

Bruxelles, 14. studenoga 2017.
(OR. en)

**Međuinstitucijski predmet:
2017/0293 (COD)**

**14217/17
ADD 4**

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

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	9. studenoga 2017.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	SWD(2017) 651 final
Predmet:	RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE SAŽETAK PROCJENE UTJECAJA Priložen dokumentu Procjena utjecaja Prijedloga Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO2 iz lakih vozila te o izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 (preinaka)

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2017) 651 final.

Priloženo: SWD(2017) 651 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 8.11.2017.
SWD(2017) 651 final

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE

SAŽETAK PROCJENE UTJECAJA

Priložen dokumentu

Procjena utjecaja Prijedloga Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz lakih vozila te o izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 (preinaka)

[...]

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

Sažetak
Procjena utjecaja Prijedloga preinake Uredbe o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO ₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011
A. Potreba za djelovanjem
Zašto? Koji se problem rješava?
Postojećim su uredbama utvrđene ciljne vrijednosti emisija CO₂ na razini EU-a za nove automobile i kombije do 2020. – 2021. Standardi su bili glavni instrument za poticanje inovacija i ulaganja u niskougljične tehnologije. Pomogli su automobilske industrije EU-a da ostane globalni tehnološki predvodnik i smanji emisije CO₂ iz novih vozila. Potrošači su imali koristi od nižih troškova za gorivo. Međutim, utvrđeni su sljedeći ključni problemi: 1) nedostatan uvođenje najučinkovitijih vozila, uključujući vozila s nultim ili niskim emisijama, za ispunjenje preuzetih obveza iz Pariškog sporazuma i poboljšanje kvalitete zraka, posebice u urbanim područjima; 2) potrošači su uskraćeni za moguću uštedu goriva; 3) rizik od dugoročnoga gubitka konkurentnosti EU-a zbog nedostatnih inovacija u području automobilske tehnologije s niskim emisijama.
Što se nastoji postići ovom inicijativom?
Ovom se inicijativom nastoji: 1) doprinijeti ispunjenju preuzetih obveza EU-a na temelju Pariškog sporazuma smanjenjem emisija CO ₂ iz automobila i kombija na troškovno učinkovit način, 2) potrošačima smanjiti troškove potrošnje goriva, 3) povećati konkurentnost automobilske industrije EU-a i poticati zapošljavanje.
Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a?
Bez djelovanja EU-a vjerojatno bi došlo do malog dodatnog smanjenja CO ₂ iz novih automobila i kombija. Standardi emisija CO ₂ za razdoblje poslije 2020. pomoći će državama članicama da postignu obvezujuće ciljne vrijednosti smanjenja emisija za 2030. predložene na temelju Uredbe o raspodjeli tereta. Nacionalne i lokalne inicijative same za sebe najvjerojatnije bi bile manje djelotvorne jer postoji rizik da budu neusklađene, pa bi se fragmentiralo unutarnje tržište.

B. Rješenja
Koje su se zakonodavne i nezakonodavne opcije razmatrale? Postoji li najpoželjnija opcija? Zašto?
Razmatrane su različite opcije za sljedeća pitanja: 1) ciljne vrijednosti emisija CO₂; 2) raspodjelu tereta među proizvođačima; 3) poticaje za vozila s nultim ili niskim emisijama (LEV/ZEV); 4) elemente ekonomske provedbe; 5) jačanje upravljanja.
Tko podržava koju opciju?
U pogledu ciljnih razina, proizvođači općenito podupiru manje ambiciozne ciljne vrijednosti za 2030. za razliku od nevladinih udruga u području okoliša i zaštite potrošača koje se zalažu za ambicioznije ciljne vrijednosti i za 2025. i za 2030. U pogledu raspodjele tereta, proizvođači podupiru krivulju graničnih vrijednosti koja se temelji na masi, a nevladine udruge radije bi da se kao parametar korisnosti upotrebljava otisak. Dok je automobilska industrija uglavnom protiv obveze u pogledu vozila s niskim i nultim emisijama, proizvođači akumulatora i električne energije, ulagači u infrastrukturu, europski gradovi koji imaju problema s kvalitetom zraka te većina nevladinih udruga u području okoliša i prometa traže takvu vrstu pristupa. Udruge potrošača imaju neutralan

stav u pogledu toga.

C. Učinci najpoželjnije opcije

Koje su prednosti najpoželjnije opcije (ako postoji, inače prednosti glavnih opcija)?

Dodatna smanjenja emisija CO₂ za automobile od 2005. do 2030. uz osnovno smanjenje u rasponu su od 4 do 11,4 postotnih bodova. Od 2020. do 2030. emisije onečišćujućih tvari u zrak smanjit će se za 2 do 8 postotnih bodova za NO_x i do 10 postotnih bodova za PM_{2,5}. Za kombije dodatna smanjenja emisija CO₂ od 2005. do 2030. u rasponu su od 4,8 do 14,1 postotnih bodova. Od 2020. do 2030. emisije onečišćujućih tvari u zrak iz kombija smanjit će se za do 9 postotnih bodova (NO_x) odnosno 10 postotnih bodova (PM_{2,5}).

Koristi za potrošače u smislu „ukupnog troška vlasništva” za „prosječan novi auto” 2030., uzimajući u obzir životni vijek od 15 godina, iznose od 1 000 do 2 000 EUR. Za „prosječan novi kombi” 2030. te uštede iznose od 3 800 do 4 400 EUR. Neto uštede ostvaruju i prvi i drugi vlasnici, te će stoga koristiti imati i skupine potrošača s nižim prihodima.

Koji su troškovi najpoželjnije opcije (ako postoji, inače troškovi glavnih opcija)?

Troškovi proizvodnje će porasti i to će utjecati na cijenu vozila, pa će potrošači/poduzeća imati više početne troškove za nova vozila. Ti troškovi rastu sa strožim ciljnim razinama CO₂ za cijeli vozni park. Za prosječan novi automobil registriran 2030. oni iznose od 400 do 2 700 EUR, a za prosječan kombi registriran 2030. od 400 do 2 400 EUR.

Kako će to utjecati na poduzeća, MSP-ove i mikropoduzeća?

Analiza pokazuje pozitivne gospodarske utjecaje, uključujući i na MSP-ove. Mali proizvođači automobila s manje od 1 000 registracija novih vozila u EU-u godišnje izuzeti su od standarda CO₂. MPS-ovi kao korisnici učinkovitijih kombija u velikoj će mjeri imati koristi od uštede goriva. U lancu vrijednosti automobilske industrije MSP-ovi koji proizvode konvencionalne tehnologije možda će se morati prilagoditi, no i oni će imati koristi od dodatne potražnje za novijim i učinkovitijim tehnologijama.

Hoće li to bitno utjecati na državne proračune i uprave?

Gubitak prihoda od poreza na gorivo 2030. procjenjuje se na otprilike 0,04 % BDP-a EU-28. U svim razmatranim scenarijima pretpostavlja se da će gubitak biti nadoknađen rastom neizravnog oporezivanja.

Hoće li biti drugih bitnih učinaka?

Ambiciozan, ali realističan i troškovno učinkovit regulatorni okvir za automobile i kombije pomoći će automobilske industrije EU-a da zadrži globalnu konkurentnost i pristup tržištima. Zbog smanjene potražnje za fosilnim gorivima poboljšat će se energetska sigurnost EU-a, dok će najveći dobici biti u srednjoročnom razdoblju.

D. Daljnje mjere

Kad će se ta politika preispitati?

Revizija učinkovitosti novog zakonodavstva mogla bi se provesti 2024. zajedno s revizijom drugog zakonodavstva kao što su prijedlozi za sustav trgovanja emisijama i Uredbu o raspodjeli tereta.