



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 16 Ιουλίου 2021
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2021/0197(COD)

10906/21
ADD 5

CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108
IA 139

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	15 Ιουλίου 2021
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2021) 614 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO ₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2021) 614 final.

σνημμ.: SWD(2021) 614 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.7.2021
SWD(2021) 614 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των
προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα
και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη
κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης**

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

Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης
Εκτίμηση των επιπτώσεων σχετικά με την αναθεώρηση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO ₂ για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
A. Ανάγκη ανάληψης δράσης
Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί αποτελεί πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;
Έχουν εντοπιστεί τρία βασικά προβλήματα σε επίπεδο ΕΕ: 1) τα ελαφρά οχήματα συμβάλλουν ανεπαρκώς στην επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 και κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050· 2) οι καταναλωτές κινδυνεύουν να μην αξιοποιήσουν τα οφέλη των οχημάτων μηδενικών εκπομπών· και 3) η αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας στην ΕΕ κινδυνεύει να χάσει την τεχνολογική υπεροχή της. Στην εκτίμηση των επιπτώσεων περιγράφονται επίσης οι παράγοντες που προκαλούν τα προβλήματα αυτά, καθώς και τα ενδιαφερόμενα μέρη που επηρεάζονται περισσότερο.
Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;
Σκοπός της πρωτοβουλίας είναι η επίτευξη των ακόλουθων ειδικών στόχων: 1) να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 και της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, μειώνοντας τις εκπομπές CO ₂ από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά με οικονομικά αποδοτικό τρόπο· 2) να αποφέρει οφέλη για τους καταναλωτές και τους πολίτες από την ευρύτερη διάδοση οχημάτων μηδενικών εκπομπών· 3) να τονώσει την καινοτομία στις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών και, επομένως, να ενισχύσει την τεχνολογική υπεροχή της αξιακής αλυσίδας της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ και να τονώσει την απασχόληση.
Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);
Η κλιματική αλλαγή αποτελεί διασυννοριακό πρόβλημα, στο οποίο η συντονισμένη δράση της ΕΕ συμπληρώνει και ενισχύει αποτελεσματικά τις δράσεις σε εθνικό και σε τοπικό επίπεδο. Αν δεν αναληφθεί περαιτέρω δράση σε επίπεδο ΕΕ, οι πρωτοβουλίες που λαμβάνονται αποκλειστικά σε εθνικό και τοπικό επίπεδο είναι πιθανόν να αποβούν ανεπαρκείς και ενέχουν τον κίνδυνο κατακερματισμού της εσωτερικής αγοράς. Η δράση της ΕΕ θα προσφέρει σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας το αναγκαίο μακροπρόθεσμο, σταθερό μήνυμα της αγοράς και την απαιτούμενη κανονιστική ασφάλεια για τις μεγάλες κεφαλαιουχικές επενδύσεις που είναι αναγκαίες για τη διάδοση οχημάτων μηδενικών εκπομπών.
B. Λύσεις
Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Αν όχι, γιατί;
Διερευνήθηκαν διάφορες επιλογές πολιτικής, οι οποίες ομαδοποιήθηκαν σε τρεις κύριες κατηγορίες: i) επίπεδα, χρονοδιάγραμμα και ρυθμίσεις όσον αφορά τους στόχους εκπομπών CO ₂ για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά· ii) ειδικά κίνητρα για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (ZLEV)· iii) μηχανισμός για τη συνεκτίμηση της δυνητικής συμβολής των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για σκοπούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τους στόχους. Στο πλαίσιο της προτιμώμενης επιλογής, τα επίπεδα-στόχος για τις εκπομπές CO ₂ από τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά (% μείωση σε σύγκριση με το 2021) ενισχύονται σημαντικά από το 2030, μειούμενα ανά πενταετία. Τα πιθανά έσοδα από το τίμημα υπέρβασης εκπομπών παραμένουν μέρος του γενικού προϋπολογισμού της ΕΕ. Ο ισχύων ειδικός μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα ZLEV καταργείται από το 2030. Δεν θεσπίζεται μηχανισμός για τη συνεκτίμηση της δυνητικής συμβολής των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.
Ποιες απόψεις διατύπωσαν οι διάφοροι ενδιαφερόμενοι φορείς; Ποιος υποστηρίζει την κάθε

επιλογή;
Με βάση τα αποτελέσματα της ανοικτής δημόσιας διαβούλευσης, όσον αφορά τα επίπεδα-στόχο για τις εκπομπές CO₂, οι κατασκευαστές οχημάτων ζήτησαν να μην επέλθουν αλλαγές στους τρέχοντες στόχους που έχουν τεθεί για το 2025. Για την περίοδο από το 2030 και μετά, το επίπεδο φιλοδοξίας θα πρέπει να εξαρτάται από τις ευνοϊκές συνθήκες. Οι δημόσιες αρχές και οι ΜΚΟ εν γένει υποστήριξαν τον καθορισμό πιο φιλόδοξων στόχων για το 2025 και το 2030 και νέων στόχων για το 2035 και το 2040. Οι περιβαλλοντικές ΜΚΟ ζήτησαν να τεθεί στόχος μηδενικών εκπομπών το αργότερο έως το 2035. Όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα των στόχων, οι κατασκευαστές οχημάτων υποστήριξαν τη συνέχιση της προσέγγισης καθορισμού στόχων ανά πενταετία. Οι περιβαλλοντικές ΜΚΟ ζήτησαν να τεθούν στόχοι μειούμενοι σε ετήσια βάση ή ένας ενδιάμεσος στόχος το 2027. Όσον αφορά τον μηχανισμό παροχής κινήτρων για τα ZLEV, οι κατασκευαστές εξέφρασαν την άποψη ότι θα πρέπει να διατηρήσει την τρέχουσα μορφή του. Οι περιβαλλοντικές ΜΚΟ ζήτησαν την κατάργηση αυτού του καθεστώτος παροχής κινήτρων μόλις το μερίδιο των ηλεκτρικών οχημάτων φθάσει σε ένα ορισμένο επίπεδο. Οι παραγωγοί καυσίμων και οι προμηθευτές εξαρτημάτων εξέφρασαν την άποψη ότι η αξιολόγηση της συμμόρφωσης θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις μειώσεις εκπομπών λόγω της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Οι περιβαλλοντικές ΜΚΟ αντιτάχθηκαν σε αυτήν τη συνεκτίμηση.
Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής
Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (ειδιάλλως, των κυριότερων επιλογών);
Η προτιμώμενη επιλογή συμβάλλει σημαντικά στη μείωση των εκπομπών CO₂ από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά. Οι προβλεπόμενες μειώσεις εκπομπών για αυτόν τον τομέα σε σύγκριση με το 2005 κυμαίνονται μεταξύ 32 % και 33 % το 2030, 56 % και 66 % το 2035 και μεταξύ 83 % και 89 % το 2040. Θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων: το εκτιμώμενο σωρευτικό κόστος των ρύπων που θα αποφευχθούν σε σύγκριση με το βασικό σενάριο κατά την περίοδο 2030-2040 ανέρχεται σε 49 έως 59 δισ. EUR. Τα οφέλη για τους καταναλωτές όσον αφορά τη μέση καθαρή εξοικονόμηση στο συνολικό κόστος ιδιοκτησίας, υπολογιζόμενη ως μέσος όρος του στόλου καινούργιων οχημάτων της ΕΕ, ανέρχονται σε 330 έως 600 EUR για ένα αυτοκίνητο του 2030 και σε 340 έως 600 EUR για ένα ημιφορτηγό του 2030, για τον πρώτο χρήστη. Αυξάνονται στα 2 800 έως 3 100 EUR περίπου για ένα αυτοκίνητο του 2040 και στα 5 200 έως 5 500 EUR περίπου για ένα ημιφορτηγό του 2040. Καθαρή εξοικονόμηση προκύπτει επίσης για τον δεύτερο χρήστη. Τα κοινωνικά οφέλη καθ' όλη τη διάρκεια ζωής κυμαίνονται μεταξύ 860 και 1 600 EUR για ένα αυτοκίνητο του 2030 και μεταξύ 1 000 και 1 200 EUR για ένα ημιφορτηγό του 2030. Αυξάνονται σε 4 600 έως 5 100 EUR περίπου για ένα αυτοκίνητο του 2040 και σε 5 600 έως 6 400 EUR για ένα ημιφορτηγό του 2040. Κατά την περίοδο 2030-2050, επιτυγχάνεται σωρευτική εξοικονόμηση πετρελαίου ντίζελ και βενζίνης της τάξης των 913 έως 1 100 εκατ. ΤΠΠ σε σχέση με το βασικό σενάριο, εξέλιξη που μειώνει την εξάρτηση της οικονομίας της ΕΕ από τις εισαγωγές. Το ΑΕΠ και η απασχόληση στο σύνολο της οικονομίας επηρεάζονται θετικά. Ειδικότερα, ο αριθμός των θέσεων εργασίας αυξάνεται το 2030 και ακόμη περισσότερο το 2040. Ωστόσο, προβλέπεται απώλεια θέσεων εργασίας που σχετίζονται με την παραγωγή εξαρτημάτων για συμβατικούς κινητήρες και, ως εκ τούτου, θα χρειαστεί η επανειδίκευση των εργαζομένων στον τομέα για να διευκολυνθεί η μετάβαση.
Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (ειδιάλλως, των κυριότερων επιλογών);
Το κόστος για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων αυξάνεται, καθώς πρέπει να αναπτυχθούν πρόσθετες τεχνολογίες στον στόλο των καινούργιων οχημάτων προκειμένου να επιτευχθούν οι αυστηρότεροι στόχοι για το CO₂. Για ένα καινούργιο όχημα του 2030, το πρόσθετο κόστος, υπολογιζόμενο ως μέσος όρος του στόλου καινούργιων οχημάτων της ΕΕ, κυμαίνεται μεταξύ 300 και 550 EUR (αυτοκίνητα) και μεταξύ 450 και 940 EUR (ημιφορτηγά). Το κόστος αυξάνεται σε 1 400 έως 1 700 EUR για ένα αυτοκίνητο του 2040 και σε 2 300 έως 2 700 EUR περίπου για ένα ημιφορτηγό του 2040.

Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;
Από την ανάλυση προκύπτει θετικός οικονομικός αντίκτυπος, μεταξύ άλλων και για τις ΜΜΕ. Οι ΜΜΕ που χρησιμοποιούν ημιφορτηγά θα επωφεληθούν σε μεγάλο βαθμό από την εξοικονόμηση καυσίμων. Παρόλο που οι ΜΜΕ που παράγουν συμβατικές τεχνολογίες αυτοκινήτων ενδέχεται να χρειαστεί να προσαρμοστούν, θα επωφεληθούν επίσης από νέες ευκαιρίες λόγω της πρόσθετης ζήτησης για νέες τεχνολογίες.
Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικητικές αρχές;
Παρόλο που ο συνολικός αντίκτυπος στο ΑΕΠ θα είναι θετικός, η απώλεια εσόδων από δασμούς επί των καυσίμων το 2030 εκτιμάται περίπου στο 0,01 % του ΑΕΠ της ΕΕ των 27. Οι απώλειες αυτές μπορούν να αντισταθμιστούν σε επίπεδο κρατών μελών, για παράδειγμα μέσω της έμμεσης φορολογίας. Δεν υπάρχουν πρόσθετες διοικητικές επιπτώσεις για τις εθνικές διοικητικές αρχές.
Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;
Ένα φιλόδοξο, οικονομικά αποδοτικό μακροπρόθεσμο κανονιστικό πλαίσιο για τις εκπομπές CO ₂ από τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά θα προσφέρει προβλεψιμότητα και θα βοηθήσει την αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ να διατηρήσει την τεχνολογική της υπεροχή.
Αναλογικότητα;
Η προτεινόμενη δράση είναι αναλογική για την επίτευξη των κλιματικών στόχων για τους οποίους έχει δεσμευτεί η ΕΕ.
Δ. Παρακολούθηση
Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;
Θα προβλεφθεί επανεξέταση της αποτελεσματικότητας της νέας νομοθεσίας, ευθυγραμμιζόμενη με την επανεξέταση της λοιπής νομοθεσίας, όπως στην πρόταση κανονισμού για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ) και τον επιμερισμό των προσπαθειών.