



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.7.11.
SWD(2012) 214 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

amely a következő dokumentumokat kíséri

Javaslat

Az Európai Parlament és Tanács rendelete a 443/2009/EK rendeletnek az új személygépkocsikra vonatkozó 2020. évi szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módozatok meghatározása tekintetében történő módosításáról

és

Javaslat

Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 510/2011/EU rendeletnek az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020. évi szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módozatok meghatározása tekintetében történő módosításáról

{COM(2012) 393 final}

{COM(2012) 394 final}

{SWD(2012) 213 final}

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

amely a következő dokumentumokat kíséri

Javaslat

Az Európai Parlament és Tanács rendelete a 443/2009/EK rendeletnek az új személygépkocsikra vonatkozó 2020. évi szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módozatok meghatározása tekintetében történő módosításáról

és

Javaslat

Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 510/2011/EU rendeletnek az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020. évi szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési célérték elérésére alkalmas módozatok meghatározása tekintetében történő módosításáról

1. PROBLÉMAMEGHATÁROZÁS

1.1. A probléma természete

A közúti szállítás azon ágazatok egyike, ahol a kibocsátás mennyisége gyorsan emelkedik: az 1990 és 2008 közötti időszakban az ágazatból származó kibocsátás 26%-kal nőtt. Ez a tendencia az EU éghajlat-politikájának fényében nem fenntartható. „Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság 2050-ig történő megvalósításának ütemterve”¹ és a Bizottság közlekedéspolitikai fehér könyve² értelmében 2050-ig jelentősen csökkenteni kell a közúti szállítási ágazat szén-dioxid-kibocsátását.

A könnyű haszongépjárművek a közlekedésből származó összkibocsátás jelentős részéért felelősek: az Unió teljes szén-dioxid-kibocsátásának több mint 13,5%-át okozzák, az üzemanyag-ellátással összefüggő kibocsátásokat hozzászámítva pedig annak több mint 15%-át. A könnyűhaszongépjármű-flotta várható növekedésére tekintettel a közúti közlekedés CO₂-kibocsátásának további csökkentése érdekében a kötelező CO₂-kibocsátási célértékek hatékony alkalmazására továbbra is szükség van.

A rendeletek által alkalmazott kétlépcsős megközelítés szerint a Bizottságnak 2012 végéig javaslatokat kell tennie a 2020-ra szóló célértékek elérésének módozataira. Fontos, hogy a rendeletmódosításokra irányuló összes javaslat „a verseny szempontjából a lehető

¹ COM/2011/0112 végleges.

² „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé”, COM/2011/0144 végleges.

legsemlegesebb, társadalmi szempontból pedig méltányos és fenntartható³ legyen. Ennek érdekében a rendeletek I. mellékletében szereplő képleteket a 2020-ra szóló célértékek vonatkozásában naprakésszé kell tenni. Ezenkívül a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020-as célértékek megvalósíthatósága megerősítést igényel. Módozatok alatt a végrehajtás azon szempontjai értendők, amelyek befolyásolják a kibocsátási célértékek elérésének módját. A 2020-ra vonatkozó rendeletek szigorúságát a bennük előírt célértékek határozzák meg. A célértékek meghatározása együttdöntési eljárás keretében történt, és azokat a felülvizsgálat nem érinti.

A 2020 utáni időszak tekintetében mindkét rendelet bizonytalanságot hagy. Az autóiipar azonban tervezési ciklusokban működik, ami azt jelenti, hogy hozzávetőleg tíz évre előre nagyjából ismerni kell azt a keretet, amelyen belül a könnyű haszongépjárműveket tervezni kell, és egy rövidebb, kb. öt éves időszakra vonatkozóan pedig tudni kell, hogy milyen típusokat fognak ténylegesen gyártani. Ezért a jövőbeli csökkentésekre vonatkozó információkat megfelelő időben kell közölni annak érdekében, hogy a tervezés kellő bizonyossággal legyen végezhető.

1.2. Hogyan alakulna a probléma új uniós intézkedések nélkül?

Intézkedések hiányában a személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020-as CO₂-kibocsátási célértékek nem lennének elérhetőek, és a 2015, illetve 2017 utáni időszakra nem vonatkozna semmilyen csökkentési követelmény. Ennek az az oka, hogy a 2020-as célértékekkel kapcsolatos módozatok meghatározására és alkalmazására vonatkozó jogszabályok hiányában a 2020 utáni időszakra vonatkozó egyik célérték sem fejtheti ki a hatását. Ezért a rendeletek a rendes jogalkotási eljárás keretében módosításra szorulnak. Újabb uniós intézkedések nélkül valószínűleg igen csekély további CO₂-kibocsátás-csökkenés lenne elérhető az új könnyű haszongépjárművek esetében. Az üzemanyag-hatékonyság terén sem lehetne előrelépéssel számolni, mivel EU- és USA-beli példák arra utalnak, hogy jogszabályi követelmények vagy jelentős üzemanyag-áremelkedés nélkül csak csekély mértékben javul a könnyű haszongépjárművek üzemanyag-felhasználása.

A „fellépés mellőzése” opció jelenti a hatásvizsgálat, és az annak alapjául szolgáló modellezés alapfogatókönyvét. Új uniós intézkedések hiányában a 2020-as célértékek alábbi hatásai nem valósulnának meg:

- A személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek olajfogyasztásának kb. 25 %-os csökkentése, ami éves szinten kb. 25 milliárd EUR megtakarítást jelentene a fogyasztás oldalán. 2030-ig hozzávetőleg évi 25 millió tonna kőolaj-egyenértéknek megfelelő energiafelhasználás-csökkenés, ami a 2020 és 2030 közötti időszakban összesen kb. 160 millió tonna megtakarítást jelent. Várhatóan 20 milliárd EUR összesített haszon az energiabiztonság terén a 2020 és 2030 közötti időszakban.
- Az üzemanyag-megtakarítás növekedése: ez a 2020 és 2025 közötti időszakban évi 27 milliárd EUR-t tesz ki, majd a 2025 és 2030 közötti időszak folyamán fokozatosan eléri az évi 36 milliárd EUR-t. Az üzemanyagimportra fordított kiadások csökkenése, és a hazai keresletet növelő tőke- és technológiai ráfordításokkal való felváltása. Input-output elemzések azt mutatják, hogy ez várhatóan évi 12 milliárd EUR-ral növelheti a GDP-t, munkabérben kifejezve pedig mintegy 9 milliárd EUR-t jelenthet.

³ A 443/2009/EK rendelet 13. cikkének (5) bekezdése és az 510/2011/EU rendelet 13. cikkének (1) bekezdése.

- A 2020-as célértékek teljesítéséből eredően várható üzemanyag-megtakarítások messzemenően kompenzálják a megfelelés várható költségeit. A társadalom egésze számára jelentkező nettó költségmegtakarítás a személygépkocsik esetében⁴ minden ki nem bocsátott tonnányi CO₂ után 80–230 EUR, a könnyű haszongépjárművek esetében 172–295 EUR. Az értéktartomány az olajárhoz igazodik, amely az elemzés során gallononként 90 és 140 USD között került figyelembevételre.

1.3. Érintett felek

A rendeletek által legerősebben érintett csoportok: a lakosság általában, a gépjárművásárlók, a gépjárműgyártók, a gépjárműalkatrész- és üzemanyag-beszállítók. A hatások leginkább a következőkben nyilvánulnak meg:

- Az EU lakosságát egyre erőteljesebben érintik az éghajlatváltozás hatásai.
- A gépjárművásárlók esetleg magasabb gépjárműárakkal találkozhatnak, ugyanakkor az alacsonyabb üzemanyag-fogyasztás miatt alacsonyabbak az üzemeltetési költségek. Az üzemanyag-megtakarítások jelentősebbek, mint a gépjármű-áremelkedések.
- A gépjárműgyártók felé elvárás és kíváncsi, hogy a széndioxid-kibocsátást csökkentő műszaki megoldásokat alkalmazzanak. Ez növelheti a gyártási költségeket és módosíthatja a termékportfóliót. Továbbá lehetőséget nyújt a gyártóknak arra, hogy lépéselőnyre tegyenek szert, és fejlett technológiájú, alacsony CO₂-kibocsátású járműveket más piacokon értékesítsenek.
- Az alkatrész-beszállítók számára előnyös lesz a fejlettebb technológiák iránti megnövekedett kereslet és azok más piacokra történő kivitelének lehetősége.
- Az üzemanyag-beszállítóknak minden valószínűség szerint a közlekedési üzemanyagok iránti alacsonyabb kereslettel kell számolniuk.
- Az egyéb üzemanyag- és olajfelhasználók számára várhatóan kedvezőek lesznek az alacsonyabb árak.
- A közlekedési ágazaton kívüli többi üvegházhatást okozó gázokat kibocsátó ágazat kisebb nyomás alatt lesz a tekintetben, hogy a közlekedésből származó megnövekedett kibocsátás kompenzálása végett tovább csökkentse saját kibocsátását.

2. A SZUBSZIDIARITÁS ELEMZÉSE

Az EU már hozott intézkedéseket ezen a területen, nevezetesen elfogadta a 443/2009/EK rendeletet és az 510/2011/EU rendelet, amelyek a Szerződés környezetről szóló címén alapulnak (személygépkocsik tekintetében az EK-Szerződés⁵ 175. cikkén, a könnyű haszongépjárművek esetében pedig az EUMSZ⁶ 192. cikkének (1) bekezdésén). Az egységes piac is indokoltá teszi, hogy az intézkedések az Európai Unió szintjén szülessenek meg, ne pedig tagállami szinten, hiszen így biztosítható, hogy a követelmények az egész Európai Unióban egységesek legyenek, s ezáltal a gyártók szempontjából a lehető legkevesebb költséggel járjanak.

⁴ A 2. költségmegtakarítási forgatókönyv szerint, 60 %-os meredekséggel.

⁵ Az Európai Közösséget létrehozó Szerződés, módosította az EUMSZ (lásd a 6. lábjegyzetet).

⁶ Az Európai Unió működéséről szóló szerződés.

3. CÉLKITŰZÉSEK

ÁLTALÁNOS CÉLOK

A kőolajfogyasztás csökkentésével a környezetvédelem magas szintjének biztosítása az Európai Unióban, valamint az EU éghajlatváltozási célkitűzéseinek teljesítéséhez történő hozzájárulás, és ezáltal az EU energiaellátási biztonságának növelése, az innováció elősegítése, és az Unió iparának versenyképesebbé tétele.

KONKRÉT CÉL

A személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó széndioxid-kibocsátási szabályok folyamatos és hatékony alkalmazásának biztosítása, különösen a 2020-as célértékek tekintetében.

OPERATÍV CÉLOK

- *A könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020-as széndioxid-célértékek elérhetőségének biztosítása.*
- *Annak biztosítása, hogy a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020-as célértékek környezeti haszna költséghatékony módon legyen elérhető.*
- *Annak biztosítása, hogy a 2020-as célértékek elérésének módozatai ne járjanak elfogadhatatlan társadalmi hatásokkal.*
- *Annak biztosítása, hogy a 2020-as célértékek elérésének módozatai az európai autóipar vonatkozásában ne járjanak kedvezőtlen versenyhatásokkal.*
- *Megfelelő bizonyosság az autógyártási ágazat számára a könnyű haszongépjárművek jövőbeli széndioxid-kibocsátási követelményei tekintetében.*
- *Ahol lehetséges, minimalizálni kell a rendeletek végrehajtásával kapcsolatban a kkv-knál felmerülő adminisztratív terheket és költségeket.*

4. SZAKPOLITIKAI LEHETŐSÉGEK

4.1. A szakpolitikai lehetőségek meghatározása

A szakpolitikai lehetőségek meghatározása átfogó megközelítésen alapult. E lehetőségek a jogalkotási és a jogszabályok alkalmazásával kapcsolatban felmerült kérdéseket fedik le, valamint azokat, amelyek a jogszabályok hatékonyságának javítására irányuló megközelítésekkel foglalkozó tanulmányokban kerültek értékelésre. A vizsgált szempontok az alábbiak voltak:

- a) Minden intézkedés mellőzése mint lehetőség
- b) A könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020-as célértékek megvalósíthatóságának megerősítése
- c) A személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó célértékek elérésének módozatain belül az alábbi lehetőségek kerültek értékelésre:
 - Különböző rendeltetési paraméterek, a kibocsátási határértékgörbe formája és meredeksége
 - Többletkibocsátási díjak (módosítás vagy kiigazítás nélkül)

- Mentességek (folytatás nélkül, folytatás vagy kiigazítás)
- Öko-innováció (fokozatos megszüntetés vagy meghosszabbítás)
- Bevezetési szakasz alkalmazása (a 2020-as célértékek bevezetési idő nélkül, vagy a bevezetési idő beszámítása)
- Extra kibocsátási egységek (meghosszabbítás nélkül, a rendszer módosítása vagy hatályának meghosszabbítása)
- Kibocsátási egységek fel nem használása és átvitele
- A személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó célértékek összevonása
- A kilométer-teljesítmény súlyozása
- Járműtől függő korlátozások

d) Egyszerűsítés és az adminisztratív terhek csökkentése

e) Az új műszaki vizsgálati ciklushoz való alkalmazkodás

f) A 2020 utáni időszakra vonatkozó szabályozás formája és szigorúsága

4.2. A lehetőségek előzetes értékeléséből levont következtetések

A fenti kérdések tekintetében előzetes értékelés készült, amely főleg külső szakértők által készített tanulmányokon és az érdekeltektől származó információkon alapul.

a) Minden intézkedés mellőzése

Ez a lehetőség megegyezik az alapfogatókönyvvel, és azt jelenti, hogy a személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020-as célértékek teljesítésére megvalósításuk módozatainak meghatározása hiányában nem kerül sor. Ezt a lehetőséget el kell vetni, mivel az általános, a konkrét és az operatív célokkal egyaránt ellentétes.

b) A könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020-as célértékek megvalósíthatóságának megerősítése

A 2010-es kibocsátási adatokból az látszik, hogy a 2020-as célértékek teljesítéséhez szükséges csökkentés mértéke jelentősen alacsonyabb lett, komolyabb technológiai váltás nélkül. A 2010. évi átlagos széndioxid-kibocsátás járműosztályonként eltérő mértékben ugyan, de a könnyű haszongépjárművek valamennyi szegmense esetében csökkent a 2007. évihez képest. Az aktualizált költséggörbék a 2009-es elemzéssel összevetve nagyobb csökkentési lehetőségeket és alacsonyabb költségeket mutatnak. A csökkentésekre rendelkezésre álló határidők összhangban vannak a fejlesztési időekkel. Következésképpen a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 2020-as célértékek megvalósíthatók.

c) A személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó célértékek megvalósítására szolgáló módozatok

Az értékelt módozatok nem egymás alternatívái, kivéve a bevezetési szakasz, valamint a kibocsátási egységek fel nem használását és átvitelét, amelyeket nem célszerű összevonni. Ezért minden módozat vonatkozásában a 3. szakaszban kifejtett célokhoz képest több alternatív politikai lehetőség is mérlegelésre került.

A rendeltetési paraméterek, a kibocsátási határértékgörbe meredeksége, a mentességek módosításaival és az egyszerűsítésekkel kapcsolatos bizonyos lehetőségek további vizsgálat tárgyát képezik. Ezenkívül megállapítást nyert, hogy valószínűleg kívánatos az öko-

innovációra vonatkozó szabályozás hatályban tartása. A többletkibocsátási díjak jelenleg magasabbak, mint a könnyű haszongépjárművek határkölségei, és általában véve a személygépkocsik átlagos határkölségeinek felelnek meg. Tekintettel arra, hogy a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó célértékek kevésbé szigorúak, mint a személygépkocsikra vonatkozók, és mivel egyes nagyobb személygépkocsik illetve a könnyű haszongépjárművek között lehetnek átfedések, a hatásvizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy a díjakat a jelenlegi szinten kell fenntartani.

A bevezetési szakasz és az extra kibocsátási egységek esetében nem kerül sor további vizsgálatra. A bevezetési szakasz alkalmazása nem bizonyult szükségesnek, tekintettel az új gépjárművek kibocsátásának alakulására, és arra, hogy várhatóan teljesülni fognak a 2020-ra vonatkozó általános célértékek. Továbbá újabb köztes célértékek rögzítése a kisebb rugalmasság miatt költségesebbé tenné a gyártókra háruló kötelezettségek teljesítését. Ha a teljes bevezetés 2020-ra történne meg, az aláásná a rendelet célkitűzését, így a CO₂-csökkentés kisebb mértékű lenne. Ezenkívül károsan befolyásolná az autóipar tekintetében a jogbiztonságot, amely türelmetlenül várja a CO₂-kibocsátást csökkentő technológiákba történt korábbi befektetéseknek megtérülését. Ezek az érvek még inkább relevánsak a könnyű haszongépjárművek esetében, ahol a vonatkozó 2020-as célértékek könnyebben és olcsóbban teljesíthetők. Az alacsony kibocsátású személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek részére extra kibocsátási egységek kiosztása elvetendő, mivel ez torzító hatással lehet az általános célértékek teljesülésére. Ez a lehetőség aláásná a hagyományos járművek esetében szükséges erőfeszítéseket, mivel lehetővé tenné számukra a nagyobb kibocsátást, és ez csökkentené a politika általános költséghatékonyságát. Ráadásul a technológiai semlegesség elvével is ellentétes. Alacsony szorzó alkalmazása, és az érintett gépjárművek számának korlátozása révén azonban ezek a nemkívánatos hatások mérsékelhetők.

A jelenlegi rendeletekben nem szereplő további módok, így például a kibocsátási egységek fel nem használása és átvitele, a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek esetében előírt célértékek összevonása, a kilométer-teljesítmény súlyozása és a járműtől függő korlátozások szintén nem kerültek behatóbb vizsgálatra, mivel ezek vagy túl összetettek, vagy ellentétesek a tervezhetőségre és a környezetvédelmi célok elérésének biztosítására irányuló célkitűzésekkel, vagy mert növelnék az adminisztratív terheket, valamint egyes gyártóknak aránytalan megfelelési költségeket okoznának, illetve, mert a kilométer-teljesítmény vonatkozásában különböző gépjárműszegmensek esetében nem áll rendelkezésre megbízható adatbázis.

d) Egyszerűsítés és az adminisztratív terhek csökkentése

A jelenlegi rendeletek esetleges egyszerűsítésének és az adminisztratív terhek csökkentésének vizsgálata az alábbiak vonatkozásában történt meg: a módok számának csökkentése, a végrehajtási intézkedések egyszerűsítése, a mikro-, kis- és középvállalkozásokra vonatkozó szabályok egyszerűsítése. A szakpolitikai lehetőségek előzetes vizsgálata nyomán csökken a módok száma. Ezenkívül a végrehajtási intézkedések nagy része is egyszerűsíthető, a bennük foglalt felülvizsgálati rendelkezések révén. A kkv-kra vonatkozó szabályok „de minimis küszöbérték” bevezetése általi egyszerűsítésével, valamint a mentességi eljárás adminisztratív terheinek az eljárás rugalmasabbá tételével történő csökkentésével kapcsolatban szintén sor kerül behatóbb elemzésre.

e) Az új műszaki vizsgálati ciklushoz való alkalmazkodás

Az új műszaki vizsgálati ciklushoz való alkalmazkodás tekintetében a rendeletek már most felhatalmazzák a Bizottságot arra, hogy azokat összhangba hozza az új vizsgálati eljárással. Erre azonban jelenleg még nem kerülhet sor, mivel a felülvizsgált műszaki vizsgálati eljárás valószínűleg nem kerül elfogadásra a módosított rendeletek hatályba lépése előtt. A bizonytalanság minimalizálása érdekében nagy vonalakban ismertetni lehetne azokat az elveket és eljárásokat, amelyek a jogszabályok elfogadásának alapjául szolgálnak majd. Ez nagyobb biztonságot nyújthatna a gyártók számára, és csökkenthetné a megfelelés költségeit.

f) A 2020 utáni időszakra vonatkozó szabályozás formája és szigorúsága

A 2020 utáni időszakra vonatkozó szabályozási rendszer tekintetében ajánlatos konzultatív közleményt közzétenni. Ez tartalmazná az alternatív szabályozási megközelítésekről készített bizottsági elemzést, és szemléltetné a jövőbeli CO₂-határértékek eléréséhez szükséges intézkedések szigorúságának valószínűsíthető mértékét. A jogalkotási folyamat egy második szakaszában történne meg a szabályozási koncepció esetleges módosítása, valamint a kibocsátáscsökkentés mértékének kötelezővé tétele.

4.3. További vizsgálat tárgyát képező lehetőségek

Az alábbi lehetőségeket részletesebb elemzésnek vetik alá:

Kifejezetten a személygépkocsikra vonatkozó lehetőségek:

- Rendeltetési paraméter – tömeg és alapterület
- Rendeltetés – lineárisA határértékgörbe meredeksége – 60 % és 100 % között
- A „de minimis” szabálytól való eltérések módosításai, a szakosodott gyártókra vonatkozó mentesség módosítása
- Egyszerűsítés, és a mentességekkel kapcsolatos adminisztratív terhek csökkentése

Kifejezetten a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó lehetőségek:

- Rendeltetési paraméter – tömeg és alapterület
- Rendeltetés – lineáris tömeg-görbe és nem lineáris alapterület-görbe
- A határértékgörbe meredeksége – 80 % és 100 % között
- A „de minimis” szabály alóli mentességek módosításai
- Egyszerűsítés, és a mentességekkel kapcsolatos adminisztratív terhek csökkentése

5. HATÁSVIZSGÁLAT

A szakpolitikai lehetőségek értékelése a célkitűzések alapján történt, így biztosítva, hogy a rendelet módosítása, „a verseny szempontjából a lehető legsemlegesebb, társadalmi szempontból pedig méltányos és fenntartható” legyen.

A lehetőségek hatása a rendeltetési paraméterrel összefüggésben

Az értékelés szerint a személygépkocsik esetében a költséghatékonyság szempontjából kedvező, ha a tömegtől az alapterület irányába mozdulunk el, mivel a tömeget mint rendeltetési paramétert alkalmazva a járművek súlyának csökkentése alulöztönzött. A tömeg egyenletesebb eloszlást biztosít a gépjárműszegmensek között, de ennek eredményeként a kisebb személygépkocsik esetében nagyobb a relatív árnövekedés. A jármű alapterületét használva rendeltetési paraméterként kisebb a formatervezési változásokhoz vezető visszas ösztönzés kockázata, feltéve, hogy a határértékfüggvény nem túl meredek. Az alapterületnek köszönhetően nagyobb teret hódíthatna a járművek súlyának csökkentése mint a

követelményeknek való megfelelés egyik lehetséges módja, különösen a 2020 utáni időszakra vonatkozó potenciális célértékek tekintetében. Új rendeltetési paraméter bevezetésével a tervezhetőség célkitűzése veszélybe kerülne, hiszen a gyártók minden bizonnyal a jelenlegi paraméter alapján dolgozták ki a 2020-as célértékeknek való megfelelést biztosító programjukat.

A könnyű haszongépjárműveknél az alapterület paraméterként való alkalmazása kevésbé ajánlott, mint a tömeg, a gyártóknak ugyanis nehézséget jelentene 3 éven belül kivitelezni a változtatásokat, megnőne az ellentétes hatású ösztönzők kockázata és nem lineáris határértékfüggvény használata válna szükségessé. Ebben az esetben ráadásul a gyártók költségei és az árnövekedés eloszlása kevésbé egyenlő. Végül a tervezhetőség szempontjából sem lenne előnyös ez a választás, különösen a két célkitűzés teljesítése között rendelkezésre álló idő rövidegét figyelembe véve.

Ami az innovációt illeti, sem a személygépkocsik, sem a könnyű haszongépjárművek esetében nem valószínű, hogy a jármű súlyának csökkentését kivéve hatást gyakorolna a 2020-as célkitűzések elérését szolgáló stratégiák többségére. Ebből a szempontból a tömeghez kötött rendeltetési paraméter nem kezeli egyformán az összes lehetőséget. Az uniós ipar versenyképessége felől megközelítve a kérdést, nincs különösebb jelentősége, hogy a személygépkocsik vagy a könnyű haszongépjárművek esetében melyik rendeltetési paraméterre esik a választás. Nem várható továbbá a kereskedelmet vagy a kkv-k helyzetét befolyásoló hatás sem.

A megvizsgált rendeltetési paraméterek nem fejtenek ki közvetlen hatást a környezetre, feltéve, hogy bizonyos feltételezések teljesülnek. A társadalmi hatások közül egyedül a kisebb személygépkocsik relatív árnövekedését lehet megemlíteni, ami a tömeg paraméterként való alkalmazása esetén következne be, ez a megállapítás azonban nem vonatkozik a könnyű tehergépjárművekre.

A lehetőségek hatása a meredekséggel összefüggésben

Személygépkocsik esetében célszerű a 100%-os meredekséget nem meghaladni, mivel ez visszas ösztönzést teremtene a gyártók számára, és a meredekebb görbe az átlagköltségek emelkedésével járna mindkét paraméter tekintetében. A 2009-es adatok alapján, amennyiben a tömeghez kötött rendeltetési paraméter a mérvadó, 100% alatti meredekséggel el lehet kerülni a visszas ösztönzés egyébként komoly kockázatát. Az abszolút értelemben vett költségnövekedés többé-kevésbé egyenlően oszlik meg a különböző gépjárműszegmensek között. A relatív árnövekedés mértéke azonban nagyobb a kisméretű személygépkocsiknál, mint a nagyméretűeknél, de egy alacsonyabb meredekségű rendeltetési görbe orvosolja ezt a hatást. Az alacsony meredekség továbbá segít ellensúlyozni a kilométer-teljesítmény súlyozásának hiányát.

A könnyű haszongépjárművek esetében a költségek és az eloszlás szempontjából a 80–100% meredekségű határértékgörbe előnyös, amennyiben a tömeghez kötött rendeltetés lehetőségét vesszük figyelembe. Az alapterületet alkalmazva a költségek 110%-os meredekség mellett a legalacsonyabbak, ugyanakkor e meredekség valószínűleg visszas ösztönzést eredményezne és az alapterület növeléséhez vezetne, ezért a 100%-os meredekség tűnik a legkedvezőbb megoldásnak.

A személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek görbéinek meredeksége várhatóan nem gyakorol jelentősebb hatást az innovációra, a versenyképességre vagy a kkv-kra. Mivel nem

fogalmazódtak meg előzetes várakozások a 2020-ra alkalmazandó meredekségre vonatkozóan, a tervezhetőség kérdése nem merül fel ebben a tekintetben.

Ami a környezetre gyakorolt hatást illeti, a vizsgálat alapján a meredekség megváltoztatására irányuló szakpolitikai lehetőségek nem járnak számottevő következménnyel. A járműkilométer gépjárműflottán belüli kissé eltérő eloszlása miatt azonban potenciális másodlagos, valamint a viselkedést befolyásoló hatásokról lehet beszámolni. Ennek megfelelően a személygépkocsik esetében környezetvédelmi okokból az alacsony meredekség tűnik kedvezőnek. A könnyű haszongépjárművek szempontjából ez a hatás nem lényeges. A társadalmi vonatkozásban elmondható, hogy a személygépkocsik görbéjének meredeksége az új járművek viszonylagos árának szegmensek közötti eloszlására gyakorol hatást. Ennek megfelelően tehát az alacsonyabb meredekség előnyös. A könnyű haszongépjárművekre nem gyakorol hatást e tényező, mivel ez utóbbi járműveket elsősorban üzleti célból helyezik forgalomba, és megvásárlásuk rendeltetésfüggő.

Mentességek

A 2015 utáni időszakra vonatkozó kibocsátáscsökkentés biztosítása érdekében ajánlatosnak tűnik aktualizálni a szakosodott gyártóktól elvárt kibocsátási erőfeszítéseket. Ez összhangban van a semleges versenyre vonatkozó célkitűzéssel, mivel a regisztrációk 300 000-ben megállapított felső határértéke következtében az érintett gyártók az uniós gépjárműpiac legfeljebb 2,5%-át tarthatják fenn, mielőtt a hagyományos CO₂-szabályozási rendszer alá tartoznának. E szakosodott gyártókra vonatkozó CO₂-követelményeknek nincs közvetlen hatása a kkv-kra. A mentességek környezeti szempontból kedvezőek, hiszen a kibocsátás csökkentésére kötelezik a gyártókat.

Az egyszerűsítés és az adminisztratív terhek csökkentésének hatásai

Érdemes megfontolni a „de minimis küszöbérték” bevezetését a kis mennyiségben gyártók esetében, illetve a kkv méretű gyártók kizárását. A vállalkozásokra és a Bizottságra háruló adminisztratív terheknek az eltérési eljárások elkerülhetővé tételével történő csökkentése révén gazdasági előnyökre lehetne szert tenni (a becslések szerint ez gyártónként mintegy 25 000 EUR-t, a Bizottságnál pedig kérelmenként körülbelül 10 000 EUR-t jelentene). A kisebb mértékű kibocsátáscsökkentés – mind a személygépkocsik, mind a könnyű haszongépjárművek vonatkozásában – elhanyagolható környezeti hatással járna. A társadalmi hatások is várhatóan elenyészőek lennének.

Az adminisztratív eljárás egyszerűsítése ezekben az esetekben zökkenőmentesebb értékelési eljárást tenne lehetővé. Az egyszerűsítés várhatóan nem gyakorol jelentősebb hatást a környezetre és a társadalomra nézve. A közvetlenül érintett vállalkozások előnyeitől eltekintve a „de minimis küszöbérték” nem befolyásolná a versenyképességet, a kereskedelmet, a kkv-kat vagy az innovációt.

6. A LEHETŐSÉGEK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

A könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan 147 g/km-ben megállapított 2020-as célérték megvalósítható.

A dokumentum végén található 1. és 2. táblázat összefoglaló áttekintést ad a különböző módzatok gazdaságra, környezetre és társadalomra gyakorolt hatásairól.

Az elvégzett vizsgálat alapján a következő lehetőségeket célszerű előnyben részesíteni:

- Mind a könnyű haszongépjárművek, mind a személygépkocsik esetében a tömeg maradjon a rendeltetési paraméter.
- A határértékfüggvény maradjon lineáris.
- A határértékfüggvény meredeksége a személygépkocsik esetében legyen körülbelül 60%, a könnyű haszongépjárművek esetében pedig 100%.
- A mentességi rendszereket ki lehetne oly módon igazítani, hogy ne szerepeljenek bennük a legkisebb gyártók. Az adminisztratív terhek csökkentése érdekében pedig egyszerűsíteni kell az eljárást.
- Aktualizálni kell a szakosodott gyártóktól elvárt kibocsátáscsökkentési erőfeszítéseket, hogy tükrözzék az ipartól megkövetelt átlagos erőfeszítéseket.
- A többletkibocsátási díjakat 95 EUR/g/jármű szinten kell tartani.

7. MONITORING ÉS ÉRTÉKELÉS

Az előrelépés főbb mutatói az átlagos újgépkocsi-flotta és új könnyűhaszongépjármű-flotta alakulásával vannak összefüggésben, továbbá a fajlagos CO₂-kibocsátással és a rendeltetéssel kapcsolatos adatokra vonatkoznak. Ez utóbbiak rögzítésére azért van szükség, mert a jármű rendeltetésében bekövetkező változások megkövetelhetik a rendeltetési görbe későbbi kiigazítását. Egyéb rendeltetési paraméterek, mint például az alapterület vagy a hasznos teher nyomon követése azok megfelelőségének értékelése céljából történik.

A Bizottság ezen kívül adatokat fog gyűjteni a mentességi kérelmek számával, a gyártók által javasolt célértékekkel, valamint az öko-innovációs kérelmek számával és a megítélt öko-innovációs hitelekkel kapcsolatban.

1. táblázat: A módozatok különböző lehetőségeitől függő hatások összehasonlítása személygépkocsik esetében

Módozatok	Lehetőségek	Előnyök	Hátrányok
Rendeltetési paraméter	Tömeg	Szabályozási biztonság – nincs változás a jelenleg hatályos rendelethez képest. Egyenletesebb eloszlás a gépjárműszegmensek között.	Magasabb a visszás ösztönzés kockázata, mint az alapterülethez kötött paraméter esetében. Technológiai szempontból nem teljesen semleges, mivel nem kedvez a súlycsökkentésnek. A gyártók többletköltségei átlagosan 2%-kal magasabbak, mint az alapterülethez kötött paramétert alkalmazva, hiszen nem honorálja a gépjármű súlyának csökkentését.
	Alapterület	A gyártók többletköltsége átlagosan mintegy 2%-kal kevesebb, mint a tömeghez kötött rendeltetési paramétert alkalmazva. Jobban ösztönzi a gépjármű súlyának csökkentését.	Nincs meg a szabályozási biztonság – eltérés a jelenleg hatályos rendelethez képest. Kevésbé egyenletes eloszlás a gépjárműszegmensek között. A rendeltetési paraméter megváltoztatásához kapcsolódó többletköltségek.
A határértékgörbe meredeksége	Meredekség <100%	Összességében valamivel alacsonyabb költségek. Megelőzhető a visszás ösztönzés komoly kockázata. Ellensúlyozza a kilométer-teljesítmény súlyozásának hiányát. Az összes CO ₂ - és szennyezőanyag-kibocsátásra gyakorolt kedvező hatás. Társadalmilag méltányosabb (kisebb relatív árnövekedés a kisméretű autók esetében).	A járműenkénti tényleges költségnövekedés kevésbé egyenletes a gépjárműszegmensek között.
	Meredekség >100%	A járműenkénti tényleges költségnövekedés egyenletesebb a gépjárműszegmensek között.	Összességében valamivel magasabb költségek. Visszás ösztönzés megnövekedett kockázata. Társadalmilag kevésbé méltányos (nagyobb relatív árnövekedés a kisméretű autók esetében).

Eltérések	„De minimis küszöbérték”	Kisebb adminisztratív teher a kkv-kon és a Bizottságon.	Valamivel kisebb mértékű kibocsátáscsökkentés.
	A szakosodott gyártók mentességeinek aktualizálása	A versenyképesség szempontjából semlegesebb. Valamivel nagyobb mértékű CO ₂ -megtakarítás.	Magasabb költségek a mentességből előnyt élvező szakosodott gyártóknál.

2. táblázat: A különböző módozatok hatásainak összehasonlítása a könnyű haszongépjárművek esetében

Módozatok	Lehetőségek	Előnyök	Hátrányok
Rendeltetési paraméter	Tömeg	Szabályozási biztonság – nincs változás a jelenleg hatályos rendelethez képest. Egyenletesebb eloszlás a gépjárműszegmensek között. A tömeg növelését eredményező visszas ösztönzés korlátozása.	Összességében valamivel magasabb gyártói többletköltségek, főleg 100% feletti meredekségű görbe esetén. Technológiai szempontból nem teljesen semleges, mivel nem kedvez a súlycsökkentésnek.
	Alapterület	Összességében valamivel alacsonyabb gyártói többletköltségek 80% feletti meredekségű görbe esetén. Jobban ösztönzi a gépjármű súlyának csökkentését.	Nincs meg a szabályozási biztonság – eltérés a jelenleg hatályos rendelethez képest; várhatóan magasabb többletköltségek a célkitűzések közötti három éves rés következtében. Nem lineáris határértékgörbe alkalmazását követeli meg. Kevésbé egyenletes eloszlás a gépjárműszegmensek között. Különösen magas költségnövekedés súlytana néhány gyártót az alapterülethez kötött paraméterre történő átállás miatt. Könnyebben manipulálható, mint a tömeg, de ezt vissza lehet szorítani a határértékgörbe megfelelő formájával és meredekségével.
A határértékgörbe meredeksége	Meredekség <100%	Minimalizálja a visszas ösztönzés kockázatát mindkét rendeltetés esetében. Tömeghez kötött rendeltetés esetén 80–100% meredekség mellett a legalacsonyabbak a költségek. Tömeghez kötött rendeltetés esetén 100% közeli meredekség mellett a legalacsonyabbak a költségek és a legegyszerűsebb az eloszlás.	Alapterülethez kötött rendeltetés esetén 60–80% meredekség mellett a legmagasabbak a költségek. 80% alatti meredekség esetén egyenlőtlen költségeloszlás a szegmensek között.

	Merekség >100%	Alapterülethez kötött rendeltetés és 100% feletti merekség alacsonyabb költségek. Alapterülethez kötött rendeltetés és 110% feletti merekség esetén egyenletesebb eloszlás a szegmensek között.	A visszas ösztönzés megnövekedett kockázata mindkét paraméter esetében. Tömeghez kötött rendeltetés és 110% feletti merekség esetén magasabb költségek és kevésbé egyenletes eloszlás a szegmensek között.
Eltérések	„De minimis küszöbérték”	Kisebb adminisztratív teher a kkv-kon és a Bizottságon.	Valamivel kisebb mértékű kibocsátáscsökkentés.