



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 18 май 2018 г.
(OR. en)

8922/18
ADD 4

Междуетноститутуционално досие:
2018/0143 (COD)

CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор
Дата на получаване:	17 май 2018 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	SWD(2018) 186 final
Относно:	РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО придружаващ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарты за емисиите на CO2 от нови тежкотоварни превозни средства

Приложено се изпраца на делегациите документ SWD(2018) 186 final.

Приложение: SWD(2018) 186 final

Брюксел, 17.5.2018г.
SWD(2018) 186 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства

{COM(2018) 284 final} - {SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final}

Обобщение
Оценка на въздействието на предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите на CO ₂ от нови тежкотоварни превозни средства
А. Необходимост от действие
Защо? Какъв е разглежданият проблем?
За периода 1990 — 2015 г. емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства (ТПС) са се увеличи с близо 19 %. За разлика от емисиите от леките автомобили и микробусите, понастоящем емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства в ЕС не са регламентирани. Въпреки ниските разходи голям брой лесно достъпни и разходоэффективни технологии за повишаване на горивната ефективност не са широко разпространени на пазара и могат да доведат до големи нетни икономии. Това се дължи основно на несъвършенства и асиметрия в информацията на пазара на нови превозни средства, тъй като стопанските субекти в транспортния сектор — главно МСП, трудно успяват да намерят техническа информация за тези технологии и пълноценно да се възползват от нея. Вследствие на това бяха установени следните проблеми: 1) Ако не бъдат предприети по-нататъшни действия, емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства ще продължат да се увеличават, като в периода 2015 — 2030 г. увеличението може да достигне 6 %. 2) Стопанските субекти в транспортния сектор и техните клиенти пропускат възможности за икономия на гориво. 3) Съществува риск производителите на тежкотоварни превозни средства в ЕС и доставчиците на части за тях да загубят водещите си технологични позиции в областта на иновациите, тъй като на пазари с изключително голямо значение — като САЩ, Канада, Япония и Китай, през последните години бяха въведени стандарти за емисии, насърчаващи иновациите и рязкото повишаване на ефективността на превозните средства. Засегнати страни са населението като цяло, стопанските субекти, осигуряващи товарен транспорт, и производителите на тежкотоварни превозни средства.
Какво се очаква да постигне настоящата инициатива?
Инициативата следва да: 1) допринесе за постигането на поетите от ЕС ангажименти по Парижкото споразумение чрез намаляване на емисиите на CO ₂ от тежкотоварните превозни средства; 2) да намали оперативните разходи за стопанските субекти в транспортния сектор и транспортните разходи за потребителите; 3) да запази водещите позиции на производителите на тежкотоварни превозни средства и доставчиците на части за тях в ЕС в областта на технологиите и иновациите.
Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС?
Действията на равнището на ЕС са икономически ефективни и ще осигурят съгласувани мерки в държавите членки за борба с изменението на климата. Слабо вероятно е предприетите от държавите членки самостоятелни действия да се окажат достатъчни.
Б. Решения
Какви законодателни и незаконодателни варианти на политиката са разгледани? Има ли предпочитан вариант? Защо?
След направения анализ на мерките на ЕС в областта на транспортната политика бе открита необходимостта да се въведат стандарти за емисиите на CO₂. Това би създавало допълнителна мярка от страна на предлагането на равнището на ЕС с цел да се постигне ефикасна декарбонизация на транспортния сектор за тежкотоварни превозни средства. Бяха разгледани различни варианти на политиката във връзка с разработването на стандарти за емисиите на CO₂ от гледна точка на: 1) цели за емисиите на CO₂;

- 2) разпределение на общите цели за емисиите на CO₂ за автомобилния парк на ЕС по групи превозни средства и производители;
- 3) стимули за използване на превозни средства с ниски и нулеви емисии (LEV/ZEV);
- 4) елементи на икономически ефективно изпълнение;
- 5) по-добро управление.

Кой подкрепя отделните варианти?

Повечето заинтересовани страни подкрепят въвеждането на цели за емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства на равнището на ЕС. Производителите на тежкотоварни превозни средства се застъпват за по-умерени цели в сравнение с НПО и подкрепят въвеждането на една-единствена цел за емисиите на CO₂ за всеки производител. По отношение на LEV/ZEV производителите са за извънредни кредити, а НПО — за мандат. Всички заинтересовани страни се изказват в подкрепа на икономически ефективното изпълнение, като производителите са за натрупване и заемане, а организациите на гражданското общество — за търговия. Повечето заинтересовани страни подкрепят осъществяването на мониторинг на сертифицираните стойности на емисиите на CO₂ спрямо емисиите в реални условия.

В. Въздействие на предпочетения вариант

Какви са ползите от предпочетения вариант (ако има такъв, в противен случай — от основните варианти)?

Разгледаните варианти обхващат различни траектории за намаляване на емисиите на CO₂ до 2030 г.

При разгледаните различни варианти целевите стойности за намаляване на емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства през 2030 г. са от порядъка на 3 — 8 % спрямо базовата стойност. До 2030 г. емисиите на азотни оксиди (NO_x) намаляват с 1,3 % до 4,7%, а емисиите на прахови частици (PM_{2.5}) — с 0,6 %.

Очакват се съществени нетни ползи за обществото като цяло, както и за стопанските субекти в транспортния сектор и за потребителите. Те стават все по-осезателни, колкото по-стриктни стават целевите равнища за емисиите на CO₂. От обществена гледна точка нетните икономически ползи, в т.ч. избегнати разходи във връзка с CO₂, са от порядъка на 9377 — 52 369 евро за товарен автомобил, регистриран през 2025 г., и 41 567 — 87 278 евро за товарен автомобил, регистриран през 2030 г.

От гледна точка на първа и втора употреба кумулативните нетни икономии, т.е. разликата между икономии на гориво и производствените разходи, е от порядъка на 5413 — 37 589 евро за товарен автомобил през 2025 г. и 22 032 — 82 429 евро за товарен автомобил през 2030 г. Това се равнява на икономии от порядъка на 1 — 4 % от оперативните разходи през 2025 г. и 3 — 12 % през 2030 г.

Според анализа на разходоефективните технологии, които вече са достъпни или скоро ще станат лесно достъпни, при пълното им внедряване емисиите през 2025 г. може да намалят с 15 — 20 % спрямо базовата стойност.

По-голямата несигурност относно резултатите от по-напреднали технологии и свързаните с тях разходи — по-специално алтернативни задвижващи системи, зависещи от инфраструктура за алтернативни горива, може да има отражение върху това доколко реалистични са вариантите за по-високи целеви равнища през 2030 г.

Общите разходи за товарен транспорт с тежкотоварни превозни средства по дейности леко намаляват — с по-малко от 1 % през 2025 г. и с 1 — 3 % през 2030 г.

Какви са разходите за предпочетения вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?

Производствените разходи ще се увеличат, т.е. началните разходи на стопанските субекти за покупка на нов товарен автомобил също ще се увеличат. За нов товарен автомобил, регистриран през 2025 г., те ще бъдат средно от 858 евро до 27 797 евро, а през 2030 г. — от 4657 евро до 58 760 евро при всички разглеждани варианти. В относително изражение това представлява от 0,8 % до 25,3 % от покупната цена на превозното средство.

Какви ще са последиците за предприятията, МСП и микропредприятията?

Очаква се стопанските субекти в транспортния сектор, главно МСП, да извлекат полза от по-малкото

потребление на гориво. Според оценките произтичащите от това икономии значително превишават допълнителните разходи за нов товарен автомобил, оборудван с технологии за намаляване на емисиите на CO₂. МСП, доставящи такива технологии за производителите на тежкотоварни превозни средства, ще се възползват от нарасналото търсене.

Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?

Очаква се данъчните приходи в ЕС28 леко да намалеят поради по-слабите продажби на дизелово гориво.

Ще има ли друго значително въздействие?

Въвеждането на нормативна уредба относно емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства ще спомогне автомобилната промишленост в ЕС да запази водещите си позиции в областта на технологиите и иновациите в световен мащаб, както и достъпа си до пазари. По-слабото потребление на изкопаеми горива ще подобри енергийната сигурност на ЕС.

Г. Последващи действия

Кога ще се извърши преглед на политиката? Най-много 4 реда

Предвижда се преглед на ефективността на законодателството на ранен етап през 2022 г. При прегледа: 1) ще бъде установена или потвърдена целта за 2030 г.; 2) приложното поле ще бъде разширено, така че да бъдат обхванати и други групи тежкотоварни превозни средства, като автобуси и по-малки товарни автомобили; 3) ще бъде направен преглед на ефикасността на механизмите за изпълнение, например схемата със стимули за използването на превозни средства с нулеви и ниски емисии.