

Briselē, 2018. gada 18. maijā
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
2018/0143 (COD)

8922/18
ADD 4

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

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2018. gada 17. maijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	SWD(2018) 186 final
Temats:	KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS - IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS - Pavaddokuments dokumentam - Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko nosaka CO2 emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2018) 186 *final*.

Pielikumā: SWD(2018) 186 *final*

Briselē, 17.5.2018.
SWD(2018) 186 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentam

**Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko nosaka CO₂ emisijas
standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem**

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

Kopsavilkuma lapa
Ietekmes novērtējums par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko nosaka CO ₂ emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem
A. Rīcības nepieciešamība
Pamatojums. Risināmā problēma Laikā no 1990. līdz 2015. gadam lielas noslodzes transportlīdzekļu (<i>HDV</i>) CO₂ emisijas palielinājās apmēram par 19 %. Atšķirībā no vieglo automobiļu un furgonu emisijām <i>HDV</i> CO₂ emisijas ES pašlaik netiek reglamentētas. Tirgū nav plaši ieviests liels skaits viegli pieejamu rentablu tehnoloģiju degvielas patēriņa efektivitātes uzlabošanai, lai gan to izmaksas ir zemas un tās varētu nodrošināt lielus neto ietaupījumus. Tas galvenokārt ir saistīts ar nepilnīgu un asimetrisku informāciju jauno transportlīdzekļu tirgū, jo pārvadātājiem, kas galvenokārt ir MVU, ir sarežģīti piekļūt tehniskajai informācijai par šādām tehnoloģijām un to pilnībā izmantot. Rezultātā apzinātas šādas problēmas: 1) Bez turpmākas rīcības <i>HDV</i> CO₂ emisijas laikā no 2015. līdz 2030. gadam palielināsies par līdz pat 6 %. 2) Pārvadātājiem un viņu klientiem ir liegtas iespējas ietaupīt uz degvielu. 3) Eiropas <i>HDV</i> ražotāji un sastāvdaļu piegādātāji var zaudēt savu tehnoloģiski novatorisko līderību, jo tādi nozīmīgi tirgi kā ASV, Kanāda, Japāna un Ķīna pēdējos gados ir ieviesuši emisijas standartus, kas veicina inovācijas un strauji uzlabo transportlīdzekļu efektivitāti. Skartās puses ir sabiedrība kopumā, kravu pārvadātāji un <i>HDV</i> ražotāji.
Paredzamie šīs iniciatīvas mērķi Iniciatīvai būtu: 1) jāveicina ES saistību sasniegšana atbilstoši Parīzes nolīgumam, samazinot <i>HDV</i> CO₂ emisijas, 2) jāsamazina pārvadātāju pamatdarbības izmaksas un patērētāju transporta izmaksas, 3) jā saglabā ES <i>HDV</i> ražotāju un sastāvdaļu piegādātāju tehnoloģiskā un novatoriskā līderība.
ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība ES rīcība ir rentabla un nodrošina koordinētus pasākumus starp dalībvalstīm klimata pārmaiņu risināšanā. Maz ticams, ka pietiktu ar dalībvalstu individuālu rīcību.

B. Risinājumi
Apsvērtie legīslatīvie un nelegīslatīvie politikas risinājumi. Vēlamais risinājums. Pamatojums Pēc ES transporta politikas pasākumu analīzes tika apzināta nepieciešamība ieviest CO₂ emisijas standartus. Tādējādi tiku noteikts papildu piedāvājuma puses pasākums ES līmenī, kas palīdzētu nodrošināt rezultatīvu <i>HDV</i> transporta nozares dekarbonizāciju. Izstrādājot CO₂ standartus, tika apsvērti dažādi politikas risinājumi attiecībā uz: 1) CO₂ emisijas mērķrādītājiem; 2) ES autoparka CO₂ emisijas mērķrādītāju sadalījumu starp transportlīdzekļu grupām un ražotājiem; 3) stimuliem mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem (MET/BET); 4) rentablas īstenošanas elementiem; 5) pārvaldības stiprināšanu.
Atbalsts konkrētajiem risinājumiem Ieinteresēto personu vairākums atbalsta <i>HDV</i> CO₂ mērķrādītāju ieviešanu ES līmenī. <i>HDV</i> ražotāji aizstāv mazāk vērienīgus mērķrādītājus nekā NVO un atbalsta vienu CO₂ mērķrādītāju katram ražotājam. Attiecībā uz MET/BET ražotāji atbalsta superkredītus, savukārt NVO priekšroku dod pilnvarojumam. Visas ieinteresētās personas atbalsta rentablu īstenošanu, turklāt ražotāji par labāku atzīst uzkrāšanu un aizņemšanos un pilsoniskās sabiedrības organizācijas — tirdzniecību. Lielāka daļa ieinteresēto personu atbalsta sertificēto CO₂ vērtību monitoringu, salīdzinot tās ar reālajām emisijām.
C. Vēlamā risinājuma ietekme

Ieguvums no vēlamā risinājuma (ja nav, no galvenajiem risinājumiem)

Apsvērtie risinājumi aptver vairākas CO₂ samazinājuma mērķrādītāju trajektorijas līdz 2030. gadam.

Dažādos apsvērtajos mērķrādītāju līmeņu risinājumos *HDV* CO₂ emisijas samazinājums 2030. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju ir 3–8 %. Līdz 2030. gadam — NO_x emisiju samazinājums par 1,3% līdz 4,7 % un smalko daļiņu emisiju samazinājums par līdz pat 0,6 %.

Sabiedrībai kopumā, kā arī pārvadātājiem un patērētājiem gaidāmi ievērojami neto ieguvumi. Jo stingrāki ir CO₂ mērķrādītāja līmeņi, jo ieguvumi ir lielāki. No sabiedrības viedokļa neto ekonomiskie ieguvumi, tostarp novērstās CO₂ izmaksas, ir 9377–52 369 EUR uz vienu 2025. gadā reģistrētu kravas automobili un 41 567–87 278 EUR uz vienu 2030. gadā reģistrētu kravas automobili.

Attiecībā uz jauniem un lietotiem transportlīdzekļiem kumulatīvie neto ietaupījumi, t. i., starpība starp degvielas ietaupījumiem un ražošanas izmaksām, ir 5413–37 589 EUR uz vienu kravas automobili 2025. gadā un 22 032–82 429 EUR uz vienu kravas automobili 2030. gadā. Tas atbilst pamatdarbības izmaksu ietaupījumam 1–4 % apjomā 2025. gadā un 3–12 % 2030. gadā.

Analizējot rentablās tehnoloģijas, kas jau ir pieejamas vai būs brīvi pieejamas īstermiņā, redzams, ka salīdzinājumā ar pamatscenāriju to pilnīga ieviešana ļautu sasniegt 15–20 % emisijas samazinājumus 2025. gadā.

Lielāka nenoteiktība par darbības rezultātiem un izmaksām, kas attiecas uz progresīvākām tehnoloģijām un jo īpaši alternatīvām jaudas piedziņas ķēdēm, kurām vajadzīga alternatīvo degvielu infrastruktūra, varētu ietekmēt augstāku mērķrādītāju līmeņa risinājumu iespējamību 2030. gadā.

Kopējās *HDV* kravas pārvadājumu izmaksas uz darbību nedaudz samazinās (par mazāk nekā 1 % 2025. gadā un apmēram 1–3 % 2030. gadā).

Vēlamā risinājuma izmaksas (ja tādas nav, galveno risinājumu izmaksas)

Ražošanas izmaksas palielināsies, un tādējādi uzņēmējiem, kas pirks jaunu kravas automobili, būs lielākas sākotnējās izmaksas. Dažādos apsvērtajos risinājumos parastam jaunam 2025. gadā reģistrētam kravas automobilim tās būs 858–27 797 EUR un 2030. gadā — 4657–58 760 EUR. Relatīvā izteiksmē tas atbilst 0,8–25,3 % no transportlīdzekļa pirkuma cenas.

Ietekme uz uzņēmumiem, MVU un mikrouzņēmumiem

Gaidāms, ka pārvadātāji, galvenokārt MVU, gūs labumu no mazāka degvielas patēriņa. Aplēsts, ka gūtie ietaupījumi ievērojami pārsniegs papildu izmaksas, kādas ir jaunam ar CO₂ samazināšanas tehnoloģijām aprīkotam kravas automobilim. MVU, kas šādas tehnoloģijas piegādā *HDV* ražotājiem, gūs labumu no papildu pieprasījuma.

Nozīmīga ietekme uz valstu budžetiem un pārvaldes iestādēm

Gaidāms, ka nodokļu ieņēmumi ES-28 valstīs nedaudz samazināsies dīzeļdegvielas pārdošanas apjoma samazināšanās dēļ.

Cita nozīmīga ietekme

HDV CO₂ emisiju tiesiskais regulējums palīdzēs ES autobūves nozarei saglabāt tās globālo tehnoloģisko un novatorisko līderību un piekļuvi tirgiem. Pamatojoties uz fosilā kurināmā nepieciešamības samazinājumu, ES enerģētiskās drošības situācija uzlabosies.

D. Turpmākā rīcība

Politikas pārskatīšanas termiņš (ne vairāk kā 4 rindas)

Tiesību aktu efektivitātes agrīna pārskatīšana paredzēta 2022. gadā. Pārskatam būtu 1) jānosaka vai jāapstiprina mērķis 2030. gadam, 2) jāpaplašina piemērošanas joma uz citām *HDV* grupām, t. i., autobusiem un mazākiem kravas automobiļiem, 3) jāpārskata īstenošanas kārtības efektivitāte, piemēram, stimulu shēma bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem.