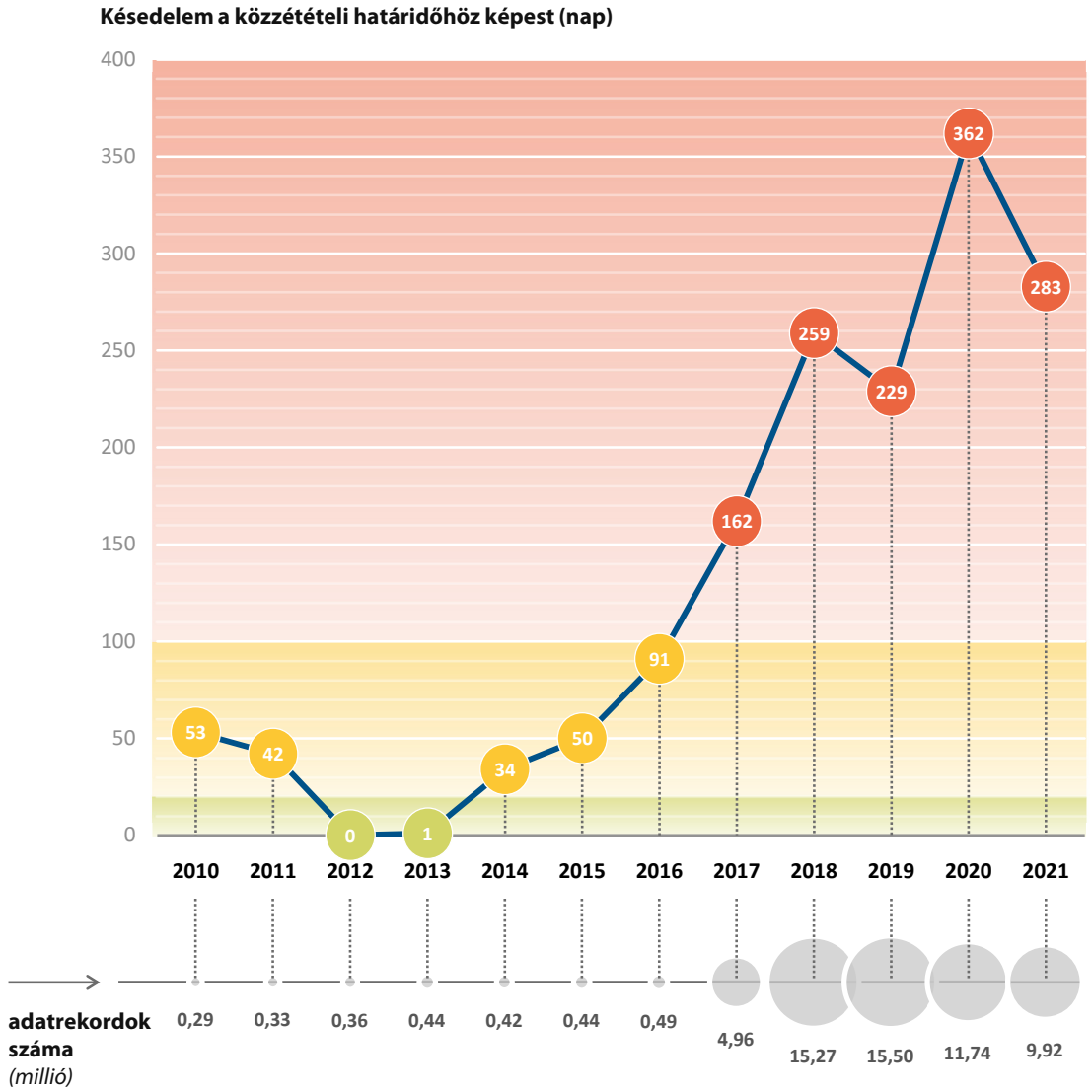


Forrás: Európai Számvevőszék, az EEA adatai alapján.

43 A végleges adatok közzétételére egyre nagyobb késéssel kerül sor, mégpedig az alábbi négy fő ok miatt (***11. ábra***). Ezek:

- az országok által benyújtott adatrekordok számának növekedése;
- az adatrekordok nem megfelelő minősége (lásd: ***35***. bekezdés);
- az adatok országok általi (újra)benyújtásának késedelme (lásd: ***36***–***37***. bekezdés);
- a gyártókkal történő adategyeztetéshez szükséges idő meghosszabbodása.

11. ábra. A végleges adatok késedelmes közzététele



Forrás: Európai Számvevőszék, a Bizottság nyomonkövetési határozataiban foglalt információk alapján.

44 Az EEA és a Bizottság lépéseket tett a késedelmek általános problémájának kezelésére. Ilyen lépések többek között a késve beszámoló tagállamokkal való rendszeres kapcsolattartás, a beszámolási követelmények egyszerűsítése, a létszám növelése csúcsidőszakokban, valamint a megfelelési paraméterek ellenőrzésének előtérbe helyezése. Emellett az EEA azt tervezi, hogy a tagállamok által benyújtott adatokra és a gyártók által bejelentett hibákra vonatkozó valamennyi minőség-ellenőrzést átviszi az új Reportnet3 beszámolási platformra (lásd: ***40***. bekezdés). Az adatok koherenciájának, pontosságának és hiánytalanságának automatikus ellenőrzésétől várhatóan javul az adatminőség, és csökken az EEA-val folytatott információcserék száma, annak függvényében, hogy a tagállami adatszolgáltató hatóságok és gyártók hogyan használják a platformot. Ezek az intézkedések azonban nem hoznak megoldást a gyártók késedelmes hibabejelentéseire (lásd: ***41***. bekezdés).

A Bizottság helyesen számította ki a szén-dioxid-kibocsátási előírások különböző elemeit

45 Az EEA által összeállított végleges adatok felhasználásával a Bizottság kiszámítja a teljes uniós gépjárműparkra vonatkozó kibocsátásokat és a gyártók átlagos kibocsátását, valamint a célértékeket és a többletkibocsátási díjakat. Ezeket a számításokat újra elvégeztük az EEA honlapján közzétett 2020. évi végleges adatok felhasználásával, a vonatkozó bizottsági iránymutatást követve.

46 Arra jutottunk, hogy számításaink eredményei – nagyon csekély eltérésekkel – egybevágnak a Bizottság eredményeivel. Az ICCT saját számításokat végzett, és ezek megerősítették a Bizottság eredményeit.

A szigorú célértékeknek és különböző ösztönzőknek köszönhetően az elektromos járművek váltak a CO_2-kibocsátás csökkenésének fő hajtóerejévé, de e téren kihívásokkal kell majd szembenézni

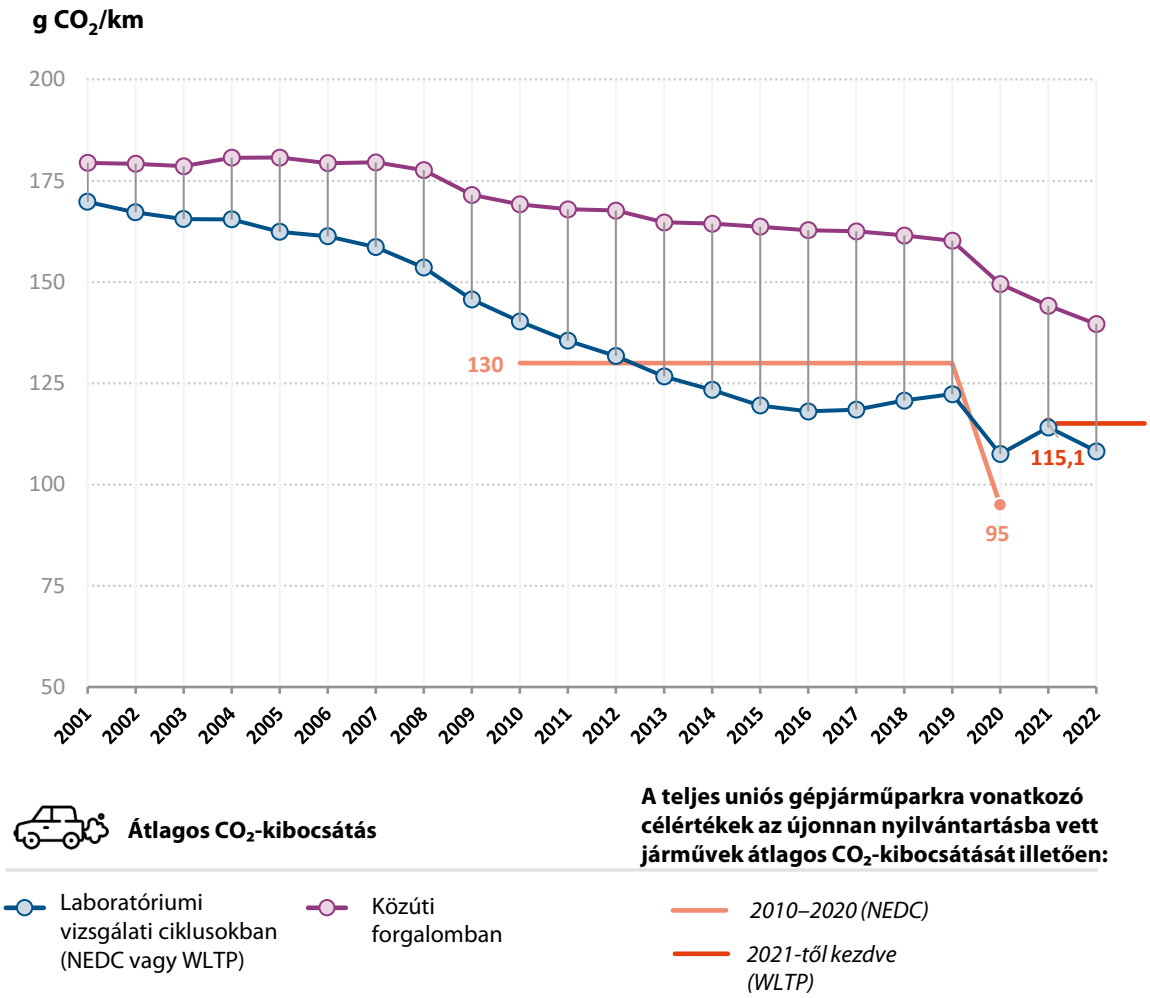
47 Megvizsgáltuk, hogy az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet az Unió éghajlat-politikai törekvéseivel összhangban elősegíti-e az újonnan nyilvántartásba vett járművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentését. A következőkkel számoltunk:

- az újonnan nyilvántartásba vett járművek szén-dioxid-kibocsátása alacsonyabb lesz mind a laboratóriumi vizsgálatok során, mind a közúti forgalomban;
- bármely típusú járműmotor alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátással fog működni;
- a teljesítési módozatok elérik azon céljukat, amely végett belekerültek az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendeletbe;
- a az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendeletben meghatározott csökkentési célértékek összhangban lesznek az Unió éghajlat-politikai célkitűzéseivel.

2020 előtt a kibocsátások csak a laboratóriumban mérve csökkentek, a közúti forgalomban nem

48 A *12. ábra* azt szemlélteti, hogyan alakult 2001 óta az újonnan nyilvántartásba vett járműveknek az átlagos uniós közúti szén-dioxid-kibocsátáshoz képest mért kibocsátása a laboratóriumban mért értékekkel összehasonlítva. Az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet csak akkor érheti el a kívánt hatását, ha a laboratóriumi és a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások közötti különbség nem növekszik.

12. ábra. Átlagos közúti és laboratóriumi kibocsátások



Forrás: A 2020 előtti időszakra nézve a belső égésű motorral felszerelt személygépkocsik laboratóriumi és valós kibocsátásai közötti különbségre vonatkozó adatokat a Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanácsa bocsátotta rendelkezésünkre. A hálózatról tölthető hibridek eltérésére vonatkozóan az ezek fedélzeti üzemanyagfogyasztás-mérőiből származó 2021. évi adatokat használtuk fel. A 2021–2022-es időszakra vonatkozóan minden járműtípusra nézve ilyen adatokat használtunk.

49 Az ábra tanúsága szerint 2020 előtt az újonnan nyilvántartásba vett gépkocsik valós szén-dioxid-kibocsátása csak marginális mértékben (7%-nál kisebb arányban) csökkent, pedig ekkor már érvényben volt az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet, és az első három évben teljesült az uniós gépjárműpark egészére vonatkozó valamennyi célérték. A laboratóriumi szén-dioxid-kibocsátás ugyanezen idő alatt 16%-kal, a 2009. évi 145,7 g/km-ről 2019-re 122,3 g/km-re csökkent. A laboratóriumi és a valós kibocsátások közötti növekvő különbség ekképp nagyrészt semmissé tette a rendelettől várt előnyöket. A Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanácsa (ICCT) szerint az átlagos különbség a 2009. évi 17%-ról 2018-ra 38%-ra nőtt[13]. A különbség növekedését főként az okozta, hogy a gyártók nem a közúti, hanem a laboratóriumi kibocsátások csökkentésére összpontosítottak, kihasználva a vizsgálati követelmények kiskapuit[14].

50 A Bizottság tisztában volt azzal, hogy az „új európai menetcikluson" (NEDC), ezen az 1970-es években bevezetett laboratóriumi vizsgálaton változtatni kell, ha a mai világ valós vezetési körülményeit akarjuk tükrözni. Ezért 2007-ben a Bizottság és Japán támogatásával az ENSZ égisze alatt felállt egy technikai munkacsoport egy új laboratóriumi vizsgálat kidolgozására. A dízelbotrány nyomán gyorsabban jóvá lehetett hagyni az új laboratóriumi vizsgálati ciklust, a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárást (WLTP), amely 2017 szeptemberétől kötelező az új járművek típusjóváhagyásához. Az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet alkalmazásában először 2021-ben használtak fel a WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeket. A rendelkezésre álló tanulmányok becslése szerint a WLTP mintegy felére csökkentette a laboratóriumi és a valós kibocsátások közötti eltérést[15]. A két laboratóriumi ciklus közötti fő különbségek a ***III. mellékletben*** láthatók.

---

[13] ICCT, *On the way to "real-world" CO_2 values*, 2022. május. A mögöttes adatokat az ICCT bocsátotta a Számvevőszék rendelkezésére.

[14] Európai Bizottság (JRC), *The difference between reported and real-world CO_2 emissions: How much improvement can be expected by WLTP introduction?*, 2017.

[15] Európai Bizottság (JRC), *How much difference in type-approval CO_2 emissions from passenger cars in Europe can be expected from changing to the new test procedure (NEDC vs. WLTP)?*, 2018.

51 A Bizottság úgy határozott, hogy a járművek valós közúti üzemanyag-fogyasztásáról is gyűjt információkat, és kötelezővé tette, hogy a gyártók minden 2021-től kezdődően nyilvántartásba vett új járműbe építsenek be fedélzeti üzemanyagfogyasztás-mérőt[16]. A fogyasztásmérőből nyert információkat szén-dioxid-kibocsátási értékekké átalakítva ezeket össze lehet vetni a laboratóriumi kibocsátási értékekkel: így kiszámítható az eltérés nagysága és észlelhetőek az esetleges változások. A járműgyártónak be kell gyűjtenie ezeket az adatokat, vagy távolról, vagy a rendszeres, minden megtett 15 000–30 000 kilométer után esedékes szervizelés alkalmával. A Bizottságnak a 2021-ben nyilvántartásba vett új járművekre vonatkozó előzetes elemzése szerint a laboratóriumi és a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások közötti különbség alacsonyabb volt a dízelmotoros gépkocsik (18,1%), mint a benzinmotoros autók esetében (23,7%). A hálózatról tölthető hibrid járművek esetében az átlagos eltérés 250% volt.

52 A Bizottság szerint a gyártók 2023-ban mintegy négymillió, 2021-ben és 2022-ben nyilvántartásba vett járműre nézve nyújtottak be a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokra vonatkozó adatokat. 2023 májusától a tagállami hatóságok az időszakos műszaki vizsgálatok során gyűjtik be ugyanezeket az információkat. Az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet[17] 12. cikke (2026 végéig) időt hagy a Bizottságnak arra, hogy valós üzemanyag-fogyasztási adatokat kezdjen felhasználni és módszertant dolgozzon ki arra, hogy 2030-tól kezdődően ki tudja igazítani a gyártók átlagos laboratóriumi szén-dioxid-kibocsátási értékeit. Egy ilyen elemzés megvalósíthatónak ígérkezik, hiszen 2026-ra a Bizottság elvben a tagállami hatóságoktól származó valós kibocsátási adatokkal fog rendelkezni a 2021-ben nyilvántartásba vett járművek többsége tekintetében, illetve a gyártóktól származó hasonló információkkal a 2021–2023-as időszakban nyilvántartásba vett személygépkocsikra nézve.

---

[16] Az (EU) 2018/1832 rendelet 1. cikke.

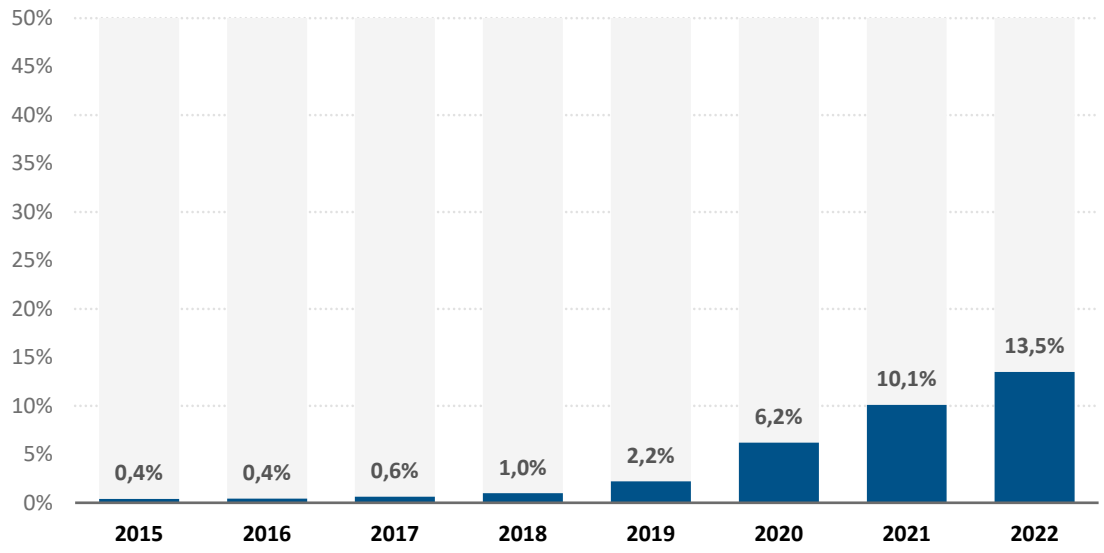
[17] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) (átdolgozás).

Az átlagos közúti szén-dioxid-kibocsátás csökkenésének fő oka: az elektromos autók

53 A ***12. ábra*** tanúsága szerint, habár a teljes uniós gépjárműparkra vonatkozó 2020-as uniós célérték nem teljesült, ettől az időponttól kezdve az újonnan nyilvántartásba vett gépkocsik átlagos valós szén-dioxid-kibocsátása folyamatosan csökken. Ezt az elektromos járművek elterjedésének jelentős növekedése okozta (***13. ábra***): ezek az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet szerint kibocsátásmentesnek minősülnek. Az elektromos járművek fokozott elterjedésének fő okai a következőképpen foglalhatók össze:

- a szigorúbb célértékek mellett az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet erőteljesen ösztönözte a gyártókat arra, hogy alacsony kibocsátású járműveket (elektromos vagy hálózatról tölthető hibrideket) gyártsanak, míg a 2020–2022-es időszakban extra kibocsátási egységek álltak rendelkezésre;
- a vásárlókat is különböző módokon ösztönözték alacsony kibocsátású járművek beszerzésére, például vásárlási támogatások, útadómentesség vagy ingyenes belvárosi parkolás révén.

13. ábra. Az elektromos járművek aránya az újonnan nyilvántartásba vett gépjárművek között (2015–2022)



Megjegyzés: Az EU-27, valamint Izland, Norvégia és (2020-ig) az Egyesült Királyság.

Forrás: Európai Számvevőszék, az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsikra vonatkozó EEA-adatok alapján.

54 Míg az elektromos járművek nem bocsátanak ki szén-dioxidot a közúti forgalomban, a hálózatról tölthető hibridek kibocsátása attól függ, hogy az egyes vezetők hogyan használják a jármű két erőátviteli rendszerét: az elektromosat, illetve a belső égésűt (dízel vagy benzin). Minél gyakrabban veszik igénybe az elektromos meghajtást, annál éghajlatkímélőbb a hatás, hiszen a jármű kibocsátása csökken. Annak megállapításához, hogy laboratóriumi környezetben milyen kibocsátási értékeket tulajdonítsanak a hálózatról tölthető hibrideknek, a szakértőknek meg kellett határozniuk az elektromos, illetve a belső égésű motorral történő helyváltoztatás arányát. Azt feltételezték, hogy a vezetők nagyobb mértékben fogják az előbbit használni, ezért a legtöbb hálózatról tölthető hibridet alacsony kibocsátású járműként (50 szén-dioxid g/km alatt) sorolták be az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet alkalmazásában.

55 Számos tanulmány azonban azt mutatta ki, hogy a hálózatról tölthető hibridek valós vezetési feltételek melletti kibocsátása átlagosan háromszorosa-ötszöröse a laboratóriumban mért kibocsátásnak[18]. A hálózatról tölthető mintegy 122 000 hibrid személygépkocsi fedélzeti üzemanyagfogyasztás-mérőiből nyert 2021. évi adatok előzetes bizottsági elemzése szerint a valós szén-dioxid-kibocsátás (139,4 g/km) 3,5-szer volt magasabb a laboratóriumban megállapított kibocsátásnál (39,6 g/km). Az adatok azt is mutatják, hogy a hálózatról tölthető hibridek átlagosan kevesebb szén-dioxidot bocsátanak ki, mint a belső égésű motorral felszerelt gépkocsik (180,3 g/km). A hibridek valós és laboratóriumi kibocsátása közötti hatalmas különbség a belső égésű motornak a vártnál gyakoribb használatával magyarázható, különösen a vállalati tulajdonban lévő hibridek esetében[19]. Ez utóbbiak esetében a vállalatok általában kifizetik az üzemanyagot, így az alkalmazottak nincsenek anyagilag ösztönözve az akkumulátor feltöltésére.

---

[18] ICCT, *Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe*, 2022.

[19] ICCT, *Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe*, 2022.

56 A hálózatról tölthető hibrid járművek közúti kibocsátásainak jelentős növekedésére válaszul egyes tagállamok elkezdték csökkenteni az ilyen járművekre vonatkozó ösztönzők számát. A valóság jobb tükrözése érdekében a Bizottság úgy döntött, hogy módosítja a hálózatról tölthető hibridekre vonatkozó laboratóriumi szén-dioxid-kibocsátási értékek meghatározásának módszerét, és kiigazította az elektromos, illetve a belső égésű használat arányszámát[20]. Ez a kiigazítás azonban csak 2025-től lesz alkalmazandó. Mindaddig tehát a hibridek továbbra is vonzó választási lehetőséget jelenthetnek a gyártók számára, hiszen továbbra is alacsony kibocsátású járműnek minősülnek.

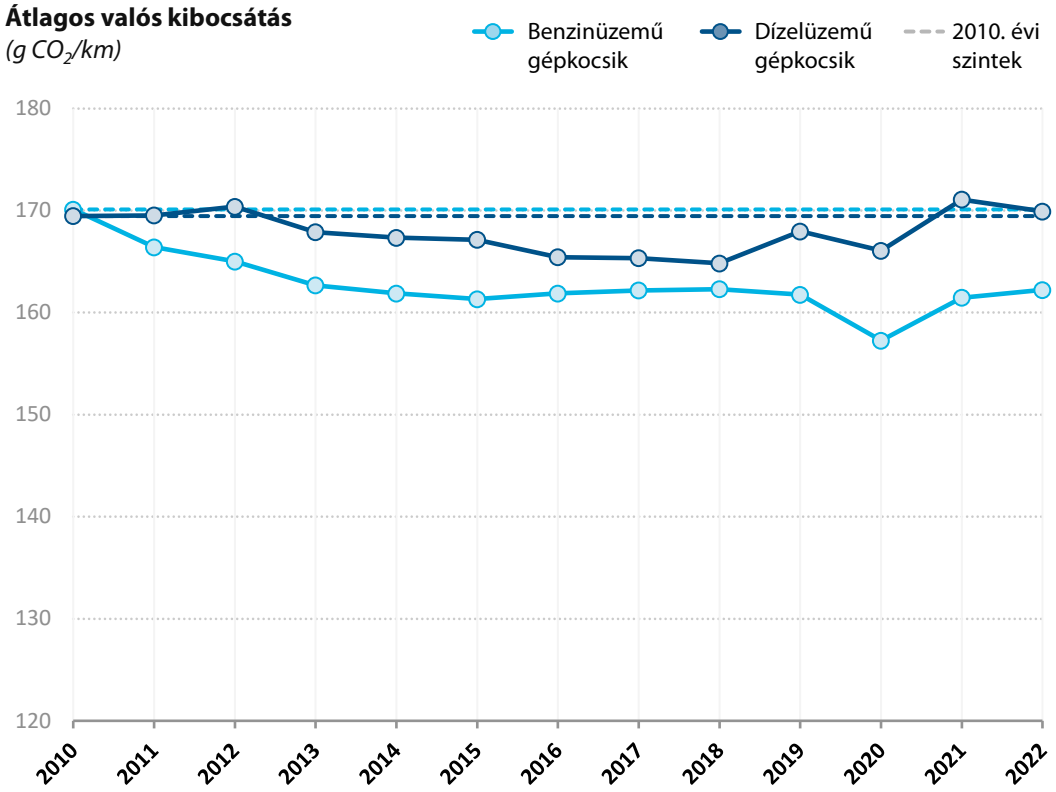
57 A belső égésű motorral felszerelt járművekre vonatkozó adatok azt mutatják, hogy az ilyen típusú járművek átlagos valós kibocsátása nem csökkent. A dízelüzemű gépkocsik kibocsátása az időszak alatt állandó maradt, míg a benzinüzemű gépkocsik esetében marginális 4,6%-os csökkenés volt tapasztalható (***14. ábra***). A motortechnológia folyamatos fejlődése és a hibrid erőátviteli rendszerek bevezetése hatékonyabbá tette a motorokat, de a nagyobb teljesítményű motorok és a megnövekedett járműtömeg együttesével az elért technológiai fejlődés nem ér fel[21]. Számításaink szerint 2011 és 2022 között az átlagos gépkocsitömeg körülbelül 10%-kal, míg a motorteljesítmény 25%-kal nőtt. Az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet bevezetése ellenére a – továbbra is az újonnan nyilvántartásba vett járművek többségét kitevő (2022-ben mintegy 74%) – belső égésű motorral felszerelt járművek szén-dioxid-kibocsátása nem csökkent.

---

[20] A használati tényező kiszámításának felülvizsgálata az (EU) 2023/443 rendelet XIV. mellékletében leírtak szerint.

[21] IEA, *Cars and Vans – Tracking Report*, 2022. szeptember.

14. ábra. A belső égésű motorral felszerelt személygépkocsik átlagos kibocsátása (2010–2022)



Forrás: Európai Számvevőszék, az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik átlagos laboratóriumi CO_2-kibocsátása alapján, 2010–2020-ra kiigazítva az ICCT adataival a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásoktól való eltérésre nézve. A 2021–2022-es időszakra vonatkozóan ezen eltérés kiszámításához a fedélzeti üzemanyagfogyasztás-mérők valós vezetési feltételek melletti fogyasztási adatait használták fel.

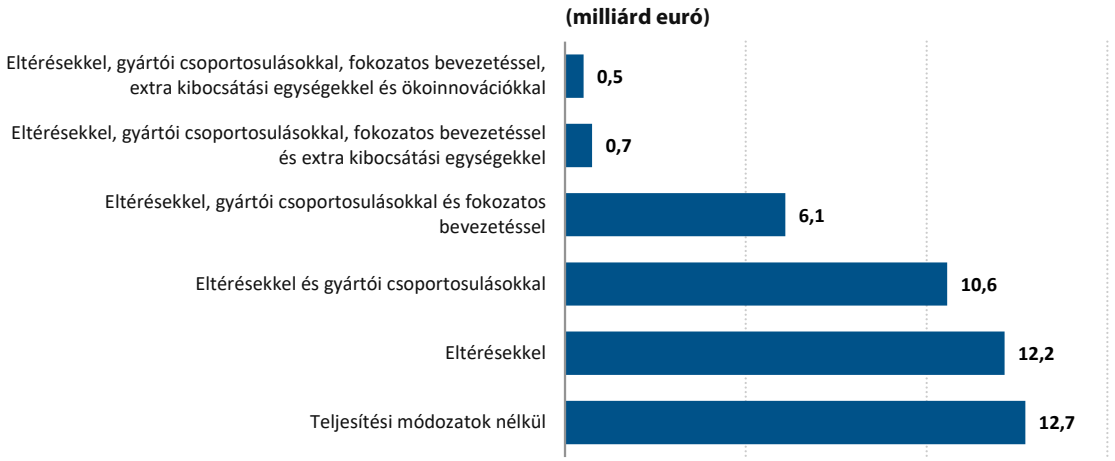
A rendelet teljesítési módozatai segítették a gyártókat a célértékek teljesítésében, de kedvezőtlenül hatottak a szén-dioxid-kibocsátásra

58 Az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendeletben több teljesítési módozat szerepel (lásd: ***6. ábra***), azzal a céllal, hogy segítsék a gyártókat fajlagos kibocsátási célértékeik teljesítésében, ezáltal csökkentve a fizetendő többletkibocsátási díjat.

59 A 2013–2019-es időszakban csak néhány gyártó (főként luxussportautók gyártói) nem tudta teljesíteni célértékeit (2013-ban ketten, 2014-ben egy, 2015-ben ketten, 2017-ben hárman, 2018-ban egy, 2019-ben négyen), és összesen mintegy 20 millió euró összegű többletkibocsátási díjat kellett fizetniük. 2020-ban hat egyéni gyártó és két gyártói csoportosulás nem teljesítette fajlagos kibocsátási célértékeit, és közel 0,5 milliárd euró összegű többletkibocsátási díjat kellett fizetniük. 2021-ben mindössze négy egyéni gyártó (egyenként 2000-nél kevesebb nyilvántartásba vétellel) lépte túl kibocsátási célértékeit, és a rájuk kirótt teljes többletkibocsátási díj 7,4 millió eurót tett ki.

60 Becslésünk szerint a rendelet teljesítési módozatainak köszönhetően a gyártók 2020-ban alkalmasint közel 13 milliárd euró többletkibocsátási díjat takarítottak meg. A ***15. ábrán*** (alább) látható, hogy a módozatok alkalmazásával 2020-ban milyen többletkibocsátási díjakat lehetett megtakarítani. A legnagyobb megtakarítást az alacsony kibocsátású járművek elterjedését ösztönző extra kibocsátási egységek révén sikerült elérni. A következő legnagyobb megtakarítás a (csak 2020-tól alkalmazható) fokozatos bevezetésből adódott, amelynek révén a legnagyobb kibocsátást okozó járművek 5%-a kikerült az átlagos kibocsátási érték kiszámításából.

15. ábra. A teljesítési módozatoknak köszönhetően megtakarított többletkibocsátási díjak összege



Forrás: Európai Számvevőszék, a 2020. évi végleges monitoringadatok alapján.

61 Az összes teljesítési módozat közül csak az ökoinnováció képes csökkenteni a szén-dioxid-kibocsátást. Annak ellenére, hogy az ökoinnovációs megoldásokkal felszerelt gépkocsik száma figyelemre méltóan nőtt (2013-ban mindössze 5 jármű, 2020-ban több mint 6 millió), ez 2020-ban átlagosan csak 1 g szén-dioxid/km-rel csökkentette a kibocsátást, ami az adott év átlagos jármű-szén-dioxid-kibocsátásának kevesebb mint 1%-a. Az extra kibocsátási egységek kedveztek ugyan az alacsony kibocsátású autók elterjedésének (lásd: ***53***. bekezdés), de nem igazán csökkentették a szén-dioxid-kibocsátást. Ennek az az oka, hogy az ilyen jóváírást a gyártó csak az átlagos kibocsátásának csökkentésére használhatja fel. E kibocsátási egységek felső határa a 2020 és 2022 közötti teljes időszakra 7,5 g szén-dioxid/km. A legtöbb gyártó már 2020-ban kimerítette ezt a jóváírást. A gyártói csoportosulások, az eltérések engedélyezése és a fokozatos bevezetés nem a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányulnak.

62 A ***16. ábra*** megmutatja, hogy a 2023-ban elfogadott „Irány az 55%!” jogalkotási csomag várhatóan jelentősen csökkenti majd a teljesítési módozatoknak a CO_2-kibocsátásra gyakorolt kedvezőtlen hatását.

16. ábra. A rendelet teljesítési módozatainak változásai 2020-tól

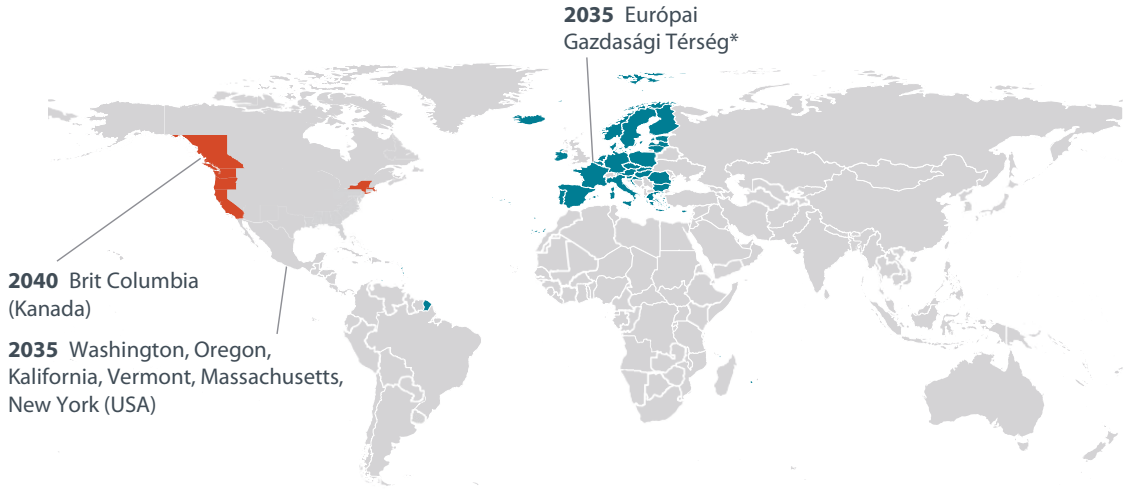
2020–2024	*2025-tel kezdődően*
Fokozatos bevezetés A 2020-as beszámolási évre nézve a legnagyobb kibocsátást okozó járművek gyártónkénti 5%-át nem vették tekintetbe az átlagos kibocsátási érték kiszámításánál.	**Már nem alkalmazható** **(2021 óta)**
Extra kibocsátási egységek Az 50 g/km-nél kisebb CO_2-kibocsátású járművek a 2020–2022-es időszakban egynél több egységet kaptak, az alacsony kibocsátású járművek elterjedését ösztönzendő.	**Már nem alkalmazható**, viszont a gyártó megemelheti az éves célértékét (legfeljebb 5%-kal), ha nyilvántartásba vett személygépkocsijainak több mint 25%-a alacsony kibocsátású jármű.
Eltérések és mentességek A célértékek kevésbé szigorúak azon gyártók esetében, akik évente legfeljebb 300 000 járművet vesznek nyilvántartásba.	**Az eltérések szűkebb kört érintenek** 10 000–30 0000 jármű (2028-ig) 1000–10 000 jármű (2035-ig) 1000 alatt (továbbra is mentességet élvez)
Ökoinnovációk Olyan, jóváhagyott innovatív technológiákhoz felhasználható kibocsátási egységek, amely technológiák a laboratóriumi vizsgálati ciklustól függetlenül csökkentik a kibocsátásokat (legfeljebb 7 g CO_2/km).	**Nem változik** A felső határ a következőképp csökken: a 2025–2029-es időszakban évi 6 g/km, a 2030–2034 közötti időszakban évi 4 g/km.
Gyártói csoportosulás A gyártók együttműködhetnek célértékeik teljesítése érdekében: az erősebben szennyező gyártók megállapodhatnak olyanokkal, akik kevésbé szennyeznek.	**Nem változik**

Forrás: Európai Számvevőszék, az (EU) 2019/631 és az (EU) 2023/851 rendelet alapján.

Kihívások az Unió éghajlat-politikai célértékeinek teljesítésében

63 Azzal számoltunk, hogy az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet végrehajtása az Unió éghajlat-politikai törekvéseivel összhangban kibocsátáscsökkentéshez vezet. A 2019. évi jogalkotási tárgyalások során két tagállam aggodalmát fejezte ki, hogy az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendeletben foglalt, a teljes uniós új személygépkocsiparkra vonatkozó célértékek nincsenek összhangban az Unió éghajlat-politikai kötelezettségvállalásaival[22]. 2023-ban az „Irány az 55%!" intézkedéscsomag 2030-tól ambiciózusabb célértékeket[23] vezetett be. A 2035-re kitűzött kibocsátásmentességi célkitűzéssel az Unió a világ vezető régiója a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló célok tekintetében (lásd: ***17. ábra***).

17. ábra. Globális régiók, ahol az új személygépkocsik számára a nulla vagy közel nulla szén-dioxid-kibocsátás a kötelező célérték



- A járműflotta kipufogógáz-kibocsátási célértéke 0 g/km
- Csak akkumulátoros elektromos, üzemanyagcellás elektromos és hálózatról tölthető hibrid járművek vehetők nyilvántartásba

Forrás: ICCT, CO_2 emission standards for new passenger cars and vans in the European Union, 2023. május.

[22] Lásd: Belgium és Luxemburg együttes nyilatkozata.

[23] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/851 rendelete (2023. április 19.).

64 Az éghajlatért és a környezetvédelemért felelős német és holland hatóságok aggodalmukat fejezték ki, rámutatva, hogy az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet végrehajtása révén 2030-ig nem fog sikerülni jelentős mértékben csökkenteni a közlekedési ágazat szén-dioxid-kibocsátásait. Ezért ezen tagállamoknak nehéz lesz teljesíteniük a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti, 2030-ra vonatkozó új éghajlat-politikai célértékeiket (lásd: ***1. háttérmagyarázat***). Az ICCT 2021. évi tanulmánya[24] is rámutatott, hogy jobban össze kell hangolni az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet céljait és az Unió éghajlat-politikai kötelezettségvállalásait.

1. háttérmagyarázat

Az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet szerinti uniós célértékeket nem tekintik elégségesnek a közlekedési ágazat 2030-as nemzeti célértékei teljesítésének elősegítéséhez

A német környezetvédelmi ügynökség 2021. évi jelentésének becslése szerint Németország 41 millió tonna szén-dioxiddal, azaz 50%-kal túl fogja lépni a közlekedési ágazatra a közös kötelezettségvállalási rendeletben 2030-ra kitűzött célértéket (85 millió tonna szén-dioxid). Az ügynökség szerint ha az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet uniós csökkentési célértékét a 2025–2029-es időszakra -15% helyett -30%-ban határoznák meg, az segítené Németországot a közlekedési ágazat szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó nemzeti csökkentési célérték teljesítésében.

A holland hatóságok véleménye szerint ahhoz, hogy 2050-re megvalósuljon a klímasemlegesség, a belső égésű motorral működő gépkocsik értékesítését nem 2035-ben, hanem 2030-ban kellene megszüntetni. Attól függően, hogy melyik forgatókönyv valósul meg, Hollandia 2019 és 2030 között 25–46%-kal csökkentheti a közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátását, ami mindenképpen elmaradna az 55%-os csökkentési célértéktől.

[24] ICCT, *Fit for 55: A review and evaluation of the European Commission proposal for amending the CO_2 targets for new cars and vans*, 2021, 23. o.

65 Számos tanulmány szerint jelenleg az elektromos autók jelentik a legjobb technológiát a személygépkocsik teljes kibocsátásának csökkentésére[25]. 2021-ben mintegy 1,9 millió elektromos autó volt forgalomban, ami a teljes uniós gépjárműparknak mintegy 0,76%-át tette ki[26]. Amint az ***53***. bekezdésben kifejtettük, 2020 és 2022 között az alacsony kibocsátású járművek, köztük az elektromos autók gyártásának ösztönzésére az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet által előírt egyik módszer az extra kibocsátási egységek alkalmazása volt. A 2025–2029-es időszakra a rendelet további ösztönzőt kínál: a gyártó éves kibocsátási célértékét legfeljebb 5%-kal növelik, ha egy adott évben a nyilvántartásba vett gépkocsijaik több mint 25%-a alacsony kibocsátású jármű. Mivel az alacsony kibocsátású járművek aránya 2022-ben már 23%-ot ért el, kérdéses, hogy ennek a rendelkezésnek lehet-e jelentős szerepe az elektromos járművek elterjedésének további növelésében.

66 Az érdekelt felekkel készített interjúink és a különböző tanulmányok áttekintése rávilágított az elektromos járművek elterjedésének fokozásával kapcsolatos más fő kihívásokra is. Az első ilyen az akkumulátorok rendelkezésre állása. 2023. évi jelentésünkben[27] rámutattunk, hogy a nyersanyagokhoz való hozzáférés továbbra is jelentős stratégiai kihívást jelent az uniós akkumulátor-értéklánc számára.

---

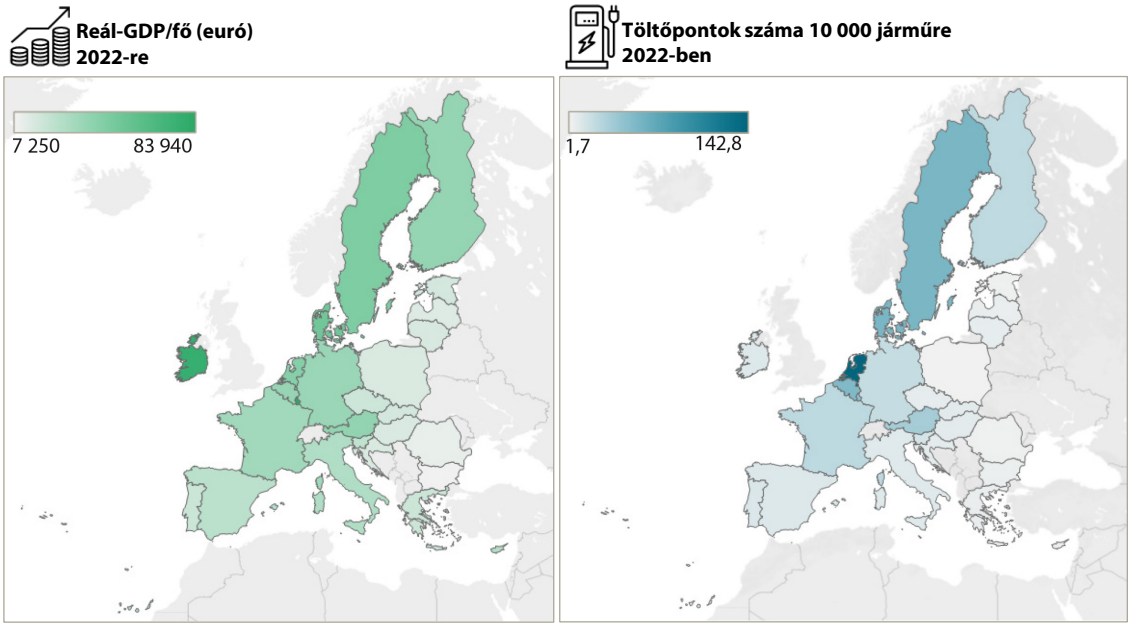
[25] ICCT, *A global comparison of the life-cycle greenhouse gas emissions of combustion engine and electric passenger cars*, 2021. július.

[26] Eurostat, *Passenger cars in the EU*, 2023. március.

[27] A Számvevőszék 15/2023. sz. különjelentése: Az Unió akkumulátorokkal kapcsolatos iparpolitikája – Új stratégiai lendületre van szükség.

67 Amint azt 2021. évi jelentésünk is kiemelte, további akadályt jelent a megfelelő töltőinfrastruktúra hiánya[28]. A ***18. ábra*** tanúsága szerint az alacsonyabb egy főre eső bruttó hazai termékkel (GDP) rendelkező tagállamok nehezen tudják bővíteni az elektromos járművek töltőinfrastruktúráját. Az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége azt is hangsúlyozta, hogy az elégtelen töltőinfrastruktúra meg fogja nehezíteni a gyártók számára a 2030 utáni csökkentési célértékek teljesítését[29]. A Szövetség rámutatott arra is, hogy az Unióban a személygépkocsik akkumulátor-töltőpontjainak 70%-a mindössze három tagállamban (Hollandia, Franciaország és Németország), vagyis az Unió összterületének 23%-án koncentrálódik.

18. ábra. Az egy főre eső GDP (2022) és az elektromos autók töltőállomásainak sűrűsége (2022)



Megjegyzés: Az elektromos autókba beletartoznak mind a személygépkocsik, mind a könnyű kisteherautók.

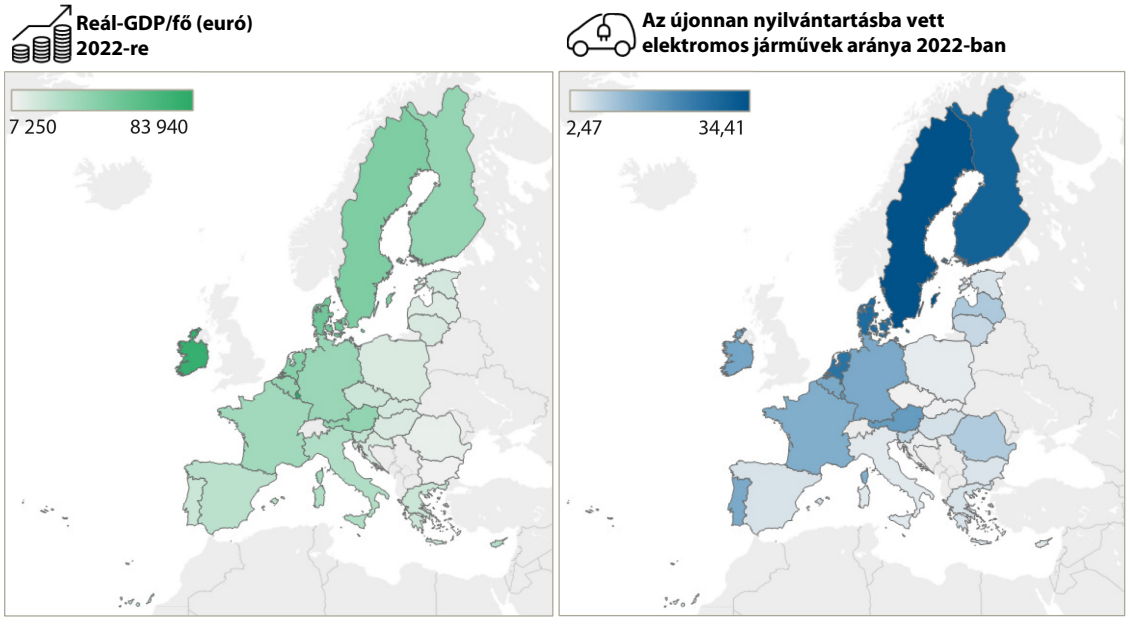
Forrás: Európai Számvevőszék, az Eurostat és az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontja alapján. A térképek a Tableau segítségével készültek.

[28] A Számvevőszék 05/2021. sz. különjelentése: Az elektromos járművek töltésére szolgáló infrastruktúra: noha nőtt a töltőállomások száma, egyenetlen eloszlásuk megnehezíti az utazást az Unión belül.

[29] ACEA, *Fit for 55: a much-needed reality check for EU policy and decision makers to keep mobility accessible*, 2021.

68 Kihívás az is, hogy az elektromos járművek átlagosan drágábbak, mint a belső égésű motorral felszereltek, ezért sok fogyasztó egyszerűen nem tud elektromosat venni. A ***19. ábrán*** látható, hogy azokban a tagállamokban, ahol magasabb az egy főre eső GDP, jobban elterjedtek az elektromos járművek. Az alacsonyabb egy főre eső GDP-vel rendelkező tagállamok ezért valószínűleg továbbra is nehezebben fogják tudni csökkenteni a személygépkocsik kibocsátását, mivel lakosaik jellemzően tovább megtartják szennyező autóikat. Ez már most is így van, mivel az Unióban az autók átlagos életkora a 2014 és 2021 között 7,4 évről 12 évre nőtt[30].

19. ábra. Az egy főre eső GDP és az elektromos járművek piaci részesedése (2022)



Megjegyzés: Az elektromos autókba beletartoznak mind a személygépkocsik, mind a könnyű kisteherautók.

Forrás: Európai Számvevőszék, az Eurostat és az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontja alapján. A térképek a Tableau segítségével készültek.

[30] ACEA, *Average age of the EU vehicle fleet, by country*, 2023.

Következtetések és ajánlások

69 2020-tól, 11 évvel az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló első rendelet hatálybalépését követően az új személygépkocsik valós vezetési feltételek melletti szén-dioxid-kibocsátása erősen csökkenni kezdett. Ez főként az elektromos járművek jelentős elterjedésének tudható be, míg a belső égésű motorral felszerelt személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátása nem csökkent. A Bizottság a rendelettel összhangban ugyan gyűjtötte és ellenőrizte a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátási adatait, ám egyelőre – a folyamat kezdetén – még nem elégséges a bizonyosság arra nézve, hogy a megfelelőségi tanúsítványokon a gyártók pontosan jelentették be a szén-dioxid-kibocsátásokat. Megítélésünk szerint az Unió éghajlat-politikai törekvései és az új személygépkocsikra vonatkozó, 2029-ig terjedő szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési céljai nincsenek kellően összehangolva. 2030-ra és az azt követő időszakra vonatkozóan a célértékeket összehangolták, de azok teljesítése a kibocsátásmentes járművek elterjedésétől fog függeni.

70 Hiányosságokat állapítottunk meg a járművek típusjóváhagyására vonatkozó uniós keret végrehajtásának módjában. A három felkeresett tagállam közül kettőben a típusjóváhagyó hatóságok nem végezték el az előírt gyártói ellenőrzéseket. Ez korlátozza az arra vonatkozó bizonyosságot, hogy a gyártók megfelelőségi tanúsítványain feltüntetett szén-dioxid-kibocsátások helyesek. A Bizottság csak kevés információval rendelkezik arról, hogy a tagállami hatóságok hogyan végezték el ezen ellenőrzéseket, mivel 2023 közepéig maga a Bizottság nem végzett értékelést az új szabályok végrehajtásáról (***18***–***23***. bekezdés).

71 Egy másik tényező is korlátozta a megfelelőségi tanúsítványokon feltüntetett szén-dioxid-értékekre vonatkozó bizonyosságot, mégpedig az, hogy a Bizottság nem használta fel a forgalomban lévő személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátására vonatkozóan a légszennyezéssel kapcsolatos laboratóriumi vizsgálatokból származó információkat azon kockázat értékelésére, hogy a megfelelőségi tanúsítványokon feltüntetett szén-dioxid-kibocsátási értékek esetleg helytelenek. Észrevételezzük, hogy az ilyen információk felhasználása nem volt jogi követelmény. A forgalomban lévő járművek szén-dioxid-kibocsátás tekintetében történő vizsgálatára javasolt új módszertan szerint tovább kell növelni a vizsgálandó járművek mintaméretét, noha a 2020–2022-es időszakban ez a három felkeresett tagállam egyik típusjóváhagyó hatóságának sem sikerült (***24***–***27***. bekezdés).

72 Az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelettel összhangban a Bizottság köteles információkat gyűjteni a 2021 óta nyilvántartásba vett valamennyi új gépkocsi valós vezetési feltételek melletti üzemanyag-fogyasztásáról és közzétenni az összesített információkat. A fogyasztók sajátos igényeihez igazított tájékoztatás révén a polgárok jobban tájékozódhatnának a járművek valós vezetési feltételek melletti fogyasztásáról (és szén-dioxid-kibocsátásáról), ez befolyásolhatná vásárlási döntéseiket, ami azután arra ösztönözhetné a gyártókat, hogy csökkentsék a laboratóriumi, illetve a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások közötti különbséget (*28*–*29*. bekezdés).

1. ajánlás. Növelni kell az arra vonatkozó bizonyossági szintet, hogy a járművek kibocsátása megfelel a gyártók megfelelőségi tanúsítványain feltüntetett szintnek

A Bizottság:

a) a tagállamok intézkedéseinek nyomon követésével biztosítsa, hogy a típusjóváhagyó hatóságok elvégezzék a gyártók előírt ellenőrzését annak érdekében, hogy a megfelelőségi tanúsítványokon feltüntetett adatokról bizonyosságot nyújtsanak;

b) mérje fel, hogy lehetséges-e a fogyasztókat azok sajátos igényei szerint ellátni a valós vezetési feltételek melletti üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó információkkal;

c) kísérje szorosan figyelemmel a már forgalomban lévő járművek szén-dioxid-kibocsátásának vizsgálatára javasolt módszertan végrehajtását, amennyiben ezeket a vizsgálatokat a típusjóváhagyó hatóságok végzik, és szükség esetén tegyen kiigazító intézkedéseket.

Megvalósítási határidő: 2025

73 A tagállamok felelősek a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátással kapcsolatos adatainak gyűjtéséért, ellenőrzéséért és a Bizottságnak időben történő továbbításáért, valamint annak biztosításáért, hogy az adatok helyesek és hiánytalanok legyenek. Megállapítottuk, hogy a tagállamok késedelmesen nyújtották be a 2020. évi adatokat, és olyan problémákat tártunk fel, amelyek befolyásolták azok hiánytalanságát és pontosságát. Az elektronikus típusbizonyítványok hiánya terhet rótt azokra a tagállamokra, amelyek úgy döntöttek, hogy a megfelelőségi tanúsítványok adatainak ellenőrzése során a típusjóváhagyásban szereplő adatokat használják a koherencia ellenőrzésére. Az adatok tagállamokkal történő egyeztetése nehézkes folyamat, mivel

nem állnak rendelkezésre teljes mértékben működőképes elektronikus eszközök a gépjárműadatok ellenőrzésére, és mert az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnek számos üzenetet kell váltania a tagállamokkal. Az információcsere eredményeként azonban az előzetes adatokat időben közzétették (***31***–***40***. bekezdés).

74 A Bizottság és az EEA ezt követően egyeztette az előzetes adatokat a hibákat bejelentő gyártókkal, ami javította az adatok hiánytalanságát és pontosságát. Ez az egyeztetési folyamat ugyanakkor az egyik oka annak, hogy végleges adatok közzététele egyre nagyobb késedelemmel történik. A 2020-ra vonatkozó adatokat csaknem egy évvel a jogszabályban előírt határidő után tették közzé. Megerősítjük a teljes uniós gépjárműparkra vonatkozó, illetve a gyártói átlagos kibocsátásokra, a célértékekre és a többletkibocsátási díjakra vonatkozó bizottsági számításokat (***41***–***46***. bekezdés).

2. ajánlás. Jobban ki kell használni a gépjárműadatok gyűjtésére és ellenőrzésére szolgáló elektronikus eszközöket

A Bizottság:

a) a végrehajtással kapcsolatos információcseréért felelős fórumon támogassa a tagállami típusjóváhagyó hatóságokat az elektronikus típusbizonyítvány formátumának szabványosításában és használatában, és értékelje arra vonatkozó uniós szintű jogi követelmény bevezetésének lehetőségét, hogy a jövőben csak elektronikus formátum legyen használatban;

b) vizsgálja meg, van-e lehetőség a tagállamokkal és gyártókkal történő előzetesadat-egyeztetés eljárásának egyszerűsítésére.

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség:

c) tegye elérhetővé az adatszolgáltató országok és a gyártók számára a Reportnet3 eszköz valamennyi beszámolási és ellenőrzési funkcióját, hogy fel tudják tölteni és tesztelni tudják adataikat.

Megvalósítási határidő: 2025

75 A 2009–2019-es időszakban az új járművek valós vezetési feltételek melletti átlagos kibocsátása nem csökkent, főként azért nem, mert a gyártók nem a közúti, hanem a laboratóriumi kibocsátás-csökkentésre összpontosítottak. 2017-ben az újonnan típusjóváhagyást kapott járművek esetében új, a tényleges vezetési feltételeket jobban tükröző laboratóriumi vizsgálati ciklust tettek kötelezővé. Ezzel ténylegesen megszűnt az előző vizsgálati ciklusban létezett számos kiskapu, és csökkent a különbség a laboratóriumi, illetve a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások között. 2022 óta a Bizottság az új járművekbe beépített fedélzeti üzemanyagfogyasztás-mérők révén információkat tud szerezni a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokról. A Bizottság így jelenleg már rendelkezik információkkal a 2021-től kezdődően nyilvántartásba vett új járművek laboratóriumi és a valós kibocsátásai közötti különbség mértékéről, és könnyen meg fogja tudni állapítani, ha ez a különbség újra növekedésnek indulna (***48***–***52***. bekezdés).

76 2020-tól, amikor szigorúbb kibocsátási célértékeket kezdtek alkalmazni, azt láttuk, hogy az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet elősegíti az új járművek valós vezetési feltételek melletti kibocsátásainak csökkentését, főként az elektromos járművek jelentős elterjedésének köszönhetően. Ugyanakkor a belső égésű motorral felszerelt új járművekből, illetve a hálózatról tölthető új hibridekből származó kibocsátások továbbra is aggodalomra adnak okot (***53***–***57***. bekezdés).

77 Megállapítottuk, hogy a rendelet teljesítési módozatainak révén teljesült a kitűzött cél, vagyis a gyártók számára költséghatékonnyá vált a fajlagos kibocsátási célértékek teljesítése. E módozatoknak köszönhetően a gyártók 2020-ban közel 13 milliárd euró többletkibocsátási díjat tudtak megtakarítani. A legtöbb módozat azonban kedvezőtlen hatással volt a szén-dioxid-kibocsátásra, ám ezek 2025-től vagy megszűnnek, vagy módosulnak a 2023-ban elfogadott „Irány az 55%!” intézkedéscsomag részeként (***58***–***62***. bekezdés).

78 Megítélésünk szerint az új személygépkocsikra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek nincsenek kellően összehangolva az Unió 2029-ig terjedő éghajlat-politikai törekvéseivel. A 2030-ra és az azt követő időszakra vonatkozó kibocsátáscsökkentési célértékek teljesítése szempontjából a fő kihívás az, hogy kellően elterjednek-e a kibocsátásmentes járművek. Különösen fontos lesz szembenézni az elektromos járművek megfizethetőségének kérdésével, megfelelő töltőinfrastruktúrát kiépíteni az elektromos járművek számára, valamint biztosítani az akkumulátorok előállításához szükséges nyersanyagellátást (***63***–***68***. bekezdés).

3. ajánlás. Úgy kell módosítani a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket, hogy azok jobban tekintetbe vegyék az új személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását befolyásoló fő tényezőket

A Bizottság értékelje az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló rendelet alábbi módosításainak megvalósíthatóságát, költségeit és előnyeit:

a) a jelenlegi (átlagos szén-dioxid-kibocsátás-csökkentésen alapuló) uniós és gyártói szintű célértékek felváltása a kibocsátásmentes járművek minimális arányán alapuló célértékekkel;

b) a „valós vezetési feltételek melletti kibocsátásra” vonatkozó felső határérték bevezetése a gyártó szintjén, amelyet nem szabad túllépni a belső égésű motorral felszerelt személygépkocsik esetében, és amely minden hibrid típusra kiterjed.

Megvalósítási határidő: 2026

A jelentést 2023. december 6-i luxembourgi ülésén fogadta el a Joëlle Elvinger számvevőszéki tag elnökölte I. Kamara.

a Számvevőszék nevében

Tony Murphy
elnök

Mellékletek

I. melléklet. A gépjárművek szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatos fő jogalkotási aktusok

2009

Az Európai Parlament és a Tanács **443/2009/EK rendelete** (2009. április 23.) a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról

Főbb elemei:

- 2010–2024-re meghatározza a gépkocsik átlagos CO_2-kibocsátására vonatkozó uniós szintű és gyártóspecifikus célértékeket
- meghatározza a gyártók konkrét célértékeinek kiszámításához használandó részletes szabályokat
- ösztönzőket vezet be a gyártók számára, hogy kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveket gyártsanak

2014

Az Európai Parlament és a Tanács **333/2014/EU rendelete** (2014. március 11.) a 443/2009/EK rendeletnek az új személygépkocsikra vonatkozó 2020. évi CO_2-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módozatok meghatározása tekintetében történő módosításáról

A 443/2009/EK rendelet végrehajtása hatásvizsgálatának nyomán módosításokat vezet be és megerősíti a 2020–2024-es időszakra vonatkozó célértéket

2019

Az Európai Parlament és a Tanács **(EU) 2019/631 rendelete** (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről

Főbb változások:

- 2025–2034-re átlagos CO_2-kibocsátási célértékeket határoz meg
- ösztönzőket vezet be a gyártók számára, hogy kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveket gyártsanak
- bevezeti azt a követelményt, hogy a gyártóknak és a tagállamoknak 2021-től kezdődően adatokat kell szolgáltatniuk a valós vezetési feltételek melletti fogyasztásról

2023

Az Európai Parlament és a Tanács **(EU) 2023/851 rendelete** (2023. április 9.) 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

Az „Irány az 55%!" jogalkotási csomag részeként 2030-tól kezdődően növeli a teljes uniós gépjárműparkra vonatkozó, illetve a gyártók fajlagos célértékeit annak érdekében, hogy azok jobban igazodjanak az Unió éghajlat-politikai törekvéseihez

II. melléklet. A 2020–2022-es időszakban felkeresett három tagállamban forgalomban lévő járművek légszennyezési vizsgálatainak áttekintése

	Hollandia			Németország			Olaszország		
Tárgyév	***2020***	***2021***	***2022***	***2020***	***2021***	***2022***	***2020***	***2021***	***2022***
A gyártók által bejelentett járműcsaládok száma	A holland típusjóváhagyó hatóság nem szolgáltatott információt			309	476	618	34	63	34
A gyártók által vizsgálandó családok minimálisan **előírt** száma				62	47	38	22	38	19
A gyártók által **vizsgált** családok száma				62	47	38	17	16	13
A gyártók által **kötelezően vizsgálandó** járművek minimális száma				186	141	117	51	48	57
A gyártók által ténylegesen **vizsgált** járművek száma				186	144	113	39	31	37
A típusjóváhagyó hatóságra vonatkozó előírás a vizsgálandó családok minimális számára nézve				21	24	36	6	6	5
A típusjóváhagyó hatóság által ténylegesen **vizsgált** családok száma	0	9	9	9	16	29	0	0	0
A típusjóváhagyó hatóság által **kötelezően vizsgálandó** járművek minimális száma	nincs adat	27	27	63	72	108	18	18	15
A típusjóváhagyó hatóság által ténylegesen **vizsgált** járművek száma	0	30	16	27	42	69	0	0	0

Forrás: A három felkeresett tagállam típusjóváhagyó hatóságai által szolgáltatott adatok

III. melléklet. Az NEDC és a WLTP vizsgálati eljárásai közötti főbb különbségek

NEDC		WLTP
Egyetlen vizsgálati ciklus	**Vizsgálati ciklus**	A valós vezetést jobban reprezentáló dinamikus ciklus
20 perc	**Ciklusidő**	30 perc
11 kilométer	**Ciklustávolság**	23,25 km
2 szakasz, 66% városi és 34% városon kívüli vezetés	**Vezetési szakaszok**	4 dinamikusabb szakasz, 52% városi és 48% városon kívüli vezetés
34 km/h	**Átlagsebesség**	46,5 km/h
120 km/h	**Legnagyobb sebesség**	131 km/h
A CO_2-ra és az üzemanyag-felhasználásra gyakorolt hatást az NEDC nem veszi figyelembe	**A nem kötelező berendezések hatása**	Figyelembe vesznek további (autónként eltérő) jellemzőket is

Forrás: A Számvevőszék 01/2019. sz. áttekintése: Az Európai Unió válasza az ún. dízelbotrányra (Tájékoztató)

Rövidítések

ACEA: Európai Gépjárműgyártók Szövetsége

CO_2: szén-dioxid

CoC: megfelelőségi tanúsítvány

EEA: Európai Környezetvédelmi Ügynökség

ICCT: Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanácsa

ICE: belső égésű motor

JRC: Közös Kutatóközpont (az Európai Bizottság Főigazgatósága)

KBA: Kraftfahrt-Bundesamt (német típusjóváhagyó hatóság)

MIT: Direzione Generale della motorizzazione civile presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (olasz típusjóváhagyó hatóság)

NEDC: új európai menetciklus

RDW: Rijksdienst voor het Wegverkeer (holland típusjóváhagyó hatóság)

ÜHG: üvegházhatású gáz

WLTP: könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás

Glosszárium

Bruttó hazai termék (GDP): egy ország vagyonának standard mérőszáma, amely az ott (rendszerint egy adott évben) előállított javak és szolgáltatások összértékén alapul.

Euro-előírások: a könnyűgépjárművekre vonatkozó, számos uniós rendelet (Euro 1–Euro 6) által meghatározott szennyezőanyag-kibocsátási előírások.

Irány az 55%!: uniós jogszabálycsomag az éghajlattal kapcsolatos célkitűzések megvalósítására, elsősorban az üvegházhatású gázok uniós szintű kibocsátásának 2030-ig történő legalább 55%-os csökkentése révén.

Könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás: 2017 óta alkalmazott vizsgálat a kipufogógáz-kibocsátás mérésére a személygépkocsik típusjóváhagyásának részeként.

Megfelelőségi tanúsítvány: a gyártók által minden egyes újonnan gyártott járműre vonatkozóan kiállított okmány, amely olyan műszaki információkat tartalmaz, mint a jármű azonosító száma, súlya és szén-dioxid-kibocsátása.

Típusjóváhagyás: az a folyamat, amelynek révén a tagállami hatóságok a forgalomba hozatal előtt tanúsítják, hogy az új járműtípusok megfelelnek az összes uniós biztonsági, környezetvédelmi és gyártási előírásnak.

Új európai menetciklus: 2018-ig az Európai Unióban a járművek típusjóváhagyásának részeként a kipufogógáz-kibocsátás mérésére szolgáló vizsgálat.

Üvegházhatású gáz: a Föld légkörében található gáz – többek között szén-dioxid és metán –, amely sugárzást nyel el és bocsát ki, csapdába ejti a hőt, és az ún. üvegházhatás révén felmelegíti a Föld felszínét.

A Bizottság és az EKSZ válaszai

https://www.eca.europa.eu/hu/publications/sr-2024-01

Időrendi áttekintés

https://www.eca.europa.eu/hu/publications/sr-2024-01

Ellenőrző csoport

Ellenőrzéseinek eredményeit a Számvevőszék különjelentésekben mutatja be, amelyek egy adott költségvetési területhez kapcsolódó uniós szakpolitikákkal és programokkal, illetve az irányítással kapcsolatos kérdésekkel foglalkoznak. Hogy ellenőrzési munkája maximális hatást érjen el, témái megválasztásakor és feladatai megtervezésekor a Számvevőszék figyelembe veszi a teljesítmény-, illetve szabályszerűségi kockázatokat, az érintett bevétel vagy kiadás nagyságát, a várható fejleményeket, valamint a politikai jelentőséget és a nagyközönség érdeklődését.

Ezt a teljesítmény-ellenőrzést a fenntartható természetierőforrás-gazdálkodásra szakosodott, Joëlle Elvinger számvevőszéki tag elnökölte I. Kamara végezte. Az ellenőrzést Pietro Russo számvevőszéki tag vezette Chiara Cipriani kabinetfőnök és Benjamin Jakob kabinetattasé, Florence Fornaroli ügyvezető, Jindřich Doležal feladatfelelős, valamint Viktor Popov, Dirk Neumeister, Stamatis Kalogirou, Ioannis Hartoutsios, Dominik Skotarczak, Ioanna Topa és Lucia Rosca számvevők közreműködésével. Grafika: Marika Meisenzahl. Nyelvi támogatás: Laura McMillan.

Balról jobbra: Laura McMillan, Benjamin Jakob, Jindřich Doležal, Stamatis Kalogirou, Pietro Russo, Ioannis Hartoutsios, Florence Fornaroli, Viktor Popov, Dirk Neumeister, Lucia Rosca.

SZERZŐI JOGOK

© Európai Unió, 2024

Az Európai Számvevőszék dokumentumainak felhasználását a nyíltadat-politikáról és a dokumentumok további felhasználásáról szóló 6-2019. sz. számvevőszéki határozat szabályozza.

Ellenkező rendelkezés (pl. egyedi szerzői jogi nyilatkozatokban foglaltak) hiányában az Európai Unió tulajdonában lévő számvevőszéki tartalmak a Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) licenc alá tartoznak. Ezért főszabály szerint a további felhasználás a forrás és a változtatások megfelelő feltüntetésével megengedett. A Számvevőszéktől származó tartalmak további felhasználásakor azok eredeti értelme és mondanivalója nem torzulhat. A Számvevőszék nem vonható felelősségre a továbbfelhasználás esetleges következményeiért.

Ha az adott tartalomban azonosítható magánszemélyek is érintettek (például ha egy kép a Számvevőszék munkatársait ábrázolja vagy harmadik fél is szerepel a források között), adott esetben további engedélyt is be kell szerezni.

Amennyiben ez megtörtént, akkor a vonatkozó engedély érvényteleníti a fenti általános érvényű engedélyt, és az abban foglalt, egyértelműen meghatározott felhasználási korlátozások érvényesek.

Az olyan tartalmak felhasználásához vagy reprodukálásához, amelyek nem az Európai Unió tulajdonát képezik, adott esetben közvetlenül a szerzői jog tulajdonosától kell engedélyt kérni.

3., 4., 5., 7., 10., 12., 18. és 19. ábra – Ikonok: Az ábrák kidolgozása a Flaticon.com eszközeinek felhasználásával történt. © Freepik Company S.L. Minden jog fenntartva.

Az iparjogvédelem alatt álló szoftverek és dokumentumok – pl. szabadalmak, márkajelzések, bejegyzett formatervezési minták, logók és nevek – nem tartoznak a Számvevőszék továbbfelhasználási politikájának hatókörébe.

Az Európai Uniónak az europa.eu címtartomány alá tartozó intézményi weboldalai külső oldalakra mutató hivatkozásokat is tartalmaznak. Ezek nem tartoznak a Számvevőszék hatáskörébe, ezért ajánlott elolvasni az ott közzétett adatvédelmi és szerzői jogi rendelkezéseket.

Az Európai Számvevőszék logójának használata

Az Európai Számvevőszék logója kizárólag a Számvevőszék előzetes hozzájárulásával használható fel.

HTML	ISBN 978-92-849-1429-6	ISSN 1977-5733	doi:10.2865/519352	QJ-AB-24-001-HU-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1443-2	ISSN 1977-5733	doi:10.2865/47028	QJ-AB-24-001-HU-N

2020-tól, 11 évvel az autók szén-dioxid-kibocsátásáról szóló első rendelet hatálybalépését követően az új személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátása erősen csökkenni kezdett. Ez főként az elektromos járművek jelentős elterjedésének tudható be, míg a belső égésű motorral felszerelt személygépkocsik valós vezetési feltételek melletti szén-dioxid-kibocsátása nem csökkent. A Bizottság a rendelettel összhangban ugyan gyűjtötte és ellenőrizte a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátási adatait, ám nem elégséges a bizonyosság arra nézve, hogy az új személygépkocsik megfelelőségi tanúsítványain a gyártók pontosan jelentették be a szén-dioxid-kibocsátásokat. Javasoljuk, hogy a Bizottság használja ki jobban a gépjárműadatok gyűjtésére és ellenőrzésére szolgáló elektronikus eszközöket, és módosítsa úgy a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket, hogy azok jobban tekintetbe vegyék az új személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátását befolyásoló fő tényezőket.

A Számvevőszék különjelentése az EUMSZ 287. cikke (4) bekezdésének második albekezdése alapján.

EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK

Az Európai Unió Kiadóhivatala

EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Telefon: +352 4398-1

Megkeresés: eca.europa.eu/hu/Pages/ContactForm.aspx
Weboldal: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors