



Brüsszel, 2021.7.14.
SWD(2021) 614 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM
A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű
haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott
éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban zajló megerősítése tekintetében történő
módosításáról**

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -
{SWD(2021) 613 final}

Összefoglaló
Az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások felülvizsgálatára vonatkozó hatásvizsgálat
A. A fellépés szükségessége
Mi a probléma lényege, és miért jelent problémát uniós szinten?
Uniós szinten három kiemelt problémát sikerült azonosítani: (1) a könnyű haszongépjárművek nem járulnak hozzá kellő mértékben a 2030-re elérendő 55 %-os ÜHG-csökkentéshez és a 2050-re elérendő klímasemlegességhez; (2) fennáll annak a kockázata, hogy a fogyasztók kimaradnak a kibocsátásmentes járművek nyújtotta előnyökből; valamint (3) az uniós gépjárműipari értéklánc esetében fennáll annak a kockázata, hogy elveszíti technológiai vezető szerepét. A hatásvizsgálat az e problémák kiváltó okait és a leginkább érintett érdekelt feleket is felvázolja.
Mit kellene elérni?
A kezdeményezés a következő egyedi célkitűzéseket kívánja megvalósítani: (1) a személygépkocsikból és kisteherautókból származó szén-dioxid-kibocsátás költséghatékony csökkentése révén hozzájárulni a 2030-ig elérendő, legalább 55 %-os ÜHG-kibocsátáscsökkentési célértékhez és a 2050-ig teljesítendő klímasemlegességi célkitűzéshez; (2) a kibocsátásmentes járművek szélesebb körben történő elterjedéséből származó előnyök biztosítása a fogyasztók és az állampolgárok részére; (3) a kibocsátásmentes technológiákkal összefüggő innováció ösztönzése és így az uniós gépjárműipari értéklánc technológiai vezető szerepének erősítése, valamint a foglalkoztatás ösztönzése.
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?
Az éghajlatváltozás határokön átnyúló probléma, amelynél az összehangolt uniós fellépés hatékonyan egészíti ki és erősíti a nemzeti és helyi szintű fellépéseket. További uniós fellépés nélkül önmagukban a nemzeti és helyi kezdeményezések valószínűleg nem lennének elegendőek, és fennáll a belső piac felszabdálásának kockázata. Az uniós fellépés a teljes gépjárműipari értéklánc számára biztosítaná a szükséges hosszú távú stabil piaci jelzést és a kibocsátásmentes járművek elterjedéséhez szükséges, jelentős mértékű tőkeberuházások által igényelt szabályozási bizonyosságot.
B. Megoldások
Milyen alternatívák kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített alternatíva? Amennyiben nincs, miért nincs?
Több szakpolitikai alternatíva merült fel, ezek három fő kategóriába sorolhatók: i. a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célértékek szintje, időzítése és módosítai; ii. a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre (ZLEV) vonatkozó külön ösztönző; iii. a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok potenciális hozzájárulásának a célértékeknek való megfelelés értékelése érdekében történő figyelembe vételét szolgáló mechanizmus. Az előnyben részesített alternatíva keretében a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célérték (a 2021-hez viszonyított csökkenés, %-ban kifejezve) 2030-tól jelentős mértékben megerősödik, ötéves lépésekben csökken. A többletkibocsátási díjakból származó esetleges bevételek továbbra is az általános uniós költségvetés részét képezik. A kifejezetten a ZLEV-re vonatkozó jelenlegi ösztönző mechanizmus 2030-tól megszűnik. Nem kerül bevezetésre a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok potenciális hozzájárulásának figyelembe vételét szolgáló mechanizmus.
Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?
A nyilvános konzultáció eredményei alapján a szén-dioxid-célértéket illetően a gépjárműgyártók azt kérték, hogy a jelenlegi, 2025-re vonatkozó célértékek ne módosuljanak. 2030-ra vonatkozóan és azt

követően az ambíciószintnek az elősegítő körülményektől kellene függenie. A hatóságok és általánosságban az NGO-k támogatták, hogy 2025-re és 2030-ra ambiciózusabb célértékeket, 2035-re és 2040-re pedig új célértékeket határozzanak meg. A környezetvédelemmel foglalkozó NGO-k legkésőbb 2035-ig teljesítendő, nulla kibocsátásra vonatkozó célértékeket tartottak fontosnak. A célértékek időzítését illetően a gépjárműgyártók támogatták az 5 éves lépésekből álló megközelítés folytatását. A környezetvédelemmel foglalkozó NGO-k évente csökkenő célértékek, vagy egy, 2027-ben meghatározandó időközi célérték megállapítására szólítottak fel. A ZLEV-re vonatkozó ösztönző mechanizmust illetően a gyártóknak az volt a véleménye, hogy azt jelenlegi formájában kell fenntartani. A környezetvédelemmel foglalkozó NGO-k ezt az ösztönző programot megszüntetnék, amint az elektromos járművek részaránya elér egy bizonyos szintet. Az üzemanyagtermelők és az alkatrészbeszállítók véleménye szerint a megfelelésértékelésnek figyelembe kell vennie a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok használatából eredő kibocsátáscsökkentéseket. A környezetvédelmi NGO-k ez ellen érveltek.

C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai

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

Az előnyben részesített alternatíva jelentősen hozzájárul a gépkocsik és kisteherautók szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséhez. Az erre az ágazatra vonatkozó, előrejelzett kibocsátáscsökkentés 2005-höz képest 2030-ban 32–33 %, 2035-ben 56–66 %, 2040-ben pedig 83–89 % lesz. A légszennyező anyagok kibocsátásának csökkenéséhez is hozzá fog járulni: az alaphelyzethez képest az elkerült légszennyező anyagok becsült kumulatív költsége a 2030 és 2040 közötti időszakban 49–59 milliárd EUR. A fogyasztókat érintő előnyök a teljes tulajdonlási költségre vonatkozó, a teljes uniós új járműállományra átlagolt átlagos nettó megtakarítások tekintetében egy 2030-as gépkocsira vonatkozóan akár a 330–600 EUR-t, egy kisteherautónál pedig a 340–600 EUR-t is elérhetik, az első felhasználó esetében. Egy 2040-es gépkocsi esetében ez az összeg közel 2 800–3 100 EUR-ra, egy 2040-es kisteherautó esetében pedig 5 200–5 500 EUR-ra emelkedik. A második felhasználó esetében is keletkezik nettó megtakarítás. A társadalmi haszon a teljes élettartam során 860–1 600 EUR között van egy 2030-as gépkocsi, és 1 000–1 200 EUR között egy 2030-as kisteherautó esetében. Egy 2040-es gépkocsi esetében ez az összeg nagyjából 4 600–5 100 EUR-ra, egy 2040-es kisteherautó esetében pedig 5 600–6 400 EUR-ra emelkedik. A 2030–2050 közötti időszakban az alapszinthez képest a dízel és benzin halmazott megtakarításai a 913–1 100 Mtoe tartományban várhatók, ami csökkenti az EU importfüggését. A teljes gazdaságra jellemző GDP és foglalkoztatás pozitívan alakul. Különösen a munkahelyek száma nő 2030-ban, 2040-ben pedig tovább emelkedik. Az előrejelzések szerint azonban várható a hagyományos motorokhoz tartozó alkatrészek gyártásával kapcsolatos munkahelyek megszűnése, ezért az átmenet megkönnyítése érdekében az ágazatban szükség lesz a munkavállalók átképzésére.

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

A gépjárműipari gyártók költségei emelkednek, mivel a szigorúbb szén-dioxid-célértéket teljesítéséhez újabb technológiákat kell bevezetni az új járműállományban. Egy 2030-as új jármű esetében a teljes uniós új járműállományra átlagolt többletköltségek a 300–550 EUR (személygépkocsik) és a 450–940 EUR (kisteherautók) tartományban mozognak. Egy 2040-es gépkocsi esetében ez az összeg nagyjából 1 400–1 700 EUR-ra, egy 2040-es kisteherautó esetében pedig 2 300–2 700 EUR-ra emelkedik.

Milyen hatást gyakorol a fellépés a kkv-kra és a versenyképességre?

Az elemzés alapján kedvező gazdasági hatásokra lehet számítani, ideértve a kis- és középvállalkozásokat érintő hatásokat is. A kisteherautókat használó kkv-k jelentős üzemanyag-megtakarításokat érhetnek el. Bár előfordulhat, hogy a hagyományos gépjárműipari technológiákat előálló kkv-knek alkalmazkodniuk kell, ugyanakkor élvezhetik az új technológiák iránti megnövekedett keresletből származó új lehetőségeket.

Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?
Bár a GDP-re gyakorolt hatás összességében pozitív lesz, az üzemanyag jövedéki adójának elmaradása 2030-ban a becslések szerint az EU-27 GDP-jének mintegy 0,01 %-át fogja kitenni. E veszteségeket tagállami szinten lehet kiegyensúlyozni, például közvetett adóztatással. Nem lesz a nemzeti közigazgatásra gyakorolt további adminisztratív hatás.
Lesznek-e egyéb jelentős hatások?
A személygépkocsikból és kisteherautókból származó szén-dioxid-kibocsátásokra vonatkozó ambiciózus, költséghatékony hosszú távú szabályozási keret előrejelezhetőséget nyújt, és segíti az EU gépjárműiparát technológiai vezető szerepének megőrzésében.
Arányosság?
A javasolt intézkedés arányos az EU által vállalt éghajlat-politikai célkitűzések elérésével.
D. További lépések
Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?
Az új jogszabály hatékonyságának felülvizsgálatára kerülhet sor, összehangolva más jogszabályi rendelkezések – mint például a kibocsátáskereskedelmi rendszerről szóló javaslatban és a közös kötelezettségvállalási rendeletre irányuló javaslatban foglaltak – felülvizsgálatával.