



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2018. május 18.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2018/0143 (COD)

8922/18
ADD 4

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

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2018. május 17.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2018) 186 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA amely a következő dokumentumot kíséri Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az új nehézgépjárművek CO ₂ -kibocsátási előírásainak meghatározásáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a SWD(2018) 186 final számú dokumentumot.

Melléklet: SWD(2018) 186 final

Brüsszel, 2018.5.17.
SWD(2018) 186 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE
az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátási előírásainak meghatározásáról**

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

Vezetői összefoglaló	
Az új nehézgépjárművek CO ₂ -kibocsátási előírásainak megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat hatásvizsgálata	
A. A fellépés szükségessége	
Miért van szükség fellépésre? Milyen problémát kell megoldani?	
1990 és 2015 között a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátása mintegy 19 %-kal nőtt. A személygépkocsik és a kisteherautók kibocsátásával ellentétben a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátása jelenleg nincs szabályozva az Unióban. Az üzemanyag-hatékonyság javítására szolgáló számos könnyen hozzáférhető és költséghatékony technológia nincs széles körben elterjedve a piacon, annak ellenére, hogy kedvező áron beszerezhetők, és jelentős nettó megtakarításokat eredményezhetnének. Ez elsősorban az új járművek piacán belül tapasztalható nem megfelelő és aszimmetrikus tájékoztatásnak tudható be, mivel a fuvarozók – amelyek főként kkv-k – nehezen férnek hozzá az ilyen technológiákra vonatkozó műszaki információkhoz, ezért nem képesek azok teljes körű kiaknázására. Ennek eredményeképp a következő problémák azonosítására került sor: 1) További fellépés hiányában a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátása akár 6 %-kal is nőhet a 2015 és 2030 közötti időszakban. 2) A fuvarozók és ügyfelek nem részesülnek az üzemanyag-megtakarítások előnyeiben. 3) Fennáll a kockázata annak, hogy az európai nehézgépjármű-gyártók és alkatrész-beszállítók elveszítik a technológiai innováció területén betöltött vezető pozíciójukat, mert a nagy piacokon, így például az Egyesült Államokban, Kanadában, Japánban és Kínában az elmúlt években kibocsátási előírásokat vezettek be az innováció ösztönzése és a járművek hatékonyságának gyors ütemű javítása érdekében. Az érintett felek közé tartozik a lakosság, a teherfuvarozók és a nehézgépjármű-gyártók.	
Mi a kezdeményezés várható eredménye?	
A kezdeményezésnek: 1) hozzá kell járulnia az Unió Párizsi Megállapodás szerinti azon kötelezettségvállalásainak teljesítéséhez, amelyek a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányulnak; 2) csökkentenie kell a fuvarozók működési költségeit és a fogyasztókra háruló szállítási költségeket; 3) meg kell őriznie az uniós nehézgépjármű-gyártók és alkatrész-beszállítók technológiai és innovációs vezető pozícióját	
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés?	
Az uniós szintű fellépés költséghatékony, és biztosítja, hogy a tagállamok összehangolt intézkedéseket hoznak az éghajlatváltozás elleni küzdelem érdekében. Nem valószínű, hogy a tagállamok önálló fellépései elegendőek lennének a probléma kezeléséhez.	

B. Megoldások	
Milyen jogalkotási és nem jogalkotási szakpolitikai alternatívák merültek fel? Van-e előnyben részesített megoldás? Miért?	
A közlekedéssel kapcsolatos uniós szakpolitikai intézkedések elemzését követően megállapítást nyert, hogy CO₂-kibocsátási előírások bevezetésére van szükség. Ezzel egy uniós szintű kiegészítő kínálatoldali intézkedés születne meg a nehézgépjárművekkel végzett fuvarozás ágazatának hatékony dekarbonizációja érdekében. A CO₂-kibocsátásra vonatkozó előírások kidolgozását illetően különböző szakpolitikai alternatívák megvizsgálására került sor az alábbiakra vonatkozóan: 1) CO₂-kibocsátási célértékek 2) A teljes uniós állományra vonatkozó CO₂-kibocsátási célértékek elosztása a járműcsoportok és a gyártók között 3) Az alacsony kibocsátású és a kibocsátásmentes járművek (LEV/ZEV) használatának ösztönzése 4) A költséghatékony végrehajtás elemei	

5) Az irányítás megerősítése
Ki melyik alternatívát támogatja?
Az érdekelt felek többsége a nehézgépjárművek uniós szintű CO ₂ -céltértékeinek bevezetését támogatja. A nem kormányzati szervezetekhez képest a nehézgépjármű-gyártók a kevésbé ambiciózus céltértékeket részesítik előnyben, és gyártónként egyetlen CO ₂ -céltérték meghatározását támogatják. Az alacsony kibocsátású és a kibocsátásmentes járműveket illetően a gyártók az extra kibocsátási egységek mellett tették le a voksukat, míg a nem kormányzati szervezetek egy előírást támogatnak. A költséghatékony végrehajtás mindegyik érdekelt fél támogatását élvezi. A gyártók a tartalékolási és előzetes felhasználási mechanizmust, míg a társadalmi szervezetek a kereskedést látják megfelelő megoldásnak. A legtöbb érdekelt fél a tanúsított CO ₂ -értékek nyomán követését támogatja a valós vezetési feltételek mellett mért kibocsátásokkal szemben.
C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai
Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei?
A megvizsgált alternatívák 2030-ig tartó CO₂-csökkentési céltértékpályákra terjednek ki. A céltértékek szintjének tekintetében a megvizsgált alternatívák 2030-ig a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának 3–8 %-os csökkentését irányozzák elő az alapértékhez képest. 2030-ra a NO_x-kibocsátások 1,3 % és 4,7 % közötti mértékben, a finomrézecske-kibocsátások pedig legtöbb 0,6 %-kal csökkennének. Jelentős nettó előnyök valószínűsíthetők úgy a társadalom egésze, mint a fuvarozók és a fogyasztók számára. Ezek az előnyök a CO₂-céltértékek szigorodásával egyre inkább nőnek. A társadalmi szempontból jelentkező nettó gazdasági előnyök közül megemlíthetők az elkerült CO₂-költségek, amelyek a 2025-ben nyilvántartásba vett tehergépkocsik esetében tehergépkocsinként 9 377–52 369 EUR-t tennének ki, míg ez az érték a 2030-ban nyilvántartásba vett tehergépkocsik esetében 41 567–87 278 EUR összegre emelkedne. Az első és második használati ciklus szempontjából az összesített nettó megtakarítás, azaz az üzemanyag-megtakarítások és a gyártási költségek közötti különbség 2025-ben tehergépkocsinként 5 413–37 589 EUR, 2030-ban pedig tehergépkocsinként 22 032–82 429 EUR lenne. Ez 2025-ben a működési költségek 1–4 %-ának, 2030-ban pedig a működési költségek 3–12 %-ának megtakarítását jelentené. A már hozzáférhető vagy hamarosan elérhetővé váló költséghatékony technológiák elemzése rávilágított, hogy ezek teljes bevezetésével 2025-ben az alapértékhez képest 15–20 %-os kibocsátáscsökkentés lenne elérhető. A fejlettebb technológiák, különösen az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájától függő alternatív erőátviteli rendszerek teljesítményével és költségeivel kapcsolatos nagyobb bizonytalanságok gátolhatják a magasabb csökkentési céltértékek megvalósíthatóságát 2030-ban. A nehézgépjárművekkel végzett teherszállítás tevékenységenkénti teljes költsége 2025-ben 1 %-nál kisebb mértékben, 2030-ra pedig 1 % és 3 % közötti mértékben csökkenne.
Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)?
A gyártási költségek megnövekednének, ami az új tehergépkocsit vásároló fuvarozók számára magasabb előzetes költségeket jelentene. A különböző alternatíváktól függően egy 2025-ben nyilvántartásba vett átlagos új tehergépkocsi esetében ez 858 és 27 797 EUR közötti összeget, 2030-ban pedig 4 657 és 58 760 EUR közötti összeget jelent. Relatív értelemben ez a jármű vételárának 0,8–25,3 %-át jelenti.
Hogyan érinti a fellépés a vállalkozásokat, köztük a kis- és középvállalkozásokat és a mikrovállalkozásokat?
A fuvarozók elsősorban kkv-k, amelyeknek várhatóan haszna származna az alacsonyabb üzemanyag-fogyasztásból. A becslések szerint a megtakarítások jelentősen meghaladnák a CO ₂ -kibocsátást csökkentő technológiákkal felszerelt új tehergépkocsikhoz kapcsolódó többletköltségeket. A nehézgépjármű-gyártók számára ilyen technológiákat szállító kkv-knak előnyére válna a megnövekedett kereslet.
Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?
A várakozások szerint a 28 uniós tagállamban a dízelüzemű járművek eladásainak visszaesése az adóbevételek enyhe csökkenését fogja okozni.
Lesznek-e egyéb jelentős hatások?

A nehézgépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó keretszabályozás segíteni fog az uniós gépjárműiparnak a technológiai és innovációs világvezető pozíció megőrzésében és a piacra jutásban. A fosszilis üzemanyagok iránti igény csökkenése javítani fog az Unió energiabiztonsági helyzetén.

D. További lépések

Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára? Legfeljebb 4 sor

2022-re a jogszabály eredményességének korai felülvizsgálata van előirányozva. A felülvizsgálat (1) meghatározza vagy megerősíti a 2030-as célértéket, (2) kiterjeszti a rendelet hatályát a nehézgépjárművek egyéb csoportjaira, például az autóbuszokra és a kisebb tehergépkocsikra, (3) megvizsgálja a végrehajtási módszerek, például a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó ösztönzőrendszer eredményességét.