

Brusel 18. května 2018
(OR. en)

8922/18
ADD 4

**Interinstitucionální spis:
2018/0143 (COD)**

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

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	17. května 2018
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2018) 186 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO ₂ pro nová těžká vozidla

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2018) 186 final.

Příloha: SWD(2018) 186 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 17.5.2018
SWD(2018) 186 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

**návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní
normy CO₂ pro nová těžká vozidla**

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

Souhrnný přehled
Posouzení dopadu na návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO ₂ pro nová těžká vozidla
A. Potřeba opatření
Proč? Jaký problém se řeší?
V letech 1990 až 2015 došlo ke zvýšení emisí CO₂ z těžkých vozidel přibližně o 19 %. Emise CO₂ z těžkých vozidel nejsou v současnosti v EU regulovány, na rozdíl od emisí z osobních a lehkých užitkových vozidel. Na trhu není v širokém měřítku zaveden velký počet snadno dostupných, nákladově efektivních technologií pro zlepšení palivové účinnosti, ačkoli jsou náklady na ně nízké a mohou přinést vysoké čisté úspory. Je to způsobeno především nepřesnými a nesouměrnými informacemi na trhu nových vozidel, neboť pro provozovatele dopravy, jimiž jsou zejména malé a střední podniky, jsou přístup a celkové využití technických informací o těchto technologiích komplikované. V důsledku toho jsou zjištěny tyto problémy: 1) Emise CO₂ z těžkých vozidel bez dalšího opatření vzrostou v letech 2015 až 2030 až o 6 %. 2) Provozovatelé dopravy a jejich zákazníci přicházejí o úspory pohonných hmot. 3) Evropští výrobci těžkých vozidel a dodavatelé dílů jsou ohroženi rizikem ztráty své vedoucí pozice v oblasti technologických inovací, neboť významné trhy jako jsou Spojené státy americké, Kanada, Japonsko a Čína v nedávných letech zavedly emisní normy, aby stimulovaly inovace a rychle zvýšily účinnost vozidel. Dotčené strany zahrnují obecnou veřejnost, provozovatele nákladní dopravy a výrobce těžkých vozidel.
Čeho by měla tato iniciativa dosáhnout?
Tato iniciativa by měla: 1) přispět k plnění závazků EU plynoucích z Pařížské dohody snížením emisí CO ₂ z těžkých vozidel, 2) snížit provozní náklady provozovatelů dopravy a náklady spotřebitelů na dopravu, 3) zachovat vedoucí pozici výrobců těžkých vozidel a dodavatelů dílů v EU v oblasti technologií a inovací.
Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU?
Opatření na úrovni EU jsou nákladově efektivní a zajistí koordinovaná opatření ve všech členských státech, pokud jde o řešení změny klimatu. Je nepravděpodobné, že by stačovalo, pokud by členské státy jednaly samostatně.
B. Řešení
Jaké legislativní a nelegislativní možnosti byly zvažovány? Je některá možnost upřednostňována? Proč?
Po analýze politických opatření EU týkajících se dopravy byla zjištěna potřeba zavést emisní normy CO₂. Tím bylo stanoveno doplňující opatření na úrovni EU na straně nabídky s ohledem na zajištění účinného odstraňování emisí v odvětví dopravy těžkými vozidly. Pro účely návrhu norem CO₂ byly zvažovány různé politické varianty, pokud jde o: 1) cíle v oblasti emisí CO₂; 2) distribuci emisních cílů pro CO₂ v celém vozovém parku EU ve všech skupinách vozidel a výrobců; 3) pobídky pro zavádění vozidel s nízkými a nulovými emisemi; 4) prvky pro nákladově efektivní provádění; 5) posílení řízení.
Kdo podporuje kterou možnost?
Většina zúčastněných stran podporuje zavedení cílů CO ₂ z těžkých vozidel na úrovni EU. Výrobci těžkých vozidel prosazují v porovnání s nevládními organizacemi méně náročné cíle a podporují jednotný cíl CO ₂ pro každého výrobce. Pokud jde o vozidla s nízkými nebo nulovými emisemi, podporují výrobci superkredity, zatímco nevládní organizace dávají přednost povinnostem. Nákladově efektivní provádění podporují všechny zúčastněné strany, přičemž výrobci se kloní k ponechání a vypůjčení kreditů a organizace občanské společnosti

k obchodování. Většina zúčastněných stran podporuje sledování certifikovaných hodnot CO₂ oproti skutečným světovým emisím.

C. Dopady upřednostňované možnosti

Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?

Zvažované možnosti zahrnují celou řadu plánů vývoje, pokud jde o cíle v oblasti snižování CO₂, až do roku 2030.

V rámci různých možností zvažovaných pro úroveň cílů dosahuje snížení emisí CO₂ z těžkých vozidel v roce 2030, pokud jde o výchozí situaci, hodnoty od 3 % do 8 %. Do roku 2030 poklesnou emise NO_x o 1,3 % na 4,7 % a emise PM_{2.5} až o 0,6 %.

Očekává se, že to společnosti jako celku i provozovatelům dopravy a spotřebitelům přinese významné čisté výhody. Budou se zvyšovat se zpřísněním cílových úrovní CO₂. Čisté ekonomické výhody z pohledu společnosti, včetně nákladů na CO₂, kterým se lze vyhnout, sahají od 9 377 do 52 369 EUR na nákladní vozidlo registrované v roce 2025 a od 41 567 do 87 278 EUR na nákladní vozidlo registrované v roce 2030.

Z pohledu prvního a druhého použití sahají kumulativní čisté úspory, tj. rozdíl mezi úsporami z paliva a výrobními náklady, od 5 413 do 37 589 EUR na nákladní vozidlo v roce 2025 a od 22 032 do 82 429 EUR na nákladní vozidlo v roce 2030. To je ekvivalent úspory 1–4 % jeho provozních nákladů v roce 2025 a 3–12 % v roce 2030.

Analýza nákladově efektivních technologií, které jsou již k dispozici nebo které budou během krátké doby snadno dostupné, ukazuje, že by jejich plné využití umožnilo dosáhnout snížení emisí v rozmezí 15 % až 20 % v roce 2025 ve srovnání s výchozí situací.

Vyšší úroveň nejistoty ohledně výkonnosti a nákladů vyspělejších technologií a zejména alternativních pohonných systémů, které spoléhají na existenci infrastruktury alternativních paliv, by mohly ovlivnit proveditelnost možností vedoucích k vyšší úrovni cílů v roce 2030.

Celkové náklady na nákladní dopravu těžkými vozidly na činnost se mírně sníží, a to o 1 % v roce 2025 a řádově o 1 až 3 % v roce 2030.

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?

Výrobní náklady porostou a provozovatelé, kteří pořizují nové nákladní vozidlo, budou tedy čelit vyšším počátečním nákladům. U nového nákladního vozidla registrovaného v roce 2025 sahají v průměru od 858 do 27 797 EUR a v roce 2030 od 4 657 po 58 760 EUR, a to u všech zvažovaných možností. V relativním vyjádření to představuje 0,8 % až 25,3 % kupní ceny vozidla.

Jaký bude dopad na podniky, včetně malých a středních podniků a mikropodniků?

Očekává se, že ze snížené spotřeby paliva budou těžit provozovatelé dopravy, zejména malé a střední podniky. Odhaduje se, že výsledné úspory významně převáží dodatečné náklady na nové nákladní vozidlo vybavené technologiemi ke snížení CO₂. Z dodatečné poptávky budou mít prospěch malé a střední podniky, které dodávají tyto technologie výrobcům těžkých vozidel.

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?

Očekávané daňové příjmy v EU28 v důsledku snížených prodejů nafty mírně poklesnou.

Očekávají se jiné významné dopady?

Regulační rámec pro emise CO₂ z těžkých vozidel pomůže automobilovému průměru EU, aby si udržel svou celosvětovou vedoucí pozici v oblasti technologií a inovací a přístup na trhy. Vzhledem ke sníženým potřebám fosilních paliv se zlepší situace v oblasti energetické bezpečnosti v EU.

D. Návazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána? Maximálně 4 řádky

Očekává se, že k prvnímu přezkumu účinnosti právních předpisů dojde v roce 2022. Přezkum by mohl 1) stanovit nebo potvrdit cíl pro rok 2030, 2) rozšířit působnost na další skupiny těžkých vozidel, tj. autobusy

a menší nákladní vozidla, 3) přezkoumat účinnost způsobů provádění, např. pobídkového programu pro vozidla s nízkými a nulovými emisemi.