



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 18 Μαΐου 2018
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2018/0143 (COD)

8922/18
ADD 4

CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	17 Μαΐου 2018
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2018) 186 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο Πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO2 των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2018) 186 final.

συνημμ.: SWD(2018) 186 final

Βρυξέλλες, 17.5.2018
SWD(2018) 186 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

Πρόταση Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

{COM(2018) 284 final} - {SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final}

Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης

Εκτίμηση επιπτώσεων για την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά τη θέσπιση προτύπων για τις εκπομπές CO₂ νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων

A. Ανάγκη ανάληψης δράσης

Γιατί; Ποιο είναι το πρόβλημα;

Μεταξύ του 1990 και του 2015, οι εκπομπές CO₂ βαρέων επαγγελματικών οχημάτων αυξήθηκαν περίπου κατά 19 %. Οι εκπομπές CO₂ βαρέων επαγγελματικών οχημάτων επί του παρόντος δεν ρυθμίζονται εντός της ΕΕ, σε αντίθεση με τις εκπομπές αυτοκινήτων και μικρών φορτηγών.

Πολλές από τις διαθέσιμες αποδοτικές ως προς το κόστος τεχνολογίες για τη βελτίωση της αποδοτικότητας των καυσίμων δεν εφαρμόζονται ευρέως στην αγορά, παρόλο που το κόστος τους είναι χαμηλό και θα μπορούσαν να επιφέρουν υψηλή καθαρή εξοικονόμηση πόρων. Αυτό οφείλεται κυρίως στις ατελείς και ασύμμετρες πληροφορίες που παρέχονται στην αγορά νέων οχημάτων, δεδομένου ότι είναι πολύπλοκο για τους μεταφορείς, κυρίως τις ΜΜΕ, να έχουν πρόσβαση και να αξιοποιούν πλήρως τις τεχνικές πληροφορίες για τις τεχνολογίες αυτές.

Ως εκ τούτου, τα προβλήματα που έχουν προσδιοριστεί είναι τα εξής:

- 1) Οι εκπομπές CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα πρόκειται να αυξηθούν, εάν δεν ληφθούν περαιτέρω μέτρα, κατά 6 % μεταξύ 2015 και 2030.
- 2) Οι μεταφορείς και οι πελάτες τους χάνουν την ευκαιρία να εξοικονομήσουν καύσιμα.
- 3) Οι ευρωπαίοι κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και οι προμηθευτές εξαρτημάτων κινδυνεύουν να χάσουν την ηγετική θέση που κατέχουν στον τομέα της τεχνολογίας, καθώς σημαντικές αγορές όπως οι ΗΠΑ, ο Καναδάς, η Ιαπωνία και η Κίνα έχουν εφαρμόσει τα τελευταία χρόνια πρότυπα εκπομπών για να τονώσουν την καινοτομία και να βελτιώσουν άμεσα την αποδοτικότητα των οχημάτων.

Τα επηρεαζόμενα μέρη περιλαμβάνουν τον γενικό πληθυσμό, τους μεταφορείς εμπορευματικών μεταφορών και τους κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Τι αναμένεται να επιτευχθεί με την παρούσα πρωτοβουλία;

Η πρωτοβουλία θα πρέπει: 1) να συμβάλλει στην επίτευξη των δεσμεύσεων της ΕΕ στο πλαίσιο της Συμφωνίας του Παρισιού, μειώνοντας τις εκπομπές CO₂ από οχήματα με κινητήρα, 2) μειώνοντας το κόστος λειτουργίας των μεταφορέων και το κόστος μεταφοράς για τους καταναλωτές, 3) διατηρώντας την τεχνολογική και καινοτόμο ηγετική θέση των κατασκευαστών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και των προμηθευτών εξαρτημάτων της ΕΕ

Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ;

Η δράση της ΕΕ είναι αποδοτική ως προς το κόστος και θα εξασφαλίσει συντονισμένα μέτρα σε όλα τα κράτη μέλη για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Η μεμονωμένη δράση των κρατών μελών δεν επαρκεί.

B. Λύσεις

Ποιες νομοθετικές και μη νομοθετικές επιλογές πολιτικής έχουν εξεταστεί; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Γιατί;

Έπειτα από ανάλυση των μέτρων πολιτικής της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών, προσδιορίστηκε η ανάγκη θέσπισης προτύπων για τις εκπομπές CO₂. Με τον τρόπο αυτό θα οριστεί ένα συμπληρωματικό μέτρο από την πλευρά της προσφοράς σε επίπεδο ΕΕ, με στόχο την εξασφάλιση της αποτελεσματικής εξάλειψης των ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα των μεταφορών από βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Για τον σχεδιασμό των προτύπων CO₂, εξετάστηκαν διάφορες επιλογές πολιτικής όσον αφορά:

- 1) τους στόχους για τις εκπομπές CO₂
- 2) Επιμερισμός του στόχου για τις εκπομπές CO₂ για το σύνολο του στόλου της ΕΕ σε ομάδες οχημάτων και κατασκευαστές
- 3) Κίνητρα για οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών (LEV/ZEV)
- 4) Στοιχεία για την αποδοτική ως προς το κόστος εφαρμογή
- 5) Ενίσχυση της διακυβέρνησης

Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;

Η πλειονότητα των ενδιαφερομένων υποστηρίζει τον καθορισμό στόχων για τις εκπομπές CO₂ βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε επίπεδο ΕΕ. Οι κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων υποστηρίζουν λιγότερο φιλόδοξους στόχους σε σύγκριση με τις ΜΚΟ και υποστηρίζουν έναν ενιαίο στόχο για τις εκπομπές CO₂ ανά κατασκευαστή. Όσον αφορά τα LEV/ZEV, οι κατασκευαστές υποστηρίζουν τα πιστωτικά υπερμάρια, ενώ οι ΜΚΟ τάσσονται υπέρ μιας εντολής. Η αποδοτική ως προς το κόστος εφαρμογή υποστηρίζεται από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς με τους κατασκευαστές να τάσσονται υπέρ της τραπεζικής αποταμίευσης και του δανεισμού και τις οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών υπέρ της εμπορίας. Τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη υποστηρίζουν την παρακολούθηση των πιστοποιημένων τιμών για τις εκπομπές CO₂ έναντι των πραγματικών εκπομπών.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής**Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);**

Οι εξεταζόμενες επιλογές καλύπτουν μια σειρά από πορείες στόχων μείωσης των εκπομπών CO₂ έως το 2030.

Σε όλες τις διαφορετικές επιλογές που εξετάστηκαν για τα επίπεδα στόχους, οι μειώσεις εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα το 2030, σε σχέση με τη γραμμή βάσης, κυμαίνονται από 3 % έως 8 %. Έως το 2030, οι εκπομπές NO_x μειώνονται κατά 1,3 % έως 4,7 % και οι εκπομπές PM_{2,5} κατά 0,6 %.

Αναμένονται σημαντικά καθαρά οφέλη για την κοινωνία στο σύνολό της καθώς και για τους μεταφορείς και τους καταναλωτές. Αυξάνονται καθώς τα επίπεδα των στόχων για τις εκπομπές CO₂ καθίστανται αυστηρότερα. Τα καθαρά οικονομικά οφέλη από κοινωνική άποψη, περιλαμβανομένου του κόστους CO₂ που αποφεύγεται, κυμαίνονται από 9 377 έως 52 369 EUR ανά φορτηγό προς ταξινόμηση το 2025 και από 41 567 έως 87 278 EUR ανά φορτηγό προς ταξινόμηση το 2030.

Στην πρώτη και δεύτερη περίπτωση χρήσης, η σωρευτική καθαρή εξοικονόμηση, δηλαδή η διαφορά μεταξύ εξοικονόμησης καυσίμου και κόστους κατασκευής, κυμαίνεται από 5 413 έως 37 589 EUR ανά φορτηγό το 2025 και από 22 032 έως 82 429 EUR ανά φορτηγό το 2030. Αυτό ισοδυναμεί με εξοικονόμηση 1-4 % των λειτουργικών δαπανών του το 2025 και 3-12 % το 2030.

Σύμφωνα με μια ανάλυση των αποδοτικών ως προς το κόστος τεχνολογιών που είναι ήδη διαθέσιμες ή πρόκειται να είναι διαθέσιμες βραχυπρόθεσμα, η πλήρης εφαρμογή τους θα επιτρέψει τη μείωση των εκπομπών μεταξύ 15 % και 20 % το 2025 σε σύγκριση με τη γραμμή βάσης.

Οι υψηλότερες αβεβαιότητες σχετικά με τις επιδόσεις και το κόστος των πιο προηγμένων τεχνολογιών και, ειδικότερα, των εναλλακτικών συστημάτων ισχύος που βασίζονται στην ύπαρξη υποδομής εναλλακτικών καυσίμων, θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη σκοπιμότητα επιλογών στόχων υψηλότερου επιπέδου το 2030.

Το συνολικό κόστος των εμπορευματικών μεταφορών από βαρέα επαγγελματικά οχήματα ανά δραστηριότητα μειώνεται ελαφρώς, κατά λιγότερο από 1 % το 2025 και κατά 1 έως 3 % το 2030.

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

Το κόστος κατασκευής θα αυξηθεί και έτσι οι μεταφορείς που αγοράζουν ένα νέο φορτηγό θα αντιμετωπίσουν υψηλότερο αρχικό κόστος. Για ένα μέσο νέο φορτηγό προς ταξινόμηση το 2025, κυμαίνεται από 858 EUR έως 27 797 EUR και το 2030, κυμαίνεται από 4 657 EUR έως 58 760 EUR σε όλες τις υπό εξέταση επιλογές. Σε σχετικούς όρους, το κόστος αυτό αντιστοιχεί σε ποσοστό μεταξύ 0,8 % και 25,3 % της τιμής αγοράς του οχήματος.

Πώς θα επηρεαστούν οι μεγάλες, οι μικρομεσαίες και οι πολύ μικρές επιχειρήσεις;

Οι μεταφορείς, κυρίως οι ΜΜΕ, αναμένεται να επωφεληθούν από τη μειωμένη κατανάλωση καυσίμου. Οι οικονομίες που προκύπτουν εκτιμάται ότι υπερβαίνουν σημαντικά το πρόσθετο κόστος ενός νέου φορτηγού που είναι εξοπλισμένο με τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών CO₂. Οι ΜΜΕ που προμηθεύουν τέτοιες τεχνολογίες σε κατασκευαστές βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα επωφεληθούν από την πρόσθετη ζήτηση.

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

Τα φορολογικά έσοδα στην ΕΕ των 28 αναμένεται να μειωθούν ελαφρώς λόγω της μείωσης των πωλήσεων ντίζελ.

Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;

Ένα ρυθμιστικό πλαίσιο για τις εκπομπές CO₂ βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα βοηθήσει την αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ να διατηρήσει την παγκόσμια τεχνολογική και καινοτόμο ηγετική της θέση και την πρόσβασή της στις αγορές. Λόγω των μειωμένων αναγκών σε ορυκτά καύσιμα, η κατάσταση της ΕΕ στον τομέα της ενεργειακής ασφάλειας θα βελτιωθεί.

Δ. Παρακολούθηση**Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική; Μέχρι 4 σειρές**

Προβλέπεται αρχική επανεξέταση το 2022 που θα αφορά την αποτελεσματικότητα της νομοθεσίας. Η επανεξέταση 1) θα καθορίσει ή θα επιβεβαιώσει τον στόχο για το 2030, 2) θα επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής σε άλλες ομάδες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, δηλαδή λεωφορεία και μικρότερα φορτηγά, 3) θα επανεξετάσει την αποτελεσματικότητα των τρόπων υλοποίησης, για παράδειγμα το καθεστώς παροχής κινήτρων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.