

Briuselis, 2017 m. lapkričio 14 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2017/0293 (COD)

14217/17
ADD 4

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

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2017 m. lapkričio 9 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2017) 651 final
Dalykas:	KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA“, pridedamas prie Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO ₂ kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007, naujos redakcijos pasiūlymo poveikio vertinimo

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2017) 651 final.

Pridedama: SWD(2017) 651 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2017 11 08
SWD(2017) 651 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007, naujos redakcijos pasiūlymo poveikio vertinimo

[...]

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

Santraukos lentelė
Reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO ₂ normos ir panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011, naujos redakcijos pasiūlymas
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kodėl? Kokia problema sprendžiama?
Reglamentais nustatytos visoje Europos Sąjungoje naujiems lengviesiems automobiliams ir furgonams taikomos išmetamo CO₂ normos galioja iki 2020 arba 2021 m. Šios normos – pagrindinė priemonė skatinti inovacijas ir investicijas į mažo anglies dioksido kiekio technologijas. ES automobilių pramonei jos padėjo pirmauti pasaulyje ir mažinti naujų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį. Sumažėjo vartotojų išlaidos degalams. Vis dėlto išaiškėjo šios problemos: 1) per mažai naudojamos energiją našiausiai vartojančios transporto priemonės, taip pat mažataršės ir netaršios transporto priemonės, kad būtų įvykdyti Paryžiaus klimato susitarimo įsipareigojimai ir pagerinta oro kokybė, ypač miestuose; 2) vartotojai nepasinaudoja galimybe sutaupyti degalų; 3) Europos Sąjunga rizikuoja prarasti konkurencinį pranašumą, nes naujoviškų mažataršių automobilių technologijų diegia per mažai, vertinant iš ilgalaikės perspektyvos.
Ko siekiama šia iniciatyva?
Šia iniciatyva: 1) ekonomiškai efektyviai mažinant lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO ₂ kiekį prisidedama prie Paryžiaus klimato susitarimo įsipareigojimų vykdymo; 2) mažinamos vartotojų išlaidos degalams; 3) didinamas ES automobilių pramonės konkurencingumas ir skatinamas darbo vietų kūrimas.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda?
Tikėtina, kad nesiėmus papildomų ES veiksmų būtų tik šiek tiek papildomai sumažintas lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO ₂ kiekis. Po 2020 m. įsigaliosiančios išmetamo CO ₂ normos padės valstybėms narėms pasiekti privalomuosius 2030 m. išmetamųjų teršalų mažinimo tikslus, pasiūlytus Pastangų pasidalijimo reglamente. Tikėtina, kad vien tik nacionalinės ir vietos iniciatyvos būtų mažiau veiksmingos, nes kyla rizika, kad jos bus nenuoseklios, taigi būtų suskaidyta vidaus rinka.
B. Sprendimai
Kokios su teisėkūra susijusios ir nesusijusios politikos galimybės apsvarstytos? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Kodėl?
Įvairios politikos galimybės apsvarstytos atsižvelgiant į: 1) išmetamo CO₂ normą; 2) pastangų paskirstymą gamintojams; 3) paskatas mažataršėms ir netaršioms transporto priemonėms; 4) ekonomiškai efektyvaus įgyvendinimo elementus; 5) valdymo stiprinimą.
Kas kuriai galimybei pritaria?
Dėl normos dydžio gamintojai daugiausia pritarė mažesniai 2030 m. tikslų užmojui, o aplinkos ir transporto nevyriausybinių organizacijų, taip pat vartotojų organizacijos pritarė platesnio užmojo 2025 m. ir 2030 m. tikslams. Kalbant apie pastangų paskirstymą, gamintojai pritaria mase grindžiamai ribinės vertės kreivei, o nevyriausybinių organizacijų kaip vertinimo parametrai pirmenybę teikia naudingumui. Automobilių pramonė daugiausia prieštarauja įpareigojimui dėl mažataršių ir netaršių transporto priemonių, tačiau tokio principo laikytis ragino baterijų ir elektros energijos gamintojai, investuotojai į infrastruktūrą, Europos miestai, patiriantys oro kokybės problemų, taip pat dauguma aplinkosaugos ir transporto nevyriausybinių organizacijų. Vartotojų organizacijos šiuo klausimu laikėsi neutralios pozicijos.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis
Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?
Lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekis 2005–2030 m. galėtų būti papildomai, palyginti su baziniais rodikliais, sumažintas 4–11,4 procentinių punktų. 2020–2030 m. išmetamųjų oro teršalų, pavyzdžiui, NO_x ir smulkių kietųjų dalelių, kiekiai galėtų būti sumažinti atitinkamai 2–8 ir 10 procentinių punktų. Furgonų išmetamo CO₂ kiekis 2005–2030 m. galėtų būti papildomai sumažintas 4,8–14,1 procentinių punktų. 2020–2030 m. furgonų išmetamų NO_x ir smulkių kietųjų dalelių kiekiai galėtų būti sumažinti atitinkamai beveik 9 ir 10 procentinių punktų. Atsižvelgiant į 15 metų naudojimo laikotarpį, 2030 m. „vidutinio naujo lengvojo automobilio“ naudojimo išlaidos vartotojui būtų 1 000–2 000 EUR mažesnės. Tokios 2030 m. „vidutinio naujo furgono“ išlaidos būtų 3 800–4 400 EUR mažesnės. Sutaupyti galės ir naujų, ir naudotų automobilių vairuotojai, todėl pasiūlytos priemonės bus naudingos mažiau pajamų turintiems vartotojams.

Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?
Padidėjusios gamybos sąnaudos paveiks transporto priemonių kainas, todėl vartotojams / įmonėms reikės daugiau pradinių išlaidų naujoms transporto priemonėms įsigyti. Šios išlaidos bus tuo didesnės, kuo bus griežtesnės visam transporto priemonių parkui taikomos išmetamo CO₂ normos. 2030 m. užregistruotas „vidutinis naujas lengvasis automobilis“ bus brangesnis 400–2 700 EUR. 2030 m. užregistruotas „vidutinis naujas furgonas“ bus brangesnis 400–2 400 EUR.
Koks bus poveikis verslui, MVĮ ir labai mažoms įmonėms?
Analizė parodė, kad poveikis verslui, įskaitant mažąsias ir vidutines įmones, teigiamas. Mažiesiems lengvųjų automobilių gamintojams išmetamo CO₂ norma netaikoma, jei Europos Sąjungoje per metus užregistruota mažiau kaip 1 000 jų pagamintų naujų transporto priemonių. Našiai energiją vartojančiais furgonais besinaudojančios mažosios ir vidutinės įmonės sutaupys degalų. Automobilių gamybos vertės grandinėje veikiančios įprastų technologijų mažosios ir vidutinės įmonės turės prisitaikyti, tačiau galės naudotis naujų ir našesnių technologijų paklausa.
Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?
Apskaičiuota, kad 2030 m. degalų akcizo suma sumažės apytiksliai 0,04 proc. 28 ES valstybių narių bendrojo vidaus produkto. Visuose nagrinėtuose scenarijuose daryta prielaida, kad šią sumažėjusią sumą kompensuos didesni netiesioginiai mokesčiai.
Ar bus dar koks nors didelis poveikis?
Dideli, tačiau tikroviški ir ekonomiškai efektyvūs pagrindiniai reikalavimai, taikomi lengviesiems automobiliams ir furgonams, padės ES automobilių pramonei toliau primauti pasaulyje ir patekti į rinkas. Sumažėjus iškastinio kuro paklausai, ES energetinis saugumas pagerės, ypač vidutinės trukmės laikotarpiu.
D. Tolesni veiksmai
Kada politika bus persvarstoma?
Naujojo teisės akto veiksmingumas galėtų būti peržiūrėtas 2024 m., kai bus peržiūrimi kiti pasiūlyti teisės aktai, pavyzdžiui, dėl apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos ir dėl pastangų pasidalijimo.