

Bruxelles, 18. svibnja 2018.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2018/0143 (COD)

8922/18
ADD 4

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

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	17. svibnja 2018.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	SWD(2018) 186 final
Predmet:	RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE SAŽETAK PROCJENE UČINKA priložen dokumentu Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju emisijskih normi CO2 za nova teška vozila

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2018) 186 final.

Priloženo: SWD(2018) 186 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 17.5.2018.
SWD(2018) 186 final

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE

SAŽETAK PROCJENE UČINKA

priložen dokumentu

**Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju emisijskih normi CO₂
za nova teška vozila**

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

Sažetak
Procjena učinka Prijedloga uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju emisijskih normi CO ₂ za nova teška vozila
A. Potreba za djelovanjem
Zašto? Koji se problem rješava?
Emisije CO₂ teških vozila (HDV-ova) porasle su za 19 % između 1990. i 2015. Emisije CO₂ teških vozila trenutačno nisu uređene unutar EU-a, za razliku od emisija automobila i kombija. Velik broj lako dostupnih i troškovno učinkovitih tehnologija za poboljšanje ekonomičnosti potrošnje goriva nije u široj uporabi na tržištu, iako su im troškovi niski i njihovom bi se primjenom mogla postići znatne neto uštede. Razlog tome uglavnom su nepotpune i asimetrične informacije na tržištu novih vozila jer je pristup tehničkim informacijama o takvim tehnologijama, kao i njihova upotreba, vrlo složen za prijevoznike koji su većinom MSP-ovi. Zbog toga su utvrđeni sljedeći problemi: 1) emisije CO₂ teških vozila bez poduzimanja mjera i dalje će rasti, do 6 % između 2015. i 2030.; 2) prijevoznici i korisnici njihovih usluga neće uštedjeti na gorivu; 3) europski proizvođači teških vozila i dobavljači sastavnih dijelova u opasnosti su od gubitka položaja vodećih tehnoloških inovatora na velikim tržištima zato što su SAD, Kanada, Japan i Kina zadnjih godina uveli emisijske norme za potrebe poticanja inovacija i brzog poboljšanja učinkovitosti vozila. Zahvaćene strane uključuju opće stanovništvo, prijevoznike tereta i proizvođače teških vozila.
Što se nastoji postići ovom inicijativom?
Inicijativom se želi: 1) doprinijeti ostvarivanju obveza EU-a u okviru Pariškog sporazuma smanjenjem emisija CO ₂ iz teških vozila, 2) smanjiti troškove poslovanja prijevoznika i troškove prijevoza za potrošače te 3) sačuvati vodstvo europskih proizvođača i dobavljača sastavnih dijelova za teška vozila u tehnologiji i inovacijama.
Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a?
Mjera EU-a troškovno je učinkovita i njome će se osigurati usklađene mjere za ublažavanje klimatskih promjena diljem država članica. Malo je vjerojatno da bi pojedinačne mjere država članica bile dostatne.
B. Rješenja
Koje su se zakonodavne i nezakonodavne opcije politika razmatrale? Postoji li najpoželjnija opcija? Zašto?
Na temelju analize mjera politika EU-a u pogledu prijevoza utvrđena je potreba za uvođenjem emisijskih normi CO₂. Tako bi se uvela dodatna mjera na strani ponude na razini cijelog EU-a s ciljem učinkovite dekarbonizacije sektora prijevoza teškim vozilima. Pri izradi normi CO₂ razmotrene su razne opcije politika s obzirom na: 1) ciljane vrijednosti emisija CO₂, 2) raspodjelu ciljanih vrijednosti emisija CO₂ voznog parka EU-a po skupinama vozila i proizvođačima, 3) poticaje za vozila s nultim ili niskim emisijama (LEV/ZEV), 4) elemente troškovno učinkovite provedbe, 5) jačanje upravljanja.
Tko podržava koju opciju?
Većina dionika podržava uvođenje ciljanih vrijednosti emisija CO₂ na razini Unije. Proizvođači teških vozila zalažu se za manje ambiciozne ciljeve u usporedbi s nevladinim organizacijama i podržavaju jednu ciljanu vrijednost CO₂ po proizvođaču. Kad je riječ o LEV-u/ZEV-u, proizvođači podržavaju upotrebu posebnih olakšica, a nevladine organizacije zalažu se za uvođenje obveza. Svi dionici podržavaju troškovno učinkovitu provedbu, pri čemu se proizvođači zalažu za akumuliranje i zaduživanje, a organizacije civilnog društva za trgovanje. Većina dionika podržava praćenje i usporedbu certificiranih vrijednosti CO₂ sa stvarnim emisijama.

C. Učinci najpoželjnije opcije
Koje su prednosti najpoželjnije opcije (ako postoji, inače prednosti glavnih opcija)?
Razmotrene mogućnosti obuhvaćaju nekoliko trendova ciljanih vrijednosti smanjenja CO₂ do 2030. Među različitim opcijama za ciljane vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za teška vozila do 2030. variraju od 3 % do 8 % u odnosu na početne vrijednosti. Do 2030. smanjenje emisija NO_x bilo bi od 1,3 % do 4,7 %, a emisija PM_{2.5} do 0,6 %. Očekuju se znatna koristi za društvo u cjelini te za prijevoznike i potrošače. Koristi se povećavaju sa snižavanjem ciljanih vrijednosti CO₂. Raspon neto gospodarskih koristi iz društvene perspektive, uključujući izbjegnute troškove za CO₂, iznosi od 9 377 i 52 369 EUR po kamionu registriranom 2025. i od 41 567 do 87 278 EUR po kamionu registriranom 2030. Iz perspektive izvorne i rabljene upotrebe, ukupne uštede, tj. razlike između potrošnje goriva i troškova proizvodnje iznose između 5 413 i 37 589 po kamionu u 2025. i od 22 032 do 82 429 EUR po kamionu u 2030. To je jednako uštedi 1–4 % troškova poslovanja u 2025. i 3–12 % u 2030. Analiza troškovno učinkovitih tehnologija koje su već ili će uskoro postati dostupne pokazuje da bi se njihovim potpunim uvođenjem omogućilo smanjenje emisija između 15 i 20 % do 2025. u odnosu na početnu vrijednost. Na ostvarivost viših ciljanih opcija do 2030. mogli bi utjecati veća nesigurnost u pogledu djelotvornosti i troškova naprednijih tehnologija i, osobito, alternativni pogonski sklopovi koji ovise o dostupnosti infrastrukture za alternativna goriva. Ukupni trošak prijevoza teškim vozilom po aktivnosti neznatno se smanjuje, za manje od 1 % u 2025. i oko 1–3 % u 2030.

Koliki su troškovi najpoželjnije opcije (ako postoji, inače troškovi glavnih opcija)?
Troškovi proizvodnje će porasti pa će prijevoznici koji kupuju novi kamion imati veće početne troškove. Za prosječan novi kamion registriran 2025. troškovi se u razmatranim opcijama kreću od 858 do 27 797 EUR, a u 2030. od 4 657 do 58 760 EUR. To je, u relativnim smislu, između 0,8 i 25,3 % kupovne cijene vozila.
Kako će to utjecati na poduzeća, MSP-ove i mikropoduzeća?
Očekuje se da će prijevoznici, većinom MSP-ovi, imati koristi od niže potrošnje goriva. Procijenjene uštede znatno će nadmašiti dodatne troškove novog kamiona opremljenog tehnologijama za smanjenje emisija CO ₂ . Dodatna potražnja pogodovat će MSP-ovima koji tim tehnologijama opskrbljuju proizvođače teških vozila.
Hoće li to bitno utjecati na državne proračune i uprave?
Očekuje se neznatan pad poreznih prihoda u EU28 zbog manje prodaje dizela.
Hoće li biti drugih bitnih učinaka?
Regulatorni okvir za emisije CO ₂ iz teških vozila pomoći će automobilskoj industriji EU-a da zadrži vodeću globalnu ulogu kada je riječ o tehnologiji i inovacijama te pristup tržištima. Zbog smanjene potrebe za fosilnim gorivima povećat će se energetska sigurnost u EU-u.
D. Daljnje mjere
Kad će se ta politika preispitati? najviše 4 retka
Predviđa se rano preispitivanje djelotvornosti zakonodavstva u 2022. Preispitivanjem bi se 1) postavili ili potvrdili ciljevi za 2030., 2) proširilo područje primjene na druge skupine teških vozila, tj. na autobuse i manje kamione, 3) preispitala djelotvornost načina provedbe, primjerice programa poticaja za vozila s nultim i niskim emisijama.