

Bruselj, 16. julij 2021
(OR. en)

Medinstitucionalna zadeva:
2021/0197 (COD)

10906/21
ADD 5

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

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	15. julij 2021
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	SWD(2021) 614 final
Zadeva:	DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA Spremni dokument k PREDLOGU UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO ₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2021) 614 final.

Priloga: SWD(2021) 614 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 14.7.2021
SWD(2021) 614 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE
POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA

Spremni dokument

k PREDLOGU UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂
za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano
podnebno ambicijo Unije**

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

Povzetek
Ocena učinka revizije standardov vrednosti emisij CO ₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila
A. Potreba po ukrepanju
V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?
Na ravni EU so bile ugotovljene tri ključne težave: (1) lahka tovorna vozila nezadostno prispevajo k zmanjšanju toplogrednih plinov za vsaj 55 % do leta 2030 in k podnebni nevtralnosti do leta 2050; (2) potrošniki tvegajo, da ne bodo deležni koristi brezemisijevih vozil in (3) avtomobilska vrednostna veriga v EU tvega izgubo vodilnega tehnološkega položaja. V oceni učinka so opisani tudi vzroki teh težav in najbolj prizadeti deležniki.
Kaj bi bilo treba doseči?
Cilj pobude je doseči naslednje posebne cilje: (1) prispevati k cilju zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % do leta 2030 in k podnebni nevtralnosti do leta 2050 ter na stroškovno učinkovit način zmanjšati emisije CO ₂ iz avtomobilov in kombiniranih vozil; (2) zagotoviti potrošnikom koristi od širše uvedbe brezemisijevih vozil; (3) spodbujati inovacije na področju brezemisijevih tehnologij, s čimer se krepí vodilni položaj na tehnološkem področju avtomobilske vrednostne verige in spodbuja zaposlovanje v EU.
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?
Podnebne spremembe so čezmejna težava, kjer usklajeno ukrepanje EU učinkovito dopolnjuje in krepí nacionalno in lokalno ukrepanje. Brez nadaljnjih ukrepov EU bodo samo nacionalne in lokalne pobude verjetno nezadostne in tvegajo razdrobljenost notranjega trga. Ukrepi EU bi celotni avtomobilski vrednostni verigi zagotovili dolgoročno stabilen tržni signal in regulativno varnost, potrebno za velike kapitalske naložbe, potrebne za uvedbo brezemisijevih vozil.
B. Rešitve
Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj ne?
Preučenih je bilo več možnosti politike, razvrščenih v tri glavne kategorije: (i) ravni, časovno obdobje in načini ciljev emisij CO ₂ za avtomobile in kombinirana vozila; (ii) posebna spodbuda za brezemisijevska in nizkoemisijevska vozila (ZLEV); (iii) mehanizem za upoštevanje potencialnega prispevka goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv za namene ocenjevanja skladnosti s cilji. V skladu s prednostno možnostjo so ciljne ravni emisij CO ₂ za avtomobile in kombinirana vozila (% zmanjšanje v primerjavi z letom 2021) od leta 2030 znatno okrepljene in se postopoma zmanjšujejo v petletnih korakih. Morebitni prihodki od premij za presežne emisije bi ostali del splošnega proračuna EU. Sedanji specifični mehanizem spodbud za ZLEV se odpravi od leta 2030. Noben mehanizem ne upošteva morebitnega prispevka goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv.
Kakšna so stališča različnih deležnikov? Kdo podpira katero možnost?
Na podlagi rezultatov OPC so glede ciljnih ravni CO ₂ proizvajalci vozil pozvali, naj sedanji cilji, določeni za leto 2025, ostanejo nespremenjeni. Za leto 2030 in pozneje bi morala biti raven ambicij odvisna od omogočitenih pogojev. Javni organi in nevladne organizacije na splošno so podprli določitev bolj ambicioznih ciljev za leti 2025 in 2030 ter novih ciljev za leti 2035 in 2040. Okoljske nevladne organizacije so pozvale k cilju ničelnih emisij najpozneje do leta 2035. Kar zadeva časovno obdobje ciljev, so proizvajalci vozil podprli nadaljevanje pristopa petletnih ukrepov. Okoljske nevladne organizacije so pozvale, naj se letno določijo cilji zmanjševanja ali vmesni cilj, ki naj bi se določil leta 2027. Kar zadeva mehanizem spodbud za ZLEV, so proizvajalci izrazili mnenje, da ga je treba

ohraniti v sedanji obliki. Okoljske nevladne organizacije so pozvale, naj se ta shema spodbud odpravi takoj, ko delež električnih vozil doseže določeno raven. Proizvajalci goriv in dobavitelji sestavnih delov so izrazili mnenje, da bi bilo treba v oceni skladnosti upoštevati zmanjšanje emisij zaradi uporabe goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv. Okoljske nevladne organizacije so temu obračunu nasprotovale.

C. Učinki prednostne možnosti

Katere so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?

Prednostna možnost znatno prispeva k zmanjšanju emisij CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila. Načrtovana zmanjšanja emisij za to panogo v primerjavi z letom 2005 so v razponu 32–33 % leta 2030, 56–66 % leta 2035 in 83–89 % leta 2040. Prav tako bodo prispevala k zmanjšanju emisij onesnaževal zraka: ocenjeni kumulativni stroški onesnaževal zraka, ki bi se jim bilo treba izogibati, v primerjavi z izhodiščem v obdobju 2030 do 2040 znašajo od 49 do 59 milijard EUR. Koristi za potrošnika v smislu povprečnih neto prihrankov v okviru skupnih stroškov lastništva v povprečju za novi vozni park po vsej EU za avtomobile do leta 2030 znašajo 330 do 600 EUR, za kombinirana vozila do leta 2030 pa 340 do 600 EUR, za prvega uporabnika. Za avtomobile do leta 2040 se povečajo na približno 2 800 do 3 100 EUR, za kombinirana vozila do leta 2040 pa približno na 5 200 do 5 500 EUR. Neto prihranki so prisotni tudi pri drugem uporabniku. Družbene koristi skozi čas znašajo 860 do 1 600 EUR za avtomobile do leta 2030 in 1 000 do 1 200 EUR za kombinirana vozila do leta 2030. Povišajo se na približno 4 600 do 5 100 EUR za avtomobile do leta 2040 in 5 600 do 6 400 EUR za kombinirana vozila do leta 2040. V obdobju 2030–2050 so glede na izhodišče doseženi kumulativni prihranki dizelskega goriva in bencina v razponu 913–1100 Mtoe, kar zmanjšuje odvisnost gospodarstva EU od uvoza. Pozitivno vpliva na BDP in zaposlenost celotnega gospodarstva. Število delovnih mest se zlasti poveča v letu 2030, še bolj pa v letu 2040. Vendar pa se načrtuje izguba delovnih mest, povezanih s proizvodnjo sestavnih delov za konvencionalne motorje, zato bo za olajšanje prehoda potrebno preusposabljanje delavcev v tej panogi.

Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?

Stroški proizvajalcev avtomobilov se povečujejo, saj je treba za uresničitev strožjih ciljev CO₂ v novi vozni park uvesti dodatne tehnologije. Dodatni stroški za nova vozila do leta 2030 na podlagi povprečja celotnega voznega parka po vsej EU znašajo med 300 in 550 EUR (za avtomobile) in med 450 do 940 EUR (za kombinirana vozila). Zvišajo se na 1 400 do 1 700 EUR za avtomobile do leta 2040 in približno na 2 300 do 2 700 EUR za kombinirana vozila do leta 2040.

Kakšni so učinki na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost?

Analiza je pokazala pozitivne gospodarske učinke, tudi za mala in srednja podjetja. MSP, ki uporabljajo kombinirana vozila, bodo v veliki meri imela koristi zaradi prihrankov goriva. Čeprav se bodo MSP, ki proizvajajo klasične avtomobilске tehnologije, morda morala prilagoditi, bodo imela koristi tudi zaradi novih priložnosti, ki izhajajo iz dodatnega povpraševanja po novih tehnologijah.

Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?

Čeprav bodo splošni učinki na BDP pozitivni, je izguba prihodkov iz trošarin za gorivo v letu 2030 ocenjena na približno 0,01 % BDP v EU-27. Te izgube je mogoče izravnati na ravni držav članic, na primer s posrednim obdavčevanjem. Dodatnih upravnih učinkov na nacionalne uprave ni.

Bo imela pobuda druge znatne učinke?

Ambiciozen, stroškovno učinkovit dolgoročni regulativni okvir za emisije CO₂ iz avtomobilov in kombiniranih vozil bo zagotovil predvidljivost in avtomobilski industriji EU pomagal ohraniti vodilni položaj na tehnološkem področju.

Sorazmernost?

Predlagani ukrep je sorazmeren za doseganje podnebnih ciljev, ki se jim je zavezala EU.

D. Spremljanje
Kdaj bo politika pregledana?
Predviden bo pregled učinkovitosti nove zakonodaje, in sicer hkrati s pregledom druge zakonodaje, na primer predloga direktive o sistemu trgovanja z emisijami (ETS) in uredbe o porazdelitvi prizadevanj.