



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2021. gada 16. jūlijā
(OR. en)

10906/21
ADD 5

Starpiestāžu lieta:
2021/0197(COD)

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

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsēkretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2021. gada 15. jūlijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	SWD(2021) 614 final
Temats:	KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS Pavaddokuments dokumentam PRIEKŠLIKUMS EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULAI, ar ko Regulu (ES) 2019/631 groza, lai stiprinātu CO2 emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstoši Savienības vērienīgākajiem mērķiem klimata jomā

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2021) 614 *final*.

Pielikumā: SWD(2021) 614 *final*

Briselē, 14.7.2021.
SWD(2021) 614 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS

Pavaddokuments dokumentam

**PRIEKŠLIKUMS EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULAI,
ar ko Regulu (ES) 2019/631 groza, lai stiprinātu CO₂ emisiju standartus jauniem
vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem
transportlīdzekļiem atbilstoši Savienības vērienīgākajiem mērķiem klimata jomā**

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

Kopsavilkuma lapa
Ietekmes novērtējums par CO ₂ emisiju standartu pārskatīšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem
A. Rīcības nepieciešamība
Kāda ir problēma, un kāpēc tā ir ES līmeņa problēma?
ES līmenī ir konstatētas trīs galvenās problēmas: 1) viegie transportlīdzekļi nesniedz pietiekamu ieguldījumu SEG emisiju samazināšanā vismaz par 55 % līdz 2030. gadam un klimatneitralitātes panākšanā līdz 2050. gadam; 2) pastāv iespēja, ka patērētāji negūs labumu, ko sniedz bezemisiju transportlīdzekļi; un 3) pastāv risks, ka ES autobūves vērtības ķēde zaudēs savu vadošo pozīciju tehnoloģiju jomā. Ietekmes novērtējumā ir arī izklāstīti šo problēmu virzītājspēki un norādīts, kuras ieinteresētās personas ir skartas visvairāk.
Kas būtu jāsasniedz?
Iniciatīvas nolūks ir sasniegt šādus konkrētus mērķus: 1) izmaksefektīvi samazinot vieglo automobiļu un furgonu radītās CO ₂ emisijas, palīdzēt sasniegt mērķi līdz 2030. gadam vismaz par 55 % samazināt SEG emisijas un līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti; 2) plašāk izvēršot bezemisiju transportlīdzekļus, sniegt ieguvumus patērētājiem un iedzīvotājiem; 3) stimulēt bezemisiju tehnoloģiju inovāciju, tādējādi stiprinot ES autobūves vērtības ķēdes vadošo lomu tehnoloģiju jomā un rosinot nodarbinātību.
Kāda ir ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)?
Klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, kuras risināšanā koordinēta ES rīcība iedarbīgi papildina un pastiprina valsts un vietēja līmeņa rīcību. Bez turpmākas ES rīcības ar valsts un vietējām iniciatīvām vien, visticamāk, nepietiks, turklāt pastāv risks, ka tās sadrumstalos iekšējo tirgu. ES rīcība sniegtu visai autobūves vērtības ķēdei nepieciešamo stabilo ilgtermiņa tirgus signālu un regulatīvo noteiktību, kas vajadzīga lieliem kapitālieguldījumiem, kuri nepieciešami bezemisiju transportlīdzekļu izvēšanai.
B. Risinājumi
Kādi ir dažādie risinājumi, ar ko var sasniegt mērķus? Vai ir kāds vēlāmais risinājums? Ja nav, kāpēc?
Tika izpētīti dažādi politikas risinājumi, kas sagrupēti trīs galvenajās kategorijās: i) vieglo automobiļu un furgonu CO ₂ emisiju mērķrādītāji, grafiks un kārtība; ii) īpašs stimulants bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem (<i>ZLEV</i>); iii) mehānisms, kā novērtējumā par atbilstību mērķrādītājam ņemt vērā atjaunojamo un mazoglekļa degvielu iespējamo ieguldījumu. Vēlamajā risinājumā CO ₂ emisiju mērķrādītāja līmeņi vieglajiem automobiļiem un furgoniem (procentuālais samazinājums salīdzinājumā ar 2021. gadu), sākot ar 2030. gadu, tiek padarīti ievērojami stingrāki, tos samazinot pa piecu gadu posmiem. Iespējamie ieņēmumi, kas gūti no maksas par pārsniegtajām emisijām, saglabājas kā ES vispārējā budžeta daļa. Sākot ar 2030. gadu, vairs netiek piemērots pašreizējais īpašais <i>ZLEV</i> stimulu mehānisms. Netiek ieviesti nekādi mehānismi, ar ko ņemt vērā atjaunojamo un mazoglekļa degvielu iespējamo ieguldījumu.
Kādi ir dažādo ieinteresēto personu viedokļi? Kurš kuru risinājumu atbalsta?
Kā liecina sabiedriskās apspriešanas rezultāti, kas attiecas uz CO ₂ mērķrādītāja līmeņiem, transportlīdzekļu ražotāji aicināja neieviest nekādas izmaiņas pašreizējos mērķrādītājos, kas noteikti 2025. gadam. Mērķa vērīenīgumam 2030. gadā un vēlākos posmos vajadzētu būt atkarīgam no apstākļu labvēlīguma. Publiskā sektora iestādes un NVO kopumā atbalstīja vērīenīgāku mērķrādītāju noteikšanu 2025. un 2030. gadam un jaunu mērķrādītāju noteikšanu 2035. un 2040. gadam. Vides NVO aicināja ieviest nulles emisiju mērķrādītāju ne vēlāk kā 2035. gadā. Mērķrādītāju grafika jautājumā transportlīdzekļu ražotāji atbalstīja piecu gadu posmu pieejas turpināšanu. Vides NVO aicināja pazemināt

mērķrādītājus katru gadu vai arī 2027. gadā noteikt starpposma mērķrādītāju. Attiecībā uz ZLEV stimulu mehānismu ražotāji pauda viedokli, ka tas būtu jāsaglabā pašreizējā veidolā. Vides NVO aicināja likvidēt šo stimulu shēmu, tiklīdz elektrotansportlīdzekļu daļa sasniedz noteiktu līmeni. Degvielas ražotāji un detaļu piegādātāji pauda viedokli, ka atbilstības novērtējumā būtu jāņem vērā emisiju samazinājumi, kas panākti, izmantojot atjaunojamās un mazoglekļa degvielas. Vides NVO iebilda pret šādu uzskaiti.

C. Vēlamā risinājuma ietekme

Kādas ir vēlamā risinājuma (ja tāds ir; ja nav, tad galveno) priekšrocības?

Vēlamais risinājums sniedz lielu ieguldījumu vieglo automobiļu un furgonu radīto CO₂ emisiju samazināšanā. Tiek prognozēts, ka emisijas šajā nozarē salīdzinājumā ar 2005. gadu samazināsies par 32–33 % 2030. gadā, 56–66 % 2035. gadā un 83–89 % 2040. gadā. Tas samazinās arī gaisa piesārņotāju emisijas — prognozētās neradīto piesārņotāju kopējās izmaksas 2030. līdz 2040. gadā salīdzinājumā ar atsaucē scenāriju ir 49–59 miljardi EUR. Patērētāju ieguvumi, izsakot tos kā vidējos kopējo izmaksu neto aiztaupījumus īpašniekiem, visas ES jauno transportlīdzekļu parkā caurmērā 2030. gada vieglajam automobilim ir 330–600 EUR un 2030. gada furgonam ir 340–600 EUR automašīnas pirmajam lietotājam. 2040. gada vieglajam automobilim tie palielinās līdz aptuveni 2800–3100 EUR, un 2040. gada furgonam — līdz aptuveni 5200–5500 EUR. Neto aiztaupījumus gūst arī otrais lietotājs. Sabiedriskie ieguvumi visā darbībā ir 860–1600 EUR 2030. gada vieglajam automobilim un 1000–1200 EUR 2030. gada furgonam. Tie palielinās līdz aptuveni 4600–5100 EUR 2040. gada vieglajam automobilim un līdz 5600–6400 EUR 2040. gada furgonam. Laikposmā no 2030. līdz 2050. gadam salīdzinājumā ar atsaucē scenāriju tiks gūts 913–1100 Mtoe dīzeļdegvielas un benzīna kopējais ietaupījums un tādējādi tiks samazināta ES ekonomikas atkarība no importa. Ietekme uz visas tautsaimniecības IKP un nodarbinātību ir pozitīva. Jo īpaši darbvieta skaits palielināsies gan 2030. gadā, gan vēl vairāk 2040. gadā. Tomēr ir paredzams, ka darbu zaudēs tādi darbinieki, kuru amats ir saistīts ar detaļu ražošanu parastajiem motoriem, tāpēc šā sektora darbiniekiem būs jāpār kvalificējas, lai veicinātu pārkārtošanos.

Kādas ir vēlamā risinājuma (ja tāds ir; ja nav, tad galveno) izmaksas?

Autobūves nozares ražotāju izmaksas palielināsies, jo jaunajā transportlīdzekļu parkā būs jāievieš papildu tehnoloģijas, lai ievērotu stingrākos CO₂ mērķrādītājus. Jauna 2030. gada transportlīdzekļa papildu izmaksas visas ES jauno transportlīdzekļu parkā caurmērā būs 300–550 EUR (vieglajiem automobiļiem) un 450–940 EUR (furgoniem). 2040. gada vieglajam automobilim tās palielināsies līdz 1400–1700 EUR, bet 2040. gada furgonam — aptuveni līdz 2300–2700 EUR.

Kāda ir ietekme uz MVU un konkurētspēju?

Analīze liecina, ka ietekme uz ekonomiku, arī uz MVU, būs pozitīva. MVU, kas izmanto furgonus, gūs lielu labumu no degvielas ietaupījumiem. Lai gan MVU, kas nodarbojas ar tradicionālām autobūves tehnoloģijām, varētu būt jāpielāgojas, tiem būs pieejamas arī jaunas iespējas, ko radīs papildu pieprasījums pēc jaunām tehnoloģijām.

Vai tiks būtiski ietekmēti valsts budžeti un pārvaldes iestādes?

Kopējā ietekme uz IKP būs pozitīva, taču ir paredzams, ka 2030. gadā netiks gūti ieņēmumi no degvielas nodokļa aptuveni 0,01 % apmērā no ES 27 IKP. Šos negūtos ieņēmumus var atsvērt dalībvalstu līmenī, piemēram, ar netiešajiem nodokļiem. Nekādas papildu administratīvas ietekmes uz valsts pārvaldes iestādēm nav.

Vai ir gaidāma kāda cita būtiska ietekme?

Vērienīgs, izmaksefektīvs ilgtermiņa tiesiskais regulējums, kas attiecas uz vieglo automobiļu un furgonu radītajām CO₂ emisijām, nodrošinās paredzamību un palīdzēs ES autobūves nozarei saglabāt savu vadošo lomu tehnoloģiju jomā.

Proporcionalitāte?
Ierosinātā rīcība ir proporcionāls risinājums to klimata mērķu sasniegšanai, kurus ES ir apņēmusies panākt.
D. Pēckontrole
Kad politika tiks pārskatīta?
Tiks paredzēta jaunā tiesību akta iedarbīguma pārskatīšana, un tā tiks saskaņota ar citu tiesību aktu pārskatīšanu, piemēram, ņemot vērā to, kad tiks paredzēts pārskatīt ETS un Kopīgo centienu regulu.