



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.11.8.
SWD(2017) 367 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat

az Európai Parlament és a Tanács irányelve

**a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló
2009/33/EK irányelv módosításáról**

{COM(2017) 653 final} - {SWD(2017) 366 final}

Vezetői összefoglaló
Hatásvizsgálat a 2009/33/EK irányelv felülvizsgálatáról
A. A fellépés szükségessége
Mi a probléma lényege és miért jelent problémát uniós szinten?
A tiszta üzemű járművekről szóló irányelv csak részben érte el fő célját, nevezetesen a tiszta üzemű (alacsony és nulla kibocsátású, illetve más alternatív üzemanyaggal működő) járművek közbeszerzésének előmozdítását. Ennek következtében a járművek piaci elterjedésére, a közbeszerzés keretében vásárolt járművek szén-dioxid- és légszennyezőanyag-kibocsátásának csökkentésére, valamint az ágazat növekedésére és versenyképességére gyakorolt hatása mérsékelt volt. A probléma hátterében az irányelv korlátozott hatálya, a járművek vásárlására vonatkozó rendelkezések nem egyértelmű volta, valamint a hatások pénzben történő kifejezésére szolgáló átfogó, összetett módszer korlátozott mértékű alkalmazása áll.
Mit kellene elérni?
A fő szakpolitikai célkitűzés a tiszta üzemű (alacsony és nulla kibocsátású, illetve egyéb alternatív üzemanyagokkal működő) járművek arányának a közbeszerzéseken belüli növelése révén előmozdítani a közúti közlekedés fenntarthatóságát és versenyképességét. A közbeszerzés hatékonyan elő fogja segíteni a tiszta üzemű járművek piaci térnyerését, valamint a szén-dioxid és a légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentését, és eközben segít fenntartani a növekedést és a versenyképességet a közlekedési ágazatban. A kezdeményezés célja ezen irányelv hatályának kiterjesztése és végrehajtásának egyszerűsítése, és egyúttal hosszú távon a tartós piaci kereslet biztosítása.
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?
Az Unió helyzetét értékelő, 2017. évi beszédben elhangzott, hogy az EU-nak világelsővé kell válnia a dekarbonizáció terén. Az EU piacain továbbra is problémát jelent a nem kielégítő mértékű kereslet. Ez a kezdeményezés olyan keresleti oldali ösztönző mechanizmust hoz létre, amely a tiszta üzemű könnyű és nehéz haszongépjárművek fokozott piaci elterjedéséhez vezet. Kiegészíti a gépkocsikra és kisteherautókra vonatkozóan a 2020 utáni időszakra kitűzött szén-dioxid-kibocsátási követelményeket, és további ösztönzést ad az alacsony és nulla kibocsátású nehézgépjárművek térnyerésének, amely gépjármű-kategóriában jelenleg nincsenek hatályban szén-dioxid-kibocsátási követelmények. Ez a kezdeményezés hosszú távú szakpolitikai iránymutatást nyújt, és támogatja a közbeszerzések stratégiai összehangolását. A hosszú távú, tartós kereslet által nyújtott biztonság ösztönözni fogja a piaci beruházásokat és a járművek költségeinek csökkenését, ami lehetővé teszi a helyi és regionális önkormányzatok számára, hogy megfelelő szakpolitikai intézkedéseket hozhassanak. Az intézkedések arányosak, és nem sértik a (tömeg)közlekedés megszervezésére vonatkozó elsődleges hatásköröket, ugyanakkor a végrehajtás tekintetében a tagállamok hatóságai számára rugalmasságot és mérlegelési jogkört biztosítanak. A felülvizsgálat a piaci lendületet a fejlettebb tagállami piacokról a kialakulóban lévő piacokra is áttérjeszti, és segít egy olyan európai szintű piaci megközelítés kialakításában, amelyet a tagállamok önmagukban nem tudnak elérni. Az európai polgárok számára jelentős közép- és hosszú távú előnyökkel jár.
B. Megoldások
Milyen lehetőségek kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített lehetőség? Amennyiben nincs, miért nincs?
A szakpolitikai lehetőségek ambíciójuk és a beavatkozás mértéke tekintetében eltérnek egymástól. Az 1. szakpolitikai lehetőség a tiszta üzemű járművekről szóló irányelv hatályon kívül helyezésében áll. A kezdeményezés fő politikai célkitűzéseit nemzeti szintű szakpolitikai intézkedések és európai szintű önkéntes fellépés révén kívánja elérni. A 2. szakpolitikai lehetőség a tiszta üzemű járművekre vonatkozóan közös fogalom meghatározást, valamint a járművek energia- és környezeti hatásainak számszerűsítésére szolgáló felülvizsgált módszert vezetne be. A tagállamoknak két lehetőség közül kellene választaniuk: az egyik, hogy a fogalom meghatározást átültetik nemzeti jogukba. Ebben az esetben nemzeti szintű szakpolitikai keretet kell létrehozniuk, amely 2030-ra szóló célkitűzéseket állapít meg. A másik lehetőség, hogy átültetik a számszerűsítésre szolgáló módszert, amelyet valamennyi állami szervnek követnie kell. A 3. szakpolitikai lehetőség (amelynek két félé, egy kevésbé ambiciózus és egy ambiciózusabb változata került kidolgozásra) a tiszta üzemű járművekről szóló irányelv hatályát kiterjeszti a járművek bérletére, lízingjére vagy

részletfizetéssel történő vásárlására, valamint egyes szállítási szolgáltatásokra vonatkozó szerződésekre. A tiszta üzemű járművek fogalmát a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási küszöbértékek (kipufogógáz-kibocsátási értékek a szén-dioxid és a légszennyező anyagok tekintetében) alapján határozza meg, és tagállami szinten elérendő minimális beszerzési célokat határoz meg. Emellett közös jelentéstételi és nyomonkövetési rendszert hoz létre. A 4. szakpolitikai lehetőség (amelynek szintén két változata, egy kevésbé ambiciózus és egy ambiciózusabb került kidolgozásra) a 3. lehetőséghez hasonlóan kiterjeszti az irányelv hatályát, azonban a tiszta üzemű járművek fogalmát az összes könnyű- és nehéz gépjármű vonatkozásában az alternatív tüzelőanyagokra vonatkozó megközelítés alapján határozza meg (akkumulátorral, üzemanyagcellával és földgázzal működő jármű, illetve hálózatról tölthető hibrid elektromos jármű), és tagállami szinten elérendő minimális beszerzési célokat határoz meg. Mind a 3., mind pedig a 4. szakpolitikai lehetőség megszünteti a hatások pénzben történő kifejezésére szolgáló módszert. Az 5. szakpolitikai lehetőség a legmélyrehatóbb változásokkal járó opció. A jelenlegi irányelv helyébe rendelet lépne, amely kötelezővé tenné a járművek energia- és környezeti hatásainak pénzben történő kifejezésére vonatkozó módszert. Ez a lehetőség a célkitűzések elérése szempontjából a leghatékonyabb, de a legmagasabb költségekkel és nagy mértékű beavatkozással jár. A 6. szakpolitikai lehetőség a tiszta üzemű járművekről szóló irányelv hatályát kiterjeszti a járművek bérlésére, lízingjére vagy részletfizetéssel történő vásárlására, valamint egyes szállítási szolgáltatásokra vonatkozó szerződésekre. A tiszta üzemű járművek tekintetében olyan fogalom meghatározást vezet be, amely a könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan kibocsátási küszöbértékeken (kipufogógáz-kibocsátási értékek a szén-dioxid és a légszennyező anyagok tekintetében) alapul, a nehézgépjárművek tekintetében pedig az alternatív üzemanyagokon, továbbá tagállami szinten elérendő minimális beszerzési célokat határoz meg. Ez az opció lehetővé teszi, hogy az irányelv nehézgépjárművekre vonatkozó követelményei a jövőben kiigazításra kerüljenek, amint uniós szinten meghatározásra kerülnek az ezekre a járművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási határértékek. Emellett közös jelentéstételi és nyomonkövetési rendszert hoz létre.
Mi az egyes érdekelttek álláspontja? Ki melyik lehetőséget támogatja? Az 1. lehetőséget az érdekelt felek nem támogatták. A 2. lehetőség esetében elismerték a tiszta üzemű járművek meghatározásának hozzáadott értékét, de általában kételyeik merültek fel azzal kapcsolatban, hogy miként lehetne biztosítani a nemzeti szakpolitikai keretek koherenciáját és ambíciójának szintjét. A köz- és magánszférabeli érdekelt felek többsége (városok, üzemeltetők, gyártók) támogatta a tiszta üzemű járművek fogalmának bevezetését: egyesek a kibocsátás-alapú, mások a tüzelőanyag-alapú meghatározást preferálták. Az autógyártók az alternatív tüzelőanyaggal működő járművekre vonatkozó, ambiciózus minimális beszerzési célérték bevezetését szorgalmazták. A közigazgatási szervek képviselőinek többsége a kibocsátás-alapú megközelítést támogatta, a minimális célértékek bevezetését csak abban az esetben üdvözlőné, ha azok nem a városok szintjén kerülnek meghatározásra. A fuvarozók hasonló álláspontot képviseltek. Hiányosságokra hívták fel a figyelmet a nehéz tehergépjárművek esetében. Az érdekelt felek egyértelmű többsége amellett foglalt állást, hogy a felülvizsgálat során el kell törölni a hatások pénzben történő kifejezésére szolgáló módszert. Az 5. lehetőséget az érdekelt felek többsége elutasította.
C. Az előnyben részesített lehetőség hatásai
Melyek az előnyben részesített lehetőség (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei? Az előnyben részesített lehetőség a 6., mivel az várhatóan csökkenteni fogja a szén-dioxid, a nitrogén-oxidok és szilárd részecskék (PM10) kibocsátását, mérsékelni fogja a szén-dioxid-kibocsátásból és a levegőszennyezésből eredő környezeti költségeket (2,2 milliárd EUR a 2020–2035-ös időszakban beszerzendő járművek teljes élettartamára vetítve). A becslések szerint ez a lehetőség a 2020–2035-ös időszakban 6 700 új munkahely létrehozását segítené elő, és 4,2 milliárd euróval növelné az ipar bevételeit.
Milyen költségekkel jár az előnyben részesített lehetőség (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)? A 6. lehetőség esetében a nettó költségmegtakarítás az alapforgatókönyvhöz képest a 2020–2035-ös időszakban 4,2 milliárd euróra becsülhető, ami szélesebb társadalmi-gazdasági előnyöket (a vállalatok bevételeinek növelése, munkahelyteremtés) és környezeti előnyöket (a szén-dioxid és légszennyező anyagok csökkentéséhez kapcsolódó előnyök) foglal magában.
Milyen hatást gyakorol az intézkedés a kkv-kra és a versenyképességre?

A könnyű haszongépjárművek esetében a kkv-kra és a versenyképességre gyakorolt hatás mérsékelt, mivel a gépjármű-piaci tranzakciókon belül a közbeszerzésben vásárolt ilyen járművek részaránya összességében alacsony. A kölcsönzéssel és lízinggel foglalkozó cégeknek ki kell igazítaniuk flottáikat, amit elő fog segíteni a járműpiacon megvalósuló egyre gyorsabb költségcsökkenés. A költségeket várhatóan át fogják hárítani az ügyfelekre, ami kedvező hatással lesz a működési költségekre. A nehéz haszongépjárművek esetében az alacsony és nulla kibocsátású járművek gyártásában részt vevő kis- és középvállalkozások profitálni fognak a változásokból, míg a hagyományos járművek gyártásában részt vevő kis- és középvállalkozásoknak alkalmazkodniuk kell azokhoz. A buszok tekintetében a világos és kiszámítható hosszú távú piaci kereslet elő fogja segíteni az ágazat versenyképességét. A járművek feltöltésére szolgáló infrastruktúrába és a villamosenergia-hálózatba való beruházások növelése kedvező hatást gyakorolna a növekedésre.
Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?
A beszerzésekkel kapcsolatos további költségek becsült összege a 2020–2035-ös időszakban 2,2 milliárd EUR. Az értékelési időszak egészére vonatkoztatva (2035-ig) az adminisztratív költségekben kis mértékű, 2,4 millió EUR összegű megtakarítás várható.
Lesznek-e egyéb jelentős hatások?
A hatásvizsgálatban nem szerepelnek egyéb jelentős hatások. A hatásvizsgálat megállapította, hogy a tüzelőanyagokra és az energiára vonatkozó adónemek közötti különbségekből kifolyólag az adóbevételekre gyakorolt hatások tagállamonként eltérhetnek.
Arányosság
A közbeszerzési eljárások stratégiai szempontok figyelembevételével összhangba kerülnek egymással. A kezdeményezés rugalmasságot biztosít a tagállamoknak és az állami szervezeteknek ahhoz, hogy a minimumkövetelményeket a nemzeti körülményekhez igazítsák. A javasolt intézkedések nem ütköznek a közlekedés szervezésével kapcsolatos tagállami hatáskörökkel, mivel a közbeszerzéseknek csupán egy részét, nem pedig az egészét érintik, és szabad választást hagynak a technológia tekintetében. A minimumkövetelmények tagállamok szerint eltérőek lesznek.
D. További lépések
Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?
A Bizottság az új jogszabályt 2027-ben fogja értékelni.