



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2018 m. gegužės 18 d.
(OR. en)

8922/18
ADD 4

Tarpinstitucinė byla:
2018/0143 (COD)

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

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2018 m. gegužės 17 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2018) 186 final
Dalykas:	KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA“ pridedamas prie pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO ₂ kiekio standartai

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2018) 186 final.

Priedama: SWD(2018) 186 final



Briuselis, 2018 05 17
SWD(2018) 186 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

**pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomi naujų
sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai**

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

Santraukos lentelė
Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO ₂ kiekio standartai, poveikio vertinimas
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kodėl? Kokia problema sprendžiama?
1995–2015 m. sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis padidėjo maždaug 19 proc. Sunkiųjų transporto priemonių, kitaip nei lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinės paskirties transporto priemonių, išmetamo CO₂ kiekis šiuo metu ES nereglamentuojamas. Daug jau sukurtų ekonomiškai efektyvių, degalų sąnaudas mažinančių technologijų nėra plačiai diegiamos rinkoje, nors jos nebrangios ir galėtų padėti daug sutaupyti. Priežastis – netobula ir asimetriška informacija naujų transporto priemonių rinkoje, nes vežėjams, kurių dauguma yra mažosios ir vidutinės įmonės, keblu prieiti prie techninės informacijos apie tokias technologijas ir ją visapusiškai pasinaudoti. Todėl nustatytos tokios problemos: 1) numatoma, kad, jei nebus imtasi kitų priemonių, 2015–2030 m. sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis didės iki 6 proc.; 2) vežėjai ir jų klientai praranda galimybę sutaupyti degalų; 3) Europos sunkiųjų transporto priemonių gamintojams ir komponentų tiekėjams kyla grėsmė atsilikti technologijų ir inovacijų srityje, nes tokios svarbios rinkos kaip JAV, Kanada, Japonija ir Kinija, siekdamos paskatinti inovacijas, pastaraisiais metais įdiegė išmetamųjų teršalų normas ir sparčiai didina transporto priemonių efektyvumą. Be to, nukenčia platieji gyventojų sluoksniai, krovininio transporto įmonės ir sunkiųjų transporto priemonių gamintojai.
Ko siekiama šia iniciatyva?
Iniciatyva turėtų: 1) padėti vykdyti ES įsipareigojimus mažinti sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį pagal Paryžiaus susitarimą, 2) mažinti vežėjų veiklos sąnaudas ir transporto išlaidas vartotojams, 3) išsaugoti ES sunkiųjų transporto priemonių gamintojų ir komponentų tiekėjų pirmavimą technologijų ir inovacijų srityje.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda?
ES veiksmas yra ekonomiškai efektyvus ir užtikrins kovos su klimato kaita priemonių koordinavimą visose valstybėse narėse. Neverta tikėtis, kad pakaktų pavieniui veikiančių valstybių narių pastangų.
B. Sprendimai
Kokios su teisėkūra susijusios ir nesusijusios politikos galimybės apsvarstytos? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Kodėl?
Išanalizavus su transportu susijusias ES politikos priemones, nustatyta, kad reikia įvesti išmetamo CO₂ kiekio standartus. Taip ES lygmeniu atsirastų papildoma pasiūlos priemonė, kuri veiksmingai mažintų vežimo sunkiosiomis transporto priemonėmis sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro. Svarstant išmetamo CO₂ kiekio standartų modelį nagrinėtos įvairios politikos galimybės: 1) išmetamo CO₂ kiekio normos; 2) visam ES parkui keliamo CO₂ tikslo paskirstymas transporto priemonių grupėms ir gamintojams; 3) paskatos netaisoms ir mažataršėms transporto priemonėms; 4) ekonomiškai efektyvaus įgyvendinimo priemonės; 5) valdymo stiprinimas.
Kas kuriai galimybei pritaria?
Dauguma suinteresuotųjų šalių pritaria idėjai nustatyti europines sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio normas. Sunkiųjų transporto priemonių gamintojai norėtų ne tokių reiklių, palyginti su nevyriausybinėmis organizacijomis, normų ir pritaria bendrai CO₂ normai, kuri būtų nustatyta kiekvienam gamintojui atskirai. Netaisų ir mažataršių transporto priemonių klausimu gamintojai pritaria ypatingiesiems kreditams, o

nevyriausybinių organizacijos tikisi įpareigojimo. Ekonomiškai efektyviam įgyvendinimui pritarė visos suinteresuotosios šalys: gamintojai palankiausiai vertino rezervavimo ir skolinimosi priemonės, o pilietinės visuomenės organizacijos – prekybos. Dauguma suinteresuotųjų šalių remia idėją stebėti, ar sertifikuotos išmetamo CO₂ kiekio vertės atitinka realiomis važiavimo sąlygomis išmetamą kiekį.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis

Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?

Tarp svarstytų galimų priemonių buvo įvairios išmetamo CO₂ kiekio mažinimo iki 2030 m. trajektorijos.

Nagrinėti įvairūs 2030 m. sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normų lygiai: nuo bazinio lygio scenarijaus jie skyrėse 3–8 proc. Iki 2030 m. išmetamas NO_x kiekis sumažės 1,3–4,7 proc., o smulkių kietųjų dalelių kiekis – iki 0,6 proc.

Tikimasi, kad naudos gaus vežėjai, vartotojai ir visa visuomenė. Nauda tuo didesnė, kuo griežtesnis išmetamo CO₂ kiekio normų lygis. Gryna ekonominė nauda visuomenei, įskaitant išvengtus su CO₂ išmetimu susijusias sąnaudas, svyruoja nuo 9 377 iki 52 369 EUR nuo kiekvieno 2025 m. užregistruoto sunkvežimio ir 41 567–87 278 EUR – nuo kiekvieno 2030 m. užregistruoto sunkvežimio.

Vertinant pirminį ir antrinį panaudojimą, iš viso sutaupyta suma, t. y. skirtumas tarp degalams sutaupytų pinigų ir gamybos sąnaudų, svyruoja nuo 5 413 iki 37 589 EUR nuo kiekvieno 2025 m. sunkvežimio ir 22 032–82 429 EUR nuo kiekvieno 2030 m. sunkvežimio. Tai tolygu sutaupyti 1–4 proc. eksploataavimo išlaidų 2025 m. ir 3–12 proc. 2030 m.

Išanalizavus jau prieinamas ar netrukus pradėsimas naudoti ekonomiškai efektyvias technologijas matyti, kad, jas įdiegus masiškai, teršalų išmetimą 2025 m. būtų galima sumažinti 15–20 proc., palyginti su bazinio lygio scenarijumi.

Kadangi nėra tikrumo, kokių rezultatų pasieks pažangesnės technologijos, ypač alternatyvios galios pavaros, kurioms reikia alternatyvaus kuro infrastruktūros, ir kokios bus jų sąnaudos, neaišku, ar įmanoma pasiekti galimus reiklesnius 2030 m. normų lygius.

Bendros krovinio kelių transporto paslaugos, teikiamos naudojant sunkiąsias transporto priemones, vos vos atpigs: mažiau negu 1 proc. 2025 m. ir 1–3 proc. 2030 m.

Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?

Išaugęs gamybos sąnaudos, todėl naują sunkvežimį perkančiam vežėjui iš pradžių teks sumokėti daugiau. Priklausomai nuo svarstomų galimybių, papildomos 2025 m. užregistruoto vidutinio naujo sunkvežimio išlaidos svyruos nuo 858 iki 27 797 EUR, o 2030 m. – 4 657–58 760 EUR. Tai santykinai sudaro 0,8–25,3 proc. transporto priemonės pirkimo kainos.

Koks bus poveikis verslui, MVĮ ir labai mažoms įmonėms?

Numatyta, kad vežėjams, labiausiai MVĮ, bus naudingos mažesnės degalų sąnaudos. Apskaičiuota, kad bus galima sutaupyti gerokai daugiau lėšų, negu jų teks išleisti perkant naują sunkvežimį, kuriame įdiegtos išmetamo CO₂ kiekio mažinimo technologijos. Tokių technologijų paklausa bus naudinga MVĮ, tiekiančioms jas sunkiųjų transporto priemonių gamintojams.

Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?

Numatoma, kad, sumažėjus parduodamam dyzelino kiekiui, šiek tiek sumažės ES 28 mokestinės pajamos.

Ar bus dar koks nors didelis poveikis?

Sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio reglamentavimo tvarka padės ES automobilių pramonės sektoriui toliau pirmauti pasaulyje technologijų ir inovacijų srityje ir įsitvirtinti rinkose. Sumažėjus iškastinio kuro poreikiams, gerės ES energetinis saugumas.

D. Tolesni veiksmai

Kada politika bus persvarstoma? Ne daugiau 4 eilučių

2022 m. numatyta ankstyva teisės akto veiksmingumo peržiūra. Atliekant peržiūrą būtų 1) nustatytas arba patvirtintas 2030 m. tikslas, 2) į taikymo sritį įtrauktos kitų grupių sunkiosios transporto priemonės, t. y. autobusai ir mažesni sunkvežimiai, 3) patikrintas įgyvendinimo tvarkos, pavyzdžiui, netaaršių ir mažataršių

transporto priemonių skatinimo modelio, efektyvumas.