



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. liepos 16 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2021/0197(COD)

10906/21
ADD 5

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

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2021 m. liepos 15 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2021) 614 final
Dalykas:	KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA“, pridedamas prie PASIŪLYMO DĖL EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO ₂ normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2021) 614 final.

Pridedama: SWD(2021) 614 final

Briuselis, 2021 07 14
SWD(2021) 614 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS
POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA

pridedamas prie

PASIŪLYMO DĖL EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO

kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631

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

Santraukos lentelė
Naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO ₂ normų peržiūros poveikio vertinimas
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?
Buvo nustatytos trys pagrindinės ES masto problemos: 1) lengvųjų transporto priemonių įnašas siekiant ne mažiau kaip 55 proc. sumažinti išmetamų ŠESD kiekį iki 2030 m. ir pasiekti 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslą yra nepakankamas; 2) vartotojai rizikuoja nepasinaudoti netaršių transporto priemonių teikiama nauda ir 3) kyla pavojus, kad ES automobilių pramonės vertės grandinė praras pirmaujančią poziciją technologijų srityje. Poveikio vertinime taip pat nurodomos šių problemų priežastys ir suinteresuotieji subjektai, kuriems jos turi didžiausią poveikį.
Ką reikėtų pasiekti?
Šia iniciatyva siekiama šių konkrečių tikslų: 1) prisidėti prie tikslo iki 2030 m. ne mažiau kaip 55 proc. sumažinti išmetamų ŠESD kiekį ir prie 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslo ekonomiškai efektyviai sumažinant lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO ₂ kiekį; 2) suteikti naudos vartotojams ir piliečiams, plačiau naudojant netaršias transporto priemones; 3) skatinti netaršių technologijų inovacijas, taip stiprinant pirmaujančią ES automobilių pramonės vertės grandinės poziciją šio sektoriaus technologijų srityje ir skatinant užimtumą.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumas)?
Klimato kaita yra tarpvalstybinė problema, todėl koordinuojami ES veiksmai efektyviai papildo ir stiprina nacionaliniu ir vietos mastu vykdomus veiksmus. Jeigu nebus imtasi tolesnių ES veiksmų, tik nacionaliniu ir vietos mastu vykdomų iniciatyvų gali nepakakti, ir kyla pavojus, kad jomis bus suskaidyta vidaus rinka. ES veiksmai suteiktų visai automobilių pramonės vertės grandinei būtiną ilgalaikį, stabilų rinkos signalą ir reguliavimo tikrumą, reikalingą siekiant užtikrinti dideles kapitalo investicijas, kurios būtinos diegiant netaršias transporto priemones.
B. Sprendimai
Kokių yra galimybių pasiekti šiuos tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?
Buvo išnagrinėtos įvairios politikos galimybės, suskirstytos į tris pagrindines kategorijas: i) lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO ₂ kiekio normos, įgyvendinimo laikas ir sąlygos, ii) specialios netaršių ir mažataršių transporto priemonių (NMTP) naudojimo skatinimo priemonės, iii) sistema, pagal kurią būtų atsižvelgiama į galimą degalų iš atsinaujinančių išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų indėlį vertinant, ar laikomasi normų. Pagal tinkamiausią galimybę lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO ₂ kiekio normos (sumažinimas procentais, lyginant su 2021 m.) nuo 2030 m. gerokai sugriežtinamos ir bus mažinamos penkerių metų etapais. Galimos pajamos iš mokesčių už viršytą taršos normą lieka bendrojo ES biudžeto dalimi. Šiuo metu taikoma NMTP naudojimo skatinimo sistema panaikinama 2030 m. Sistemos, kurią taikant būtų galima atsižvelgti į galimą degalų iš atsinaujinančių išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų indėlį, nenustatoma.
Kokios yra įvairių suinteresuotųjų subjektų nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?
Remiantis viešų konsultacijų rezultatais, kalbant apie išmetamo CO ₂ kiekio normas, transporto priemonių gamintojai paragino nekeisti šiuo metu galiojančių iki 2025 m. nustatytų normų. Nuo 2030 m. užmojis turėtų priklausyti nuo reikiamų sąlygų. Valdžios institucijos ir NVO apskritai pritarė, kad būtų nustatyti platesnio užmojo 2025 m. ir 2030 m. tikslai ir nauji tikslai 2035 m. ir 2040 m. Aplinkosaugos

nevyriausybinių organizacijos paragino iki 2035 m. nustatyti nulinio išmetamų teršalų kiekio tikslą. Kalbant apie tikslų įgyvendinimo laiką, transporto priemonių gamintojai pritarė, kad būtų toliau taikomi 5 metų etapai. Aplinkosaugos nevyriausybinių organizacijos paragino kasmet mažinti nustatytas normas arba nustatyti tarpinį tikslą iki 2027 m. Kalbant apie NMTP naudojimo skatinimo sistemą, gamintojai išreiškė nuomonę, kad turėtų būti išlaikyta jos dabartinė forma. Aplinkosaugos nevyriausybinių organizacijos paragino panaikinti šią skatinimo schemą, kai tik elektromobilių dalis pasieks tam tikrą lygį. Degalų gamintojai ir komponentų tiekėjai išreiškė nuomonę, kad vertinant atitiktį turėtų būti atsižvelgiama į išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimą dėl degalų iš atsinaujinančių išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų naudojimo. Aplinkosaugos nevyriausybinių organizacijos tokiam vertinimui nepritarė.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis

Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?

Pagal tinkamiausią galimybę būtų gerokai sumažintas lengvųjų keleivinių ir krovininių automobilių išmetamo CO₂ kiekis. Numatomas šio sektoriaus išmetamų teršalų sumažėjimas, palyginti su 2005 m., yra 32–33 proc. 2030 m., 56–66 proc. 2035 m. ir 83–89 proc. 2040 m. Jis taip pat padės mažinti į atmosferą išmetamų teršalų kiekį: apskaičiuotos bendros su neišmestu teršalų kiekiu susijusios išlaidos, palyginti su pradiniu scenarijumi, 2030–2040 m. sudarys 49–59 mlrd. EUR. Vartotojams teikiama nauda, palyginti su vidutinėmis grynosiomis sutaupytais eksploataavimo sąnaudomis, vidutiniškai apskaičiuojamomis visam ES naujų transporto priemonių parkui, 2030 m. lengvajam automobiliui sieks 330–600 EUR, o 2030 m. furgonui – 340–600 EUR. Ši nauda padidės iki maždaug 2 800–3 100 EUR 2040 m. lengvajam automobiliui ir maždaug 5 200–5 500 EUR 2040 m. furgonui. Grynųjų santaupų teks ir antrajam naudotojui. Nauda visuomenei per visą naudojimo laikotarpį bus 860–1 600 EUR 2030 m. lengvajam automobiliui ir 1 000–1 200 EUR 2030 m. furgonui. Ji padidės iki maždaug 4 600–5 100 EUR 2040 m. lengvajam automobiliui ir 5 600–6 400 EUR 2040 m. furgonui. 2030–2050 m. bendras sutaupytas dyzelino ir benzino kiekis sieks 913–1 100 mln. tne, palyginti su baziniu scenarijumi, ir taip sumažės ES ekonomikos priklausomybė nuo importo. Tai turės teigiamą poveikį šalių BVP ir užimtumui. Darbo vietų skaičius 2030 m. padidės ir dar labiau išaugs 2040 m. Tačiau numatoma, kad bus prarastos darbo vietos, susijusios su įprastų variklių detalių gamyba, todėl norint palengvinti šį perėjimą, reikės užtikrinti sektoriaus darbuotojų perkvalifikavimą.

Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?

Padidės automobilių gamintojų išlaidos, nes norint pasiekti griežtesnius CO₂ tikslus, naujų transporto priemonių parke reikės įdiegti papildomų technologijų. Papildomos naujos 2030 m. transporto priemonės išlaidos, vidutiniškai apskaičiuojamos visam ES naujų transporto priemonių parkui, sieks 300–550 EUR (lengvajam automobiliui) ir 450–940 EUR (furgonui). 2040 m. jos padidės atitinkamai iki 1 400–1 700 EUR lengvajam automobiliui ir apie 2 300–2 700 EUR furgonui.

Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?

Analizė parodė, kad poveikis verslui, įskaitant mažąsias ir vidutines įmones, teigiamas. Furgonus naudojančioms MVĮ daugiausia naudos suteiks sutaupytos išlaidos degalams. Nors įprastų automobilių technologijų srities MVĮ gali tekti prisitaikyti, jos taip pat galės pasinaudoti naujomis galimybėmis, kurios atsiradus dėl papildomos naujų technologijų paklausos.

Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?

Nors bendras poveikis BVP bus teigiamas, degalų mokesčio pajamos 2030 m. sumažės maždaug 0,01 proc. 27 ES valstybių narių BVP. Šiuos nuostolius bus galima subalansuoti valstybių narių lygmeniu, pavyzdžiui, taikant netiesioginius mokesčius. Papildomo administracinio poveikio nacionaliniams administravimo subjektams nebus.

Ar bus dar koks nors didelis poveikis?

Plataus užmojo, ekonomiškai efektyvi ilgalaikė lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio reguliavimo sistema suteiks nuspėjamumo ir padės ES automobilių pramonei išlaikyti pirmaujančią poziciją technologijų srityje.

Proporcingumo principas

Siūlomi veiksmai yra proporcingi klimato tikslams, kuriuos pasiekti yra įsipareigojusi ES.

D. Tolesni veiksmai

Kada politika bus persvarstoma?

Naujojo teisės akto veiksmingumo peržiūra bus numatyta, kai bus peržiūrimi kiti pasiūlyti teisės aktai, pavyzdžiui, dėl apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos ir dėl pastangų pasidalijimo.