

Bruselj, 14. november 2017
(OR. en)

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0293 (COD)

14217/17
ADD 4

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

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalnega sekretarja Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	9. november 2017
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	SWD(2017) 651 final
Zadeva:	DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK OCENE UČINKA Spremni dokument k oceni učinka predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO ₂ iz lahkih vozil ter spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (prenovitev)

V prilogi vam pošiljamo dokument SWD(2017) 651 final.

Priloga: SWD(2017) 651 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 8.11.2017
SWD(2017) 651 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremni dokument

k oceni učinka predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih vozil ter spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (prenovitev)

[...]

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

Povzetek
Ocena učinka predloga prenovitve za uredbo o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO ₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011
A. Nujnost ukrepanja
Zakaj? V čem je težava?
Sedanji uredbi določata vseevropske cilje emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in kombinirana vozila do 2020/2021. Standardi so temeljno orodje za spodbujanje inovacij in naložb v nizkoogljične tehnologije. Avtomobilska industrija EU je s pomočjo standardov ohranila vodilni tehnološki položaj v svetu in zmanjšala emisije CO₂ iz novih vozil. Potrošniki imajo koristi od nižjih stroškov goriva. Vendar so bile ugotovljene naslednje glavne težave: 1) nezadostno uvajanje najučinkovitejših vozil, vključno z nizkoemisijskimi in brezemisijskimi vozili, za uresničevanje zavez iz Pariškega sporazuma in izboljšanje kakovosti zraka, zlasti na mestnih območjih; 2) potrošniki so prikrajšani za možnost prihrankov goriva; 3) tveganje izgube konkurenčne prednosti EU zaradi nezadostnih inovacij na področju nizkoemisijskih avtomobilskih tehnologij na dolgi rok.
Kaj naj bi prinesla ta pobuda?
Pobuda naj bi: 1) prispevala k uresničevanju zavez EU v okviru Pariškega sporazuma z učinkovitim zmanjševanjem emisij CO ₂ iz osebnih avtomobilov in kombiniranih vozil, 2) zmanjšala stroške porabe goriva za uporabnike, 3) okrepila konkurenčnost avtomobilske industrije EU in spodbudila zaposlovanje.
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU?
Brez nadaljnjega ukrepanja EU verjetno ne bi bilo veliko dodatnega znatnega zmanjšanja emisij CO ₂ iz novih osebnih avtomobilov in kombiniranih vozil. Države članice bodo lahko s pomočjo standardov glede emisij CO ₂ za obdobje po letu 2020 uresničile zavezujoče cilje za zmanjšanje emisij za leto 2030, predlagane v uredbi o porazdelitvi prizadevanj. Pobude na izključno nacionalni in lokalni ravni bodo verjetno manj učinkovite, saj obstaja tveganje za neskladnost, zaradi česar lahko povzročijo razdrobljenost notranjega trga.

B. Rešitve
Katere zakonodajne in nezakonodajne možnosti politike so se upoštevale? Ali ima katera od njih prednost? Zakaj?
Obravnavane so bile različne možnosti politike za naslednja vprašanja: 1) cilji emisij CO₂; 2) porazdelitev prizadevanj med proizvajalci; 3) spodbude za nizkoemisijska vozila in brezemisijska vozila; 4) elementi za stroškovno učinkovito izvajanje; 5) krepitev upravljanja.
Kdo podpira katero možnost?
V zvezi s ciljnim ravni proizvajalci v splošnem podpirajo manj ambiciozne cilje za leto 2030 kot okoljske in potrošniške nevladne organizacije, ki se zavzemajo za bolj ambiciozne cilje tako za leto 2025 kot tudi za leto 2030. Kar zadeva porazdelitev prizadevanj, proizvajalci podpirajo krivuljo mejnih vrednosti na podlagi mase, nevladne organizacije pa so kot parametru uporabnosti bolj naklonjene odtisu. Medtem ko je avtomobilska industrija večinoma proti obvezni usmeritvi k nizkoemisijskim vozilom in brezemisijskim vozilom, proizvajalci baterij in električne energije, vlagatelji v infrastrukturo, evropska mesta, ki se soočajo s težavami s kakovostjo zraka, ter večina nevladnih organizacij na okoljskem in prometnem področju pozivajo k takemu pristopu.

Potrošniške organizacije glede tega zavzemajo nevtralen položaj.

C. Učinki prednostne možnosti

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

Dodatno zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov med letoma 2005 in 2030 glede na izhodiščni scenarij znaša med 4 in 11,4 odstotne točke. Med letoma 2020 in 2030 naj bi se emisije onesnaževal zraka znižale za 2 do 8 odstotnih točk (NO_x) in za do 10 odstotnih točk (PM_{2,5}). Pri kombiniranih vozilih dodatno zmanjšanje emisij CO₂ med letoma 2005 in 2030 znaša med 4,8 in 14,1 odstotne točke. Med letoma 2020 in 2030 naj bi se emisije onesnaževal zraka pri kombiniranih vozilih znižale za do 9 (NO_x) ali 10 (PM_{2,5}) odstotnih točk.

Koristi za potrošnike v smislu „skupnih stroškov lastništva“ za „povprečen nov osebni avtomobil“ iz leta 2030 ob upoštevanju življenjske dobe 15 let znašajo med 1 000 in 2 000 EUR. Pri „povprečnem novem kombiniranem vozilu“ iz leta 2030 so ti prihranki med 3 800 in 4 400 EUR. Neto prihranki nastanejo tako pri prvem kot tudi pri drugem uporabniku, torej imajo koristi tudi skupine potrošnikov z nižjimi dohodki.

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

Povečali se bodo proizvodni stroški, kar bo vplivalo na ceno vozila, potrošniki/podjetja pa bodo imeli višje začetne stroške za novo vozilo. Ti stroški se višajo s strožjimi ciljimi vrednostmi emisij CO₂ za celotni vozni park. Pri povprečnem novem osebnem avtomobilu iz leta 2030 znašajo med 400 EUR in 2 700 EUR. Pri povprečnem novem kombiniranem vozilu iz leta 2030 znašajo med 400 EUR in 2 400 EUR.

Kakšen bo vpliv na podjetja, MSP ter mikropodjetja?

Analiza je pokazala pozitivne gospodarske učinke, tudi za mala in srednja podjetja. Manjši proizvajalci osebnih avtomobilov z manj kot 1 000 registracij novih vozil v EU na leto so izvzeti iz standardov glede emisij CO₂. Mala in srednja podjetja kot uporabniki učinkovitejših kombiniranih vozil bodo imela v veliki meri koristi zaradi prihrankov goriva. V avtomobilski vrednostni verigi se bodo morala mala in srednja podjetja s konvencionalnimi tehnologijami morda prilagoditi, vendar bodo imela zaradi dodatnega povpraševanja po novih in učinkovitejših tehnologijah tudi koristi.

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

Ocenjuje se, da bo v letu 2030 izguba prihodkov iz trošarin za gorivo znašala približno 0,04 % BDP EU-28. V vseh ocenjenih scenarijih naj bi se to nadomestilo s povečanjem posrednega obdavčenja.

Bo imela pobuda druge pomembnejše učinke?

Ambiciozen, a uresničljiv in stroškovno učinkovit regulativni okvir za osebne avtomobile in kombinirana vozila bo avtomobilski industriji EU pomagal pri ohranjanju svetovne konkurenčnosti in dostopa do trgov. Zaradi manjše potrebe po fosilnih gorivih se bo izboljšala zanesljivost oskrbe z energijo v EU, pri čemer bodo največje koristi v srednjeročnem obdobju.

D. Spremljanje

Kdaj bo politika pregledana?

Pregled učinkovitosti nove zakonodaje bi lahko potekal leta 2024, in sicer hkrati s pregledom druge zakonodaje, na primer predloga direktive o sistemu trgovanja z emisijami (ETS) in uredbe o porazdelitvi prizadevanj.