

Brusel 16. července 2021
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2021/0197(COD)

10906/21
ADD 5

CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108
IA 139

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	15. července 2021
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2021) 614 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k NÁVRHU NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO ₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2021) 614 final.

Příloha: SWD(2021) 614 final

V Bruselu dne 14.7.2021
SWD(2021) 614 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

NÁVRHU

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro
emise CO₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s
ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu**

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -
{SWD(2021) 613 final}

Souhrnný přehled
Posouzení dopadů revize výkonnostních emisních norem CO ₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla
A. Potřeba opatření
V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?
Na úrovni EU byly zjištěny tři klíčové problémy: 1) lehká užitková vozidla dostatečně nepřispívají ke snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ani k dosažení klimatické neutrality do roku 2050; 2) hrozí, že spotřebitelé nebudou moci využívat výhod vozidel s nulovými emisemi a 3) automobilový hodnotový řetězec v EU je ohrožen rizikem, že ztratí své vedoucí postavení v oblasti technologií. Posouzení dopadů rovněž nastiňuje příčiny těchto problémů a nejvíce zasažené zúčastněné strany.
Čeho by mělo být dosaženo?
Iniciativa má dosáhnout těchto specifických cílů: 1) přispět k cíli snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % a k dosažení klimatické neutrality do roku 2050 tím, že se nákladově efektivním způsobem sníží emise CO ₂ u osobních automobilů a dodávek; 2) poskytovat spotřebitelům a občanům výhody plynoucí z širšího zavádění vozidel s nulovými emisemi; 3) podnítit inovace v oblasti technologií s nulovými emisemi, a tím posílit vedoucí postavení hodnotového řetězce automobilového průmyslu EU v oblasti technologií a stimulovat zaměstnanost.
Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?
Změna klimatu představuje přeshraniční problém, kdy koordinovaná opatření EU účinně doplňují a posilují opatření na vnitrostátní a místní úrovni. Bez dalších opatření na úrovni EU budou vnitrostátní a místní iniciativy samy o sobě pravděpodobně nedostatečné a představují riziko tříštění vnitřního trhu. Opatření EU by celému automobilovému hodnotovému řetězci poskytlo nezbytný dlouhodobý a stabilní tržní signál a regulační jistotu potřebnou pro velké kapitálové investice, jež jsou pro zavádění vozidel s nulovými emisemi nezbytné.
B. Řešení
Prostřednictvím kterých možností lze cílů dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, proč?
Byly prozkoumány různé možnosti politiky, které byly rozděleny do tří hlavních kategorií: i) úrovně, časové lhůty a podmínky pro emisní cíle CO ₂ pro osobní automobily a dodávky; ii) zvláštní pobídky pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi (ZLEV); iii) mechanismus pro zohlednění potenciálního přínosu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro účely posouzení plnění cílů. V rámci upřednostňované možnosti jsou od roku 2030 výrazně posíleny cílové úrovně emisí CO ₂ pro osobní automobily a dodávky (% snížení oproti roku 2021), přičemž snižování probíhá postupně v pětiletých obdobích. Možné příjmy z poplatků za překročení emisí zůstávají součástí souhrnného rozpočtu EU. Stávající zvláštní pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi se od roku 2030 ruší. Nezavádí se žádný mechanismus, který by zohledňoval potenciální přínos obnovitelných a nízkouhlíkových paliv.
Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou možnost?
Na základě výsledků otevřené veřejné konzultace týkající se cílových úrovní CO ₂ výrobci vozidel vyzvali, aby stávající cíle stanovené pro rok 2025 zůstaly beze změny. Pro rok 2030 a další období by úroveň ambicí musela záviset na základních podmínkách. Veřejné orgány a nevládní organizace obecně podpořily stanovení ambicióznějších cílů pro roky 2025 a 2030 a nových cílů pro roky 2035 a 2040. Nevládní organizace působící v oblasti životního prostředí vyzvaly, aby cíle nulových emisí bylo dosaženo

nejpozději do roku 2035. Pokud jde o načasování cílů, výrobci vozidel podpořili myšlenku, aby tyto cíle byly každých 5 let přizpůsobovány. Nevládní organizace působící v oblasti životního prostředí požadovaly každoročně se snižující cíle nebo průběžný cíl, který bude stanoven v roce 2027. Pokud jde o pobídkový mechanismus pro ZLEV, výrobci vyjádřili názor, že by měl být zachován ve své stávající podobě. Nevládní organizace působící v oblasti životního prostředí vyzvaly, aby byl tento systém pobídek odstraněn, jakmile podíl elektrických vozidel dosáhne určité úrovně. Výrobci paliv a dodavatelé součástí vyjádřili názor, že posouzení souladu by mělo zohledňovat snížení emisí v důsledku používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. Nevládní organizace působící v oblasti životního prostředí proti tomu vyjádřily námitky.

C. Dopady upřednostňované možnosti

Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?

Upřednostňovaná možnost značně přispívá ke snižování emisí CO₂ z osobních aut a dodávek. Předpokládané snížení emisí v tomto odvětví ve srovnání s rokem 2005 se pohybuje v rozmezí 32–33 % v roce 2030, 56–66 % v roce 2035 a 83–89 % v roce 2040. Přispěje rovněž k nižším emisím látek znečišťujících ovzduší: odhadované kumulativní náklady na znečišťující látky, kterým bylo zamezeno, ve srovnání se základním scénářem v období od roku 2030 do roku 2040 činí 49 až 59 miliard EUR. Přínosy pro spotřebitele ve formě průměrných čistých úspor celkových nákladů na vlastnictví vypočítané jako průměr nového vozového parku v celé EU činí v případě prvního uživatele u osobního automobilu registrovaného v roce 2030 až 330–600 EUR a prvního uživatele u dodávky registrované v roce 2030 až 340–600. Tyto úspory se zvýší přibližně na 2 800–3 100 EUR u osobních automobilů registrovaných v roce 2040 a přibližně na 5 200–5 500 EUR u dodávek registrovaných v roce 2040. Čisté úspory vzniknou rovněž druhému uživateli. Společenské přínosy během celé životnosti se pohybují od 860–1 600 EUR v případě osobního automobilu registrovaného v roce 2030 a 1 000–1 200 EUR v případě dodávky registrované v roce 2030. U osobního automobilu registrovaného v roce 2040 se zvyšují na přibližně 4 600–5 100 EUR a u dodávky registrované v roce 2040 na přibližně 5 600–6 400 EUR. Během období od roku 2030 do roku 2050 dosáhnou kumulativní úspory nafty a benzínu rozsahu 913–1 100 Mtoe v porovnání se základním scénářem, čímž se sníží závislost hospodářství EU na dovozu. To má pozitivní dopad na HDP v celém hospodářství a na zaměstnanost. V roce 2030 a v ještě větší míře v roce 2040 dojde zejména ke zvýšení počtu pracovních míst. Předpokládá se však ztráta pracovních míst souvisejících s výrobou součástek pro konvenční motory, takže k usnadnění přechodu bude zapotřebí rekvalifikace pracovníků v tomto odvětví.

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?

Náklady pro výrobce automobilů se zvýší, neboť v novém vozovém parku je třeba zavést další technologie, aby bylo dosaženo přísnějších cílů v oblasti emisí CO₂. U nového vozidla registrovaného v roce 2030 se dodatečné náklady vypočítané jako průměr nového vozového parku v celé EU pohybují v rozmezí 300–550 EUR (osobní automobily) a 450–940 EUR (dodávky). U osobního automobilu registrovaného v roce 2040 se zvýší na 1 400–1 700 EUR a u dodávky registrované v roce 2040 na přibližně 2 300–2 700 EUR.

Jaké budou dopady na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?

Z analýzy vyplývají pozitivní hospodářské dopady, a to i pro malé a střední podniky. Malé a střední podniky využívající dodávky budou mít značný prospěch z úspor paliva. I když se malé a střední podniky vyrábějící konvenční automobilové technologie budou možná muset přizpůsobit, budou mít rovněž prospěch z nových příležitostí plynoucích z dodatečné poptávky po nových technologiích.

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?

Zatímco celkové dopady na HDP budou pozitivní, úbytek příjmů ze spotřební daně z paliv roce 2030 se odhaduje přibližně na 0,01 % HDP zemí EU-27. Tyto ztráty lze vyvážit na úrovni členských států, například nepřímým zdaněním. Na vnitrostátní správní orgány to nemá žádné další administrativní dopady.

Očekávají se jiné významné dopady?

Ambiciózní a nákladově efektivní dlouhodobý regulační rámec pro emise CO₂ z osobních automobilů a dodávek zajistí předvídatelnost a pomůže automobilovému průmyslu EU udržet si vedoucí postavení v oblasti technologií.

Proporционаlita?

Navrhované opatření je přiměřené k dosažení cílů v oblasti klimatu, k nimž se EU zavázala.

D. Návazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána?

Předpokládá se přezkoumání účinnosti nové právní úpravy, které bude sladěno s přezkumem dalších právních předpisů, například návrhu systému obchodování s emisemi a nařízení o sdílení úsilí.