EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2022.11.10.
SWD(2022) 360 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyásáról (Euro 7), továbbá a 715/2007/EK rendelet és az 595/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

{COM(2022) 586 final} - {SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final}

Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálat a személygépkocsikra, kisteherautókra, tehergépkocsikra és autóbuszokra vonatkozó Euro 7 kibocsátási előírások kidolgozásáról

A. A fellépés szükségessége

Mi a probléma lényege, és miért jelent problémát uniós szinten?

A káros kibocsátások csökkentése terén a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásra (RDE) vonatkozó vizsgálatok 2017-es bevezetésével elért eredmények ellenére a személygépkocsikra/kisteherautókra, illetve a tehergépkocsikra/autóbuszokra vonatkozó Euro 6/VI kibocsátási előírások értékelése során három fő problémát tártak fel, amelyek azt jelzik, hogy a meglévő előírások nem járulnak hozzá kellő mértékben a közúti közlekedésből származó szennyezőanyag-kibocsátás csökkentéséhez az EU-ban: 1. A járművekre vonatkozó kibocsátási előírások túlságosan bonyolultak. 2. A jelenlegi szennyezőanyag-kibocsátási határértékek elavultak, mivel számos káros szennyező anyag továbbra is szabályozatlan, és a jelenlegi technológiákkal további kibocsátáscsökkentésre van lehetőség. 3. A járművek valós vezetési feltételek melletti kibocsátását nem ellenőrzik megfelelően a jármű élettartama során (pl. az Euro 6 csak 5 éves tartóssági időszakot ír elő, miközben az uniós utakon közlekedő gépkocsik átlagos életkora 10,8 év). A személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozóan 2035-re javasolt 100 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek, valamint a piacra kerülő kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek és új Euro 6d/VI E járművek növekvő aránya ellenére sem érhető el alacsony szennyezési szint a közúti közlekedésből származó szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében sem a hagyományos szennyező anyagok esetében, mint például a nitrogén-oxidok, a kipufogógáz-eredetű részecskék vagy a metán, sem pedig az új szennyező anyagok esetében, mint például a dinitrogén-oxid vagy a fékekből és gumiabroncsokból származó nem kipufogógáz-eredetű részecskék, amelyek a motortól függetlenül is jelen vannak.

Mit kellene elérni?

Az általános célkitűzés kettős: az egységes piac megfelelő működésének biztosítása a járművek kibocsátására vonatkozó megfelelőbb, költséghatékonyabb és időtállóbb szabályok meghatározása révén; valamint a környezet és az egészség magas szintű védelmének biztosítása az EU-ban a közúti közlekedésből származó szennyezőanyag-kibocsátás további csökkentésével a szennyezőanyag-mentesség elérése érdekében, a szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervben előírtak szerint, amilyen gyorsan csak lehet. A kezdeményezés a következő konkrét célkitűzések megvalósítására irányul: 1. a jelenlegi Euro kibocsátási előírások egyszerűsítése, az igazgatási költségek csökkentése és a hatékony végrehajtás elősegítése; 2. naprakész határértékek meghatározása valamennyi releváns légszennyező anyagra vonatkozóan; valamint 3. a valós kibocsátások hatékonyabb korlátozása.

Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?

A személygépkocsikra/kisteherautókra, valamint a tehergépkocsikra/autóbuszokra vonatkozó Euro 6/VI kibocsátási előírásokkal már érvényben van egy teljeskörűen harmonizált uniós jogszabály. A nemzeti vagy nemzetközi szintű fellépés valószínűleg nem vezet optimális eredményekhez, mivel a légszennyezés és a közúti közlekedés is határokon átterjedő jelleggel bír. Uniós szintű közös fellépés nélkül a tagállamok számos, eltérő szigorúságú szabályt fogadnának el. Ez a piac széttagoltságához vezetne, és ártana az egységes piac működésének. Ezért teljes mértékben indokolt az uniós fellépés a közúti közlekedésből származó túlzott mértékű szennyezőanyag-kibocsátás problémájának kezelése érdekében.

B. Megoldások

Milyen alternatívák kínálkoznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített alternatíva? Amennyiben nincs, miért nincs?

A konkrét célkitűzésekkel párhuzamosan sor került az 1., a 2a., a 2b. és a 3a. szakpolitikai alternatíva kidolgozására (az ambiciózus digitális célkitűzésre vonatkozó 3b. alternatívát elvetették). Az összes alternatíva arra irányul, hogy egyszerűsítő intézkedések bevezetésével csökkentsék a jelenlegi Euro kibocsátási előírások összetettségét. Az összes releváns légszennyező anyagra vonatkozó naprakész kibocsátási határértékeket állapít meg a kevésbé ambiciózus zöld célkitűzéssel rendelkező 1. alternatíva, a közepesen ambiciózus zöld célkitűzéssel rendelkező 2a. és 3a. alternatíva, valamint a nagyratörő zöld célkitűzéssel rendelkező 2b. alternatíva. A valós kibocsátás korlátozását az 1. alternatíva szerint alacsony ambíciószintű, valós vezetési feltételek melletti vizsgálati határértékekkel, a 2a. alternatíva szerint közepes ambíciószintű, valós vezetési feltételek melletti vizsgálati határértékekkel és tartósságra vonatkozó követelményekkel, a 2b. alternatíva szerint magas ambíciószintű, valós vezetési feltételek melletti vizsgálati határértékekkel és tartósságra vonatkozó

követelményekkel, a 3a. alternatíva szerint pedig közepes ambíciószintű, valós vezetési feltételek melletti vizsgálati határértékekkel, tartósságra vonatkozó követelményekkel és folyamatos kibocsátás-ellenőrzésen alapuló új digitális törekvéssel teszik hatékonyabbá. Az egyes alternatívák eredményességének, hatékonyságának és koherenciájának átfogó arányossági értékelése rámutatott arra, hogy az előnyben részesített alternatíva leszűkíthető a 3a. szakpolitikai alternatívára, amely közepesen ambiciózus zöld és digitális célkitűzéssel rendelkezik a könnyű- és nehézgépjárművek vonatkozásában.

Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?

A nyilvános konzultáció jól szemléltette, hogy általában véve az ipari érdekelt felek nagyobb valószínűséggel támogatják az alapforgatókönyvet, vagyis a szakpolitikát változatlanul hagyó forgatókönyvet, amely szerint továbbra is az Euro 6/VI előírásai alkalmazandók; illetve a kevésbé ambiciózus zöld célkitűzéssel rendelkező 1. alternatívát. Hangot adtak többek között a kibocsátáscsökkentés tekintetében fennálló technológiai lehetőségekkel kapcsolatos aggodalmaiknak, különösen a 2b. alternatíva esetében. A tagállamok, a civil társadalom képviselői és a polgárok viszont inkább a közepesen ambiciózus és nagyratörő zöld és digitális célkitűzéssel rendelkező 2. és 3. szakpolitikai alternatívában szereplő intézkedéseket támogatták.

C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai

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

A hatások értékelésére az alapforgatókönyvhöz viszonyítva került sor, feltételezve a jelenleg alkalmazandó Euro 6 d/VI E szint további alkalmazását, valamint figyelembe véve a személygépkocsikra/kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások felülvizsgálatára irányuló, nemrégiben előterjesztett javaslatot. Az előnyben részesített 3a. szakpolitikai alternatíva a zöld és digitális kettős törekvés révén a közegészségre és a környezetre gyakorolt jelentős pozitív hatásokat ígér, amelyek pénzben kifejezett egészségügyi és környezeti előnyökként vannak feltüntetve az összes szennyező anyagra kiterjedően, 2050-ig. Az említett pozitív hatásokat kiváltó legfőbb tényező a káros szennyezőanyag-kibocsátás csökkentése. Például a személygépkocsik/kisteherautók NO_x-kibocsátása 2035-ben a 3a. szakpolitikai alternatívát követve csupán 221 kt lenne, míg az alapforgatókönyv szerint ez az érték 389 kt. Továbbá a tehergépkocsik/autóbuszok NO_x-kibocsátása 2035-ben a 3a. szakpolitikai alternatíva alkalmazása esetén csak 313 kt lenne, míg az alapforgatókönyv szerint 705 kt. A szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésének eredményeképpen elért egészségügyi előnyök pénzben kifejezett értéke a becslések szerint összesen 56 milliárd EUR lenne a személygépkocsik/kisteherautók vonatkozásában, illetve 134 milliárd EUR a tehergépkocsik/autóbuszok vonatkozásában a 2025–2050-es időszakban. Emellett az előnyben részesített 3a. szakpolitikai alternatíva a becslések szerint a vállalkozások számára összesen 4,7 milliárd EUR költségmegtakarítást eredményezne a személygépkocsik/kisteherautók, továbbá 0,6 EUR költségmegtakarítást a tehergépkocsik/autóbuszok vonatkozásában a 2025–2050-es időszakban.

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

Az előnyben részesített alternatíva esetében a becslések szerint növekedni fog a gépjárműipart terhelő összes szabályozási költség. Ennek oka az alapvető megfelelési költségek növekedése, ami a kibocsátáscsökkentési technológiák berendezéseinek költségeiben, valamint a kapcsolódó K+F és kalibrálási költségekben jelenik meg, beleértve a létesítmények, valamint az eszközökkel való ellátás költségeit is. 2025 és 2050 között az összes további szabályozási költség a becslések szerint 35 milliárd EUR-t tesz ki a személygépkocsik/kisteherautók vonatkozásában, illetve 18 milliárd EUR-t a tehergépkocsik/autóbuszok vonatkozásában. A becsült költségmegtakarítást is figyelembe véve a járművenkénti összköltség várhatóan 304 EUR-val nő a személygépkocsik/kisteherautók, illetve 2 681 EUR-val a tehergépkocsik/autóbuszok esetében. Az egy járműre eső költségek várhatóan nem haladják meg az átlagos járműár 2–3 %-át sem személygépkocsik/kisteherautók, sem pedig a tehergépkocsik/autóbuszok egyik járműszegmensében sem.

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

Bár az előnyben részesített alternatíva kihat a gyártók – főként nagyvállalatok – költségeire, kedvezően hat azok versenyképességére is. A rendelkezésre álló legjobb kibocsátáscsökkentési technológiák és új érzékelők használata elősegíti a hozzáférést a kulcsfontosságú nemzetközi piacokhoz, különösen tekintettel az Egyesült Államokra és Kínára, ahol szigorúbb kibocsátási határértékeket alkalmaznak. A fellépés várhatóan nem érinti jelentős mértékben a 35 azonosított kkv-szektorbeli gyártót – amelyek általában a nagy gyártók erőátviteli rendszerein alapuló személygépkocsikat gyártanak –, többek között azért, mert a kis sorozatú gyártók továbbra is mentességet élveznek majd bizonyos vizsgálatok alól.

Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?

Mivel a további szabályozási költségek a növekvő hardver- és K+F-költségekből, valamint a kapcsolódó kalibrálási költségekből erednek, azok a gépjárműgyártókat és -beszállítókat terhelik. Az ágazati szereplők várhatóan áthárítják ezeket a költségeket a fogyasztókra. Összességében nem várható a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt jelentős hatás.

Lesznek-e egyéb jelentős hatások?

A folyamatos kibocsátás-ellenőrzés révén több információ bocsátható a fogyasztók rendelkezésére a járművek kibocsátási teljesítményével kapcsolatban, ugyanakkor pedig könnyebb lesz a meg nem felelés és a meghibásodás észlelése is. Ez várhatóan kedvezően hat a fogyasztói bizalomra, és elősegíti a műszaki vizsgálati eljárások korszerűsítését. Az előnyben részesített alternatíva továbbá vélhetően némileg pozitív hatást gyakorolna az egységes piacra minden jármű tekintetében, továbbá a munkavállalói készségekre és a foglalkoztatásra. Emellett a járművekbe épített akkumulátorok tartósságának szabályozása elősegíti az akkumulátoros elektromos járművek elfogadását.

Arányosság?

A javasolt fellépés hozzájárul a kezdeményezés célkitűzésének – vagyis az EU szennyezőanyag-mentességi célkitűzésének – eléréséhez anélkül, hogy túllépné azt a mértéket, ami szükséges a jelenlegi Euro kibocsátási előírások egyszerűsítéséhez, az összes releváns légszennyező anyagra vonatkozó naprakész határértékek biztosításához, valamint a valós kibocsátások hatékonyabb korlátozásához.

D. További lépések

Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?

Számos ellenőrzési mutatót határoztak meg az Euro 7 kibocsátási előírások felülvizsgálatához, amelyre a tervek szerint az „Irány az 55 %!” kezdeményezések félidős értékelésével együtt kerül sor.