

Brusel 14. listopadu 2017
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2017/0293 (COD)

14217/17
ADD 4

CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	9. listopadu 2017
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2017) 651 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k Posouzení dopadů návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO ₂ z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepracované znění)

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2017) 651 final.

Příloha: SWD(2017) 651 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 8.11.2017
SWD(2017) 651 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

Posouzení dopadů návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepracované znění)

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

Souhrnný přehled
Posouzení dopadů přepracovaného znění návrhu nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO ₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011
A. Potřeba opatření
Proč? Jaký problém se řeší?
Stávající nařízení stanoví celoevropské cíle týkající se emisí CO₂ pro nové osobní automobily a dodávky do roku 2020/2021. Tyto normy představují základní nástroj k prosazování inovací a investic do nízkouhlíkových technologií. Napomohly automobilovému průmyslu EU udržet si globální vůdčí pozici v oblasti technologií a snížit emise CO₂ u nových vozidel. Spotřebitelé měli prospěch z nižších nákladů na pohonné hmoty. Byly však zjištěny tyto klíčové problémy: 1) nedostatečné využívání nejúčinnějších vozidel, včetně vozidel s nízkými a nulovými emisemi, které nepostačuje ke splnění závazků vyplývajících z Pařížské dohody a zlepšení kvality ovzduší, zejména v městských oblastech; 2) spotřebitelům unikají příležitosti k úsporám paliva; 3) hrozí ztráta konkurenční výhody EU kvůli nedostatečným inovacím v oblasti nízkoemisních automobilových technologií v dlouhodobém horizontu.
Čeho by měla tato iniciativa dosáhnout?
Od iniciativy se očekává, že: 1) přispěje ke splnění závazků EU vyplývajících z Pařížské dohody, a to tak, že nákladově efektivním způsobem sníží emise CO₂ u osobních automobilů a dodávek; 2) sníží spotřebitelům náklady na spotřebu paliva; 3) posílí konkurenceschopnost automobilového průmyslu EU a podpoří zaměstnanost.
Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU?
Bez dalších opatření na úrovni EU by u nových osobních automobilů a dodávek pravděpodobně došlo jen k méně výraznému dalšímu snížení emisí CO₂. Normy v oblasti CO₂ po roce 2020 napomohou členským státům splnit jejich závazné cíle v oblasti snižování emisí na rok 2030 podle nařízení o sdílení úsilí. Vnitrostátní a místní opatření by sama o sobě pravděpodobně byla méně účinná, neboť hrozí, že by byla nesourodá, a mohla by tak vést k roztržičnosti vnitřního trhu.
B. Řešení
Jaké legislativní a nelegislativní možnosti byly zvažovány? Je některá možnost upřednostňována? Proč?
Různé politické možnosti byly zvažovány pro tyto otázky: 1) cíle v oblasti emisí CO₂; 2) rozdělení úsilí mezi výrobce; 3) pobídky pro zavádění vozidel s nízkými a nulovými emisemi; 4) prvky pro nákladově efektivní provádění; 5) posílení správy.
Kdo podporuje kterou možnost?
Pokud jde o cílové hodnoty, výrobci obecně podporují méně ambiciózní cíle na rok 2030 než nevládní organizace v oblasti životního prostředí a nevládní organizace spotřebitelů, které na roky 2025 i 2030 podporují ambicióznější cílové hodnoty. Co se týče rozdělení úsilí, výrobci podporují křivku limitních hodnot založenou na hmotnosti, zatímco nevládní organizace upřednostňují jako parametr užitkovosti stopu. Zatímco automobilový průmysl je z většiny proti povinnému podílu vozidel s nulovými nebo nízkými emisemi, výrobci baterií a elektřiny, investoři do infrastruktury, evropská města bojující s problémy s kvalitou ovzduší a většina nevládních organizací

v oblasti životního prostředí a v oblasti dopravy tento přístup vítají. Organizace spotřebitelů zaujmají k této otázce neutrální postoj.

C. Dopady upřednostňované možnosti

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

Dodatečné snížení emisí CO₂ u osobních automobilů v letech 2005 až 2030 se pohybuje od 4 do 11,4 procentního bodu nad základní úrovní. Mezi roky 2020 a 2030 se emise látek znečišťujících ovzduší sníží o 2 až 8 procentních bodů u NO_x a až o 10 procentních bodů u PM_{2.5}. U dodávek se dodatečné snížení emisí CO₂ mezi lety 2005 a 2030 pohybuje v rozmezí 4,8 až 14,1 procentního bodu. Emise látek znečišťujících ovzduší se u dodávek mezi roky 2020 a 2030 sníží až o 9 (NO_x) nebo 10 (PM_{2.5}) procentních bodů.

Přínosy pro spotřebitele z hlediska „celkových nákladů na vlastnictví“ u „průměrného nového vozidla“ se pro rok 2030 pohybují v rozmezí od 1 000 do 2 000 EUR při uvažované životnosti 15 let. U „průměrné nové dodávky“ se pro rok 2030 tyto úspory pohybují mezi 3 800 EUR a 4 400 EUR. Čisté úspory se projevují jak u prvního, tak u druhého majitele, takže z nich mají prospěch i skupiny spotřebitelů s nižšími příjmy.

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

Výrobní náklady se zvýší, což ovlivní cenu vozidel, a spotřebitelé/podniky tak zaznamenají vyšší náklady na pořízení nového vozidla. V případě přísnějších cílových úrovní emisí CO₂ pro celý vozový park jsou tyto náklady vyšší. U průměrného nového automobilu registrovaného v roce 2030 se pohybují od 400 EUR do 2 700 EUR. U průměrné dodávky registrované v roce 2030 se pohybují od 400 EUR do 2 400 EUR.

Jaký bude dopad na podniky, včetně malých a středních podniků a mikropodniků?

Z analýzy vyplývají pozitivní hospodářské dopady, a to i pro malé a střední podniky. Malí výrobci osobních automobilů s méně než 1 000 nových registrací vozidel v EU ročně jsou z působnosti norem CO₂ vyňati. Malé a střední podniky jakožto uživatelé účinnějších dodávek budou mít velký prospěch z úspor paliva. V rámci automobilového hodnotového řetězce se možná budou muset přizpůsobit malé a střední podniky, které vyrábí konvenční technologie, z dodatečné poptávky po nových a účinnějších technologiích však budou mít i prospěch.

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?

Úbytek příjmů ze spotřební daně z paliv se pro rok 2030 odhaduje zhruba na 0,04 % HDP 28 členských států EU. Ve všech posuzovaných scénářích se předpokládá, že to bude kompenzováno zvýšením nepřímých daní.

Očekávají se jiné významné dopady?

Ambiciózní, ale realistický a nákladově efektivní regulační rámec pro osobní automobily a dodávky napomůže automobilovému průmyslu EU udržet si celosvětovou konkurenceschopnost a přístup na trhy. V důsledku nižších potřeb fosilních paliv se zlepší situace EU v oblasti energetické bezpečnosti, přičemž největší přínosy se dostaví ve střednědobém horizontu.

D. Návazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána?

Přezkoumání účinnosti nové právní úpravy by mohlo být provedeno v roce 2024 a sladěno s přezkumem dalších právních předpisů, například návrhu systému obchodování s emisemi a nařízení o sdílení úsilí.