

Briselē, 2017. gada 14. novembrī
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
2017/0293 (COD)

14217/17
ADD 4

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

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2017. gada 9. novembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	SWD(2017) 651 final
Temats:	KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS Pavaddokuments dokumentam – Ietekmes novērtējums priekšlikumam - Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisiju samazināšanai un ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (pārstrādāta redakcija)

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2017) 651 *final*.

Pielikumā: SWD(2017) 651 *final*

Briselē, 8.11.2017.
SWD(2017) 651 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentam

Ietekmes novērtējums priekšlikumam - Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai un ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (pārstrādāta redakcija)

[...]

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

Kopsavilkums
Ietekmes novērtējums par pārstrādāšanas priekšlikumu Regulai, ar ko nosaka CO ₂ emisiju standartus jauniem vieglajiem automobiļiem un jauniem vieglajiem kravas automobiļiem un atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un (EK) Nr. 510/2011
A. Rīcības nepieciešamība
Pamatojums. Risināmā problēma
Pašreizējās regulās ES mēroga CO₂ emisiju mērķrādītāji jauniem vieglajiem automobiļiem un furgoniem ir nosprausti līdz 2020./2021. gadam. Minētie standarti ir būtisks rīks, kas veicina inovāciju un investīcijas mazoglekļa tehnoloģiju jomā. Tie ir palīdzējuši ES autobūves nozarei saglabāt tehnoloģiskās līderpozīcijas pasaulē un samazināt jaunu transportlīdzekļu radītās CO₂ emisijas. Savukārt patērētājiem ir samazinājušās degvielas izmaksas. Tomēr ir konstatētas šādas galvenās problēmas: 1) nepietiekami plaša efektīvāko transportlīdzekļu (tostarp mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu) ieviešana, lai spētu izpildīt saistības saskaņā ar Parīzes nolīgumu un uzlabotu gaisa kvalitāti, jo īpaši pilsētu teritorijās; 2) zaudēta izdevība patērētājiem ietaupīt degvielu; 3) risks ilgtermiņā zaudēt ES konkurenciālās priekšrocības saistībā ar nepietiekamu inovāciju mazemisiju automobiļu tehnoloģijās.
Šīs iniciatīvas mērķi
Iniciatīva paredz: 1) palīdzēt izpildīt ES saistības saskaņā ar Parīzes nolīgumu, izmaksu ziņā efektīvi samazinot vieglo automobiļu un furgonu CO ₂ emisijas, 2) samazināt degvielas patēriņa izmaksas patērētājiem, 3) stiprināt ES autobūves nozares konkurētspēju un stimulēt nodarbinātību.
ES mēroga rīcības pievienotā vērtība
Ir ļoti iespējams, ka bez turpmākas ES rīcības papildu CO ₂ samazinājums no jauniem automobiļiem un furgoniem būs neliels. CO ₂ standarti laikposmam pēc 2020. gada palīdzēs dalībvalstīm sasniegt saistošos 2030. gada emisiju samazināšanas mērķrādītājus, kas ierosināti Kopīgu centienu regulā. Ar nacionāla un vietēja līmeņa iniciatīvām vien varētu nepietikt, jo pastāv risks, ka tās nebūs saskanīgas un tādējādi sadrumstalos iekšējo tirgu.

B. Risinājumi
Apsvērtie politikas risinājuma varianti (ar likumdošanu un bez tās). Vēlamais variants. Pamatojums
Tika apsvērti dažādi politikas risinājumi šādiem jautājumiem: 1) CO₂ emisiju mērķrādītāji, 2) centienu sadalījums starp ražotājiem, 3) stimuli mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem, 4) izmaksefektīvas īstenošanas elementi, 5) pārvaldības stiprināšana.
Atbalsts konkrētiem risinājumiem
Attiecībā uz mērķrādītāju līmeni ražotāji kopumā atbalsta pieticīgākus mērķrādītājus 2030. gadam salīdzinājumā ar vides un patērētāju nevalstiskajām organizācijām (NVO), kas atbalsta vērienīgākus mērķrādītājus gan attiecībā uz 2025. gadu, gan 2030. gadu. Attiecībā uz centienu sadalījumu ražotāji atbalsta robežvērtību līkni, kuras pamatā ir masa, savukārt NVO dod priekšroku balstvirsmi kā lietderības parametram. Kas attiecas uz mazemisiju transportlīdzekļu /bezemisiju transportlīdzekļu obligātu ieviešanu, autobūves nozares pārstāvji pārsvarā ir pret, savukārt šādu pieeju atbalsta akumulatoru un elektroenerģijas ražotāji, investori infrastruktūras

projektos, Eiropas pilsētas, kas saskaras ar gaisa kvalitātes problēmām, kā arī vides un transporta NVO. Patērētāju organizācijas šajā jautājumā ieņem neitrālu nostāju.

C. Vēlamā risinājuma ietekme

Ieguvums no vēlamā risinājuma (ja nav, no galvenajiem risinājumu variantiem)

Automobiļu CO₂ emisiju papildu samazinājumi virs pamatscenārija aplēsēm laikposmā no 2005. gada līdz 2030. gadam svārstās no 4 līdz 11,4 procentpunktiem. Laikposmā no 2020. gada līdz 2030. gadam gaisa piesārņotāju emisijas samazināsies par 2–8 procentpunktiem attiecībā uz NO_x un līdz pat 10 procentpunktiem attiecībā uz PM_{2,5}. Furgonu CO₂ emisiju papildu samazinājumi laikposmā no 2005. gada līdz 2030. gadam svārstās no 4,8 līdz 14,1 procentpunktiem. Laikposmā no 2020. līdz 2030. gadam gaisa piesārņotāju emisijas no furgoniem varētu samazināties par 9 (NO_x) līdz 10 (PM_{2,5}) procentpunktiem.

Īpašuma kopējo izmaksu ziņā patērētāju ieguvumi attiecībā uz 2030. gada “jaunu caurmēra automobili” ir robežās no EUR 1000 līdz EUR 2000, pieņemot, ka automobiļa lietošanas laiks ir 15 gadi. Attiecībā uz 2030. gada “jaunu caurmēra vieglo komerciālo transportlīdzekli” šie ietaupījumi svārstās no EUR 3800 līdz EUR 4400. Neto ietaupījumi rodas gan pirmajam, gan otrajam lietotājam, tādējādi nodrošinot ieguvumus arī patērētāju grupām ar zemākiem ienākumiem.

Vēlamā risinājuma izmaksas (ja tāda nav, galveno risinājumu izmaksas)

Palielināsies ražošanas izmaksas, kas savukārt ietekmēs transportlīdzekļu cenu, un patērētājiem/uzņēmumiem tādējādi pieaugs jauna transportlīdzekļa iegādes izmaksas. Šīs izmaksas palielinās, autoparka CO₂ mērķrādītāja līmeņiem kļūstot stingrākiem. Attiecībā uz 2030. gadā reģistrētu jaunu caurmēra automobili tās svārstās no EUR 400 līdz EUR 2700. Attiecībā uz 2030. gadā reģistrētu caurmēra autofurgonu tās svārstās no EUR 400 līdz EUR 2400.

Ietekme uz uzņēmumiem, tostarp MVU un mikrouzņēmumiem

Analīze liecina par pozitīvu ekonomisko ietekmi, tostarp uz maziem un vidējiem uzņēmumiem (MVU). Mazie automobiļu ražotāji, kam ir mazāk nekā 1000 ES reģistrētu jaunu transportlīdzekļu gadā, ir atbrīvoti no CO₂ standartu ievērošanas. MVU kā efektīvāku autofurgonu lietotāji gūs lielu labumu no degvielas ietaupījuma. Autobūves vērtību ķēdē MVU, kas ražo tradicionālās tehnoloģijas, iespējams, būs jāpielāgojas, taču vienlaikus tie gūs labumu no papildu pieprasījuma pēc jaunām un efektīvākām tehnoloģijām.

Būtiska ietekme uz valstu budžetiem un valsts pārvaldi

Tie lēsts, ka 2030. gadā zaudētie ieņēmumi no degvielas nodokļa būs līdzvērtīgi 0,04 % no ES-28 IKP. Visos apskatītajos scenārijos tiek pieņemts, ka tas tiks kompensēts ar lielākiem netiešajiem nodokļiem.

Cita būtiska ietekme

Vērienīgs, bet reāls un izmaksefektīvs tiesiskais regulējums attiecībā uz vieglajiem automobiļiem un furgoniem palīdzēs ES autobūves nozarei saglabāt globālo konkurētspēju un piekļuvi tirgiem. Sakarā ar mazāku pieprasījumu pēc fosilās degvielas uzlabosies ES enerģētiskā drošība, nodrošinot visbūtiskākos ieguvumus vidējā termiņā.

D. Turpmākie pasākumi

Politikas pārskatīšanas termiņš

Jaunā tiesību akta iedarbīguma caurskatīšana varētu notikt 2024. gadā, saskaņojot to ar citu tiesību aktu — piemēram, ETS priekšlikuma un Kopīgu centienu regulas — caurskatīšanu.