



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.11.8.
SWD(2017) 651 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról és a 715/2007/EK rendelet módosításáról (átdolgozás)

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

Vezetői összefoglaló
Hatásvizsgálat az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO ₂ -kibocsátási követelmények meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló rendeletre irányuló átdolgozási javaslatához
A. A fellépés szükségessége
Miért van szükség fellépésre? Milyen problémát kell megoldani?
A jelenleg hatályos rendeletek 2020/2021-ig uniós szintű CO₂-kibocsátási célértékeket határoznak meg az új személygépkocsik és kisteherautók tekintetében. A kapcsolódó követelmények a mai napig az innováció előmozdításának és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiákba való beruházások ösztönzésének alapvető eszközei. Hozzájárultak ahhoz, hogy az uniós gépjárműipar megtarthassa globális vezető szerepét a technológia terén és csökkenteni tudja az új járművek szén-dioxid-kibocsátásait. A fogyasztók élvezhették a tüzelőanyag-költségek csökkenésével járó előnyöket. Ugyanakkor sor került a következő fő problémák meghatározására: 1) a leghatékonyabb – köztük az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes – járművek nem terjedtek el kellő mértékben ahhoz, hogy teljesülhessenek a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek és javulhasson a levegőminőség, különösen a városokban; 2) a fogyasztók lehetséges tüzelőanyag-megtakarításoktól esnek el; 3) fennáll annak a kockázata, hogy a kibocsátáscsökkentésre irányuló gépjárműipari technológiák területén tapasztalható elégtelen innováció következtében az EU hosszú távon elveszti versenyelőnyét.
Mi a kezdeményezés várható eredménye?
A kezdeményezés várható eredményei a következők: 1) a személygépkocsikból és kisteherautók CO₂-kibocsátásai költséghatékony csökkentése révén hozzájárul a Párizsi Megállapodás keretében tett uniós kötelezettségvállalások teljesüléséhez; 2) csökkenti a fogyasztók tüzelőanyag-költségeit; 3) fokozza az uniós gépjárműipar versenyképességét.
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés?
További uniós fellépés hiányában a jövőben aligha lehetne tovább csökkenteni az új személygépkocsik és kisteherautók CO₂-kibocsátását. A 2020 utáni időszakra vonatkozó CO₂-kibocsátási követelmények segíteni fogják a tagállamokat abban, hogy teljesítsék a közös kötelezettségvállalási rendelet értelmében javasolt, 2030-ra szóló, kötelező erejű kibocsátáscsökkentési célkitűzéseiket. A nemzeti és helyi szintű kezdeményezések önmagukban vélhetően kevésbé volnának eredményesek, mivel összehangoltság hiányában magukban rejtik a belső piac széttöredezésének kockázatát.

B. Megoldások
Milyen jogalkotási és nem jogalkotási szakpolitikai alternatívák merültek fel? Van-e előnyben részesített megoldás? Miért?
Különböző szakpolitikai alternatívák merültek fel a következő kérdések tekintetében: 1) CO₂-kibocsátási célértékek; 2) az erőfeszítések megosztása a gyártók között; 3) az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes járművek (LEV/ZEV) használatának ösztönzése; 4) a költséghatékony végrehajtás elemei; 5) az irányítás megerősítése.
Ki melyik alternatívát támogatja?
A célértékek szintje tekintetében a gyártók általában kevésbé ambiciózus célkitűzéseket támogatnak a 2030-as évre vonatkozóan, mint a környezetvédelmi és fogyasztóvédelmi NGO-k, amelyek mind a 2025-ös, mind pedig a

2030-as évre ambiciózusabb célok kitűzését szorgalmazzák. Ami az erőfeszítések megosztását illeti, rendeltetési paraméterként a gyártók a jármű tömegén alapuló határértékgörbét, míg a nem kormányzati szervezetek az alapterületet részesítik előnyben. Jóllehet a gépjárműipar képviselőinek többsége ellenzi az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes járművekkel kapcsolatos kötelező célértékeket, az akkumulátorgyártók és a villamosenergia-termelők, az infrastruktúrákba beruházók, a levegőminőségi problémákkal küzdő városok, valamint a környezetvédelmi és közlekedési NGO-k üdvözik ezt a megközelítést. A fogyasztóvédelmi szervezetek álláspontja e tekintetben semleges.

C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai

Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei?

A személygépkocsik esetében az alapforgatókönyv szerintieken felüli CO₂-kibocsátás-csökkentés 2005 és 2030 között várhatóan 4-től 11,4 százalékpontig terjed. 2020 és 2030 között a légszennyező anyagok kibocsátása a NO_x tekintetében 2–8 százalékponttal, a PM_{2,5} tekintetében pedig 10 százalékponttal fog csökkenni. A kisteherautók esetében a CO₂-kibocsátás-csökkentés 2005 és 2030 között várhatóan 4,8-től 14,1 százalékpontig terjed. 2020 és 2030 között a kisteherautókból származó légszennyező anyagok kibocsátása a NO_x tekintetében akár 9 százalékponttal, a PM_{2,5} tekintetében akár 10 százalékponttal csökkenhet.

Egy 2030. évi, átlagos új személygépkocsi esetében, 15 éves élettartamot feltételezve a teljes tulajdonlási költségek vonatkozásában 1 000 és 2 000 EUR közötti fogyasztói előnnyel lehet számolni. Egy 2030. évi, átlagos új kisteherautó esetében ezek a megtakarítások 3 800 és 4 400 EUR közé tehetők. Mind az első, mind pedig a második felhasználó nettó megtakarítást könyvelhet el, ami az alacsonyabb jövedelemmel rendelkező fogyasztók számára is előnyöket jelent.

Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)?

A gyártási költségek növekedése kihat a járművek árára, így új jármű vásárlása esetén a fogyasztóknak és a vállalkozásoknak magasabb induló költségekkel kell számolniuk. Az egész járműállományra vonatkozó, szigorúbb CO₂-kibocsátási célértékek tovább emelik ezeket a költségeket. Egy 2030-ban nyilvántartásba vett, átlagos új személygépkocsi esetében a többletköltség 400 és 2 700 EUR között lesz, egy 2030. évi, átlagos új kisteherautó esetében pedig 400 és 2 400 EUR között.

Hogyan érinti a fellépés a vállalkozásokat, köztük a kis- és középvállalkozásokat és a mikrovállalkozásokat?

Az elemzés alapján kedvező gazdasági hatásokra lehet számítani, ideértve a kis- és középvállalkozásokat érintő hatásokat is. Az EU-ban évente kevesebb mint 1 000 új személygépkocsi nyilvántartásba vételért felelős, kis autógyártók mentesülnek a CO₂-kibocsátási követelmények alól. A hatékonyabb kisteherautókat használó kvv-k jelentős előnyökhöz jutnak a tüzelőanyag-megtakarítás révén. Az autóipari értékláncban a hagyományos technológiákat alkalmazó kis- és középvállalkozásoknak minden bizonnyal alkalmazkodniuk kell az új körülményekhez, de ők is élvezhetik majd az új és hatékonyabb technológiák iránti növekvő keresletből származó előnyöket.

Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?

Becslések szerint a tüzelőanyagokból származó vámbevétel-kiesés 2030-ban az EU-28 GDP-jének 0,04 %-a lesz. Ezt azonban várhatóan valamennyi vizsgált forgatókönyvben kompenzálni fogják a közvetett adókból származó többletbevételek.

Lesznek-e egyéb jelentős hatások?

Az autók és a kisteherautók terén létrejövő ambiciózus, ugyanakkor reális és költséghatékony szabályozási keret hozzá fog járulni ahhoz, hogy az uniós gépjárműipar megőrizze globális versenyképességét és piaci jelenlétét. A fosszilis tüzelőanyagok iránti alacsonyabb igényeknek köszönhetően az EU energiabiztonsági helyzete középtávon jelentősen javulni fog.

D. További lépések

Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?

Az új jogszabály hatékonyságának felülvizsgálatára 2024-ben kerülhet sor, összehangolva más jogszabályi rendelkezések – mint például a kibocsátáskereskedelmi rendszerről szóló javaslatban és a közös kötelezettségvállalási rendeletre irányuló javaslatban foglaltak – felülvizsgálatával.

