



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 14 Νοεμβρίου 2017
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2017/0293 (COD)

14217/17
ADD 4

CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 170

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	9 Νοεμβρίου 2017
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2017) 651 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο Εκτίμηση επιπτώσεων για πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO ₂ από ελαφρά οχήματα και σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (αναδιατύπωση)

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2017) 651 final.

συνημμ.: SWD(2017) 651 final

Βρυξέλλες, 8.11.2017
SWD(2017) 651 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

Εκτίμηση επιπτώσεων για πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα και σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (αναδιατύπωση)

[...]

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

Περίληψη
Εκτίμηση επιπτώσεων για αναδιατυπωμένη πρόταση κανονισμού για τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO ₂ για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011
A. Ανάγκη ανάληψης δράσης
Γιατί; Ποιο είναι το πρόβλημα που εξετάζεται;
Οι ισχύοντες κανονισμοί έθεσαν στόχους σε επίπεδο ΕΕ για τις εκπομπές CO₂ για τα καινούργια αυτοκίνητα και ημιφορτηγά έως το 2020/2021. Τα πρότυπα ανέκαθεν αντιπροσώπευαν ένα θεμελιώδες εργαλείο για την προώθηση της καινοτομίας και των επενδύσεων σε τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών CO₂. Βοήθησαν την αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ να διατηρήσει παγκόσμια τεχνολογική πρωτοπορία και να μειώσει τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια οχήματα. Οι καταναλωτές επωφελήθηκαν από το χαμηλότερο κόστος καυσίμων. Ωστόσο, διαπιστώθηκαν τα ακόλουθα βασικά προβλήματα: 1) η ανεπαρκής αποδοχή των πιο αποδοτικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, ώστε να ανταποκριθούμε στις δεσμεύσεις της συμφωνίας του Παρισιού και να συμβάλουμε στη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα, ιδίως στις αστικές περιοχές· 2) οι καταναλωτές δεν εκμεταλλεύονται τη δυνατότητα εξοικονόμησης καυσίμων· 3) ο κίνδυνος απώλειας του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της ΕΕ λόγω της ανεπαρκούς καινοτομίας των τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία σε μακροπρόθεσμη βάση.
Τι αναμένεται να επιτευχθεί με την παρούσα πρωτοβουλία;
Η πρωτοβουλία αναμένεται: 1) να συμβάλει στην επίτευξη των δεσμεύσεων της ΕΕ στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού με τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά με οικονομικά αποδοτικό τρόπο· 2) να μειώσει το κόστος της κατανάλωσης καυσίμων για τους καταναλωτές· και 3) να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ και να τονώσει την απασχόληση.
Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ;
Χωρίς περαιτέρω δράση της ΕΕ είναι πιθανό να υπάρξει μικρή πρόσθετη ουσιαστική μείωση των εκπομπών CO₂ από τα καινούργια αυτοκίνητα και ημιφορτηγά. Τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ μετά το 2020 θα βοηθήσουν τα κράτη μέλη να επιτύχουν τους δεσμευτικούς στόχους μείωσης των εκπομπών για το 2030 που προτείνονται στο πλαίσιο του κανονισμού περί επιμερισμού των προσπαθειών. Οι εθνικές και τοπικές πρωτοβουλίες από μόνες τους είναι πιθανό να είναι λιγότερο αποτελεσματικές, διότι ενδέχεται να μην έχουν συνοχή, με αποτέλεσμα τον κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς.

B. Λύσεις
Ποιες νομοθετικές και μη νομοθετικές επιλογές πολιτικής έχουν εξεταστεί; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Γιατί;
Εξετάστηκαν διάφορες επιλογές πολιτικής για τα ακόλουθα θέματα: 1) στόχοι για τις εκπομπές CO₂· 2) κατανομή των προσπαθειών μεταξύ των κατασκευαστών· 3) κίνητρα για οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών (LEV/ZEV)· 4) στοιχεία για την οικονομικά αποδοτική εφαρμογή· 5) ενίσχυση της διακυβέρνησης
Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;
Όσον αφορά τα επίπεδα-στόχους, οι κατασκευαστές, γενικά, υποστηρίζουν λιγότερο φιλόδοξους στόχους για το 2030 σε σύγκριση με τις περιβαλλοντικές ΜΚΟ και τις ΜΚΟ καταναλωτών, που υποστηρίζουν πιο φιλόδοξους στόχους για το 2025 και το 2030. Όσον αφορά την κατανομή των προσπαθειών, οι κατασκευαστές

υποστηρίζουν μια καμπύλη οριακών τιμών με βάση τη μάζα, ενώ ότι οι ΜΚΟ προτιμούν το αποτύπωμα ως παράμετρο χρηστικότητας. Ενώ η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ως επί το πλείστον κατά της προσέγγισης LEV/ZEV, οι παραγωγοί συσσωρευτών και οι παραγωγοί ηλεκτρικής ενέργειας, οι επενδυτές υποδομών, οι ευρωπαϊκές πόλεις που αντιμετωπίζουν προβλήματα ποιότητας του αέρα, καθώς και οι περισσότερες ΜΚΟ για το περιβάλλον και τις μεταφορές υποστηρίζουν μια τέτοια προσέγγιση. Οι οργανώσεις καταναλωτών τηρούν εν προκειμένω ουδέτερη στάση.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (αν υπάρχουν, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών);

Οι πρόσθετες μειώσεις των εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα μεταξύ 2005 και 2030, επιπλέον του βασικού σεναρίου, κυμαίνονται από 4 έως 11,4 εκατοστιαίες μονάδες. Μεταξύ 2020 και 2030 οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων μειώνονται κατά 2 έως 8 εκατοστιαίες μονάδες για το NO_x και έως και 10 εκατοστιαίες μονάδες για τα PM_{2.5}. Για τα ημιφορτηγά, οι πρόσθετες μειώσεις των εκπομπών CO₂ μεταξύ 2005 και 2030 κυμαίνονται από 4,8 έως 14,1 εκατοστιαίες μονάδες. Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων των ημιφορτηγών μειώνονται κατά έως και 9 (NO_x) ή 10 (PM_{2.5}) εκατοστιαίες μονάδες μεταξύ 2020 και 2030.

Τα οφέλη για τους καταναλωτές από την άποψη του «συνολικού κόστους ιδιοκτησίας» για ένα «μέσο καινούργιο αυτοκίνητο» το 2030 είναι μεταξύ 1 000 EUR και 2 000 EUR, λαμβανομένης υπόψη μιας διάρκειας ζωής 15 ετών. Για ένα «μέσο καινούργιο ημιφορτηγό» το 2030, οι εξοικονομήσεις αυτές κυμαίνονται μεταξύ 3 800 EUR και 4 400 EUR. Καθαρές εξοικονομήσεις σημειώνονται τόσο για τον πρώτο όσο και για τον δεύτερο χρήστη. Συνεπώς, επωφελούνται επίσης οι ομάδες καταναλωτών με χαμηλότερα εισοδήματα.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (αν υπάρχει, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών);

Το κόστος παραγωγής θα αυξηθεί και αυτό θα επηρεάσει την τιμή του οχήματος, και, ως εκ τούτου, οι καταναλωτές/επιχειρήσεις θα αντιμετωπίσουν υψηλότερο αρχικό κόστος για ένα καινούργιο όχημα. Το εν λόγω κόστος αυξάνεται με αυστηρότερα επίπεδα-στόχους εκπομπών CO₂ που θα ισχύουν για όλα τα οχήματα. Για ένα μέσο καινούργιο αυτοκίνητο που θα ταξινομηθεί το 2030 κυμαίνονται από 400 EUR έως 2 700 EUR. Για ένα μέσο καινούργιο ημιφορτηγό που θα ταξινομηθεί το 2030 κυμαίνονται από 400 EUR έως 2 400 EUR.

Πώς θα επηρεαστούν οι επιχειρήσεις, οι ΜΜΕ και οι πολύ μικρές επιχειρήσεις;

Από την ανάλυση προκύπτει θετικός οικονομικός αντίκτυπος, μεταξύ άλλων και για τις ΜΜΕ. Οι κατασκευαστές μικρών αυτοκινήτων με λιγότερες από 1 000 ταξινομήσεις νέων οχημάτων στην ΕΕ ετησίως εξαιρούνται από τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂. Οι ΜΜΕ ως χρήστες πιο αποδοτικών ημιφορτηγών θα επωφεληθούν σε μεγάλο βαθμό από την εξοικονόμηση καυσίμων. Στην αλυσίδα αξίας της αυτοκινητοβιομηχανίας, οι ΜΜΕ που παράγουν συμβατικές τεχνολογίες ενδέχεται να χρειαστεί να προσαρμοστούν εν προκειμένω, αλλά επίσης θα επωφεληθούν από την πρόσθετη ζήτηση για νέες και πιο αποδοτικές τεχνολογίες.

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικητικές αρχές;

Η απώλεια εσόδων από δασμούς επί των καυσίμων το 2030 εκτιμάται σε περίπου 0,04 % του ΑΕΠ της ΕΕ-28. Σε όλα τα σενάρια που αξιολογήθηκαν, η εν λόγω απώλεια θεωρείται ότι θα αντισταθμιστεί από αύξηση των έμμεσων φόρων.

Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;

Ένα φιλόδοξο αλλά ρεαλιστικό και οικονομικά αποδοτικό κανονιστικό πλαίσιο για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά θα βοηθήσει την αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ να διατηρήσει την παγκόσμια ανταγωνιστικότητά της και την πρόσβαση στις αγορές. Λόγω της μείωσης των αναγκών για ορυκτά καύσιμα, η κατάσταση της ενεργειακής ασφάλειας της ΕΕ θα βελτιωθεί με μεγαλύτερα οφέλη σε μεσοπρόθεσμο επίπεδο.

Δ. Συνέχεια

Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;

Επανεξέταση της αποτελεσματικότητας της νέας νομοθεσίας θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί το 2024, ευθυγραμμιζόμενη με την επανεξέταση της λοιπής νομοθεσίας, όπως στην πρόταση κανονισμού για το σύστημα εμπορίας εκπομπών και τον επιμερισμό των προσπαθειών.