

Брюксел, 8.11.2017г.
SWD(2017) 651 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

оценка на въздействието на предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от леките превозни средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 (преработен)

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

Обобщение
Оценка на въздействието на предложение за преработване на регламент за определяне на стандарти за емисиите на CO ₂ от нови пътнически леки автомобили и нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011.
А. Необходимост от действия
Защо? Какъв е разглежданият проблем?
<p>Действащите понастоящем регламенти определиха важащи за целия ЕС цели за емисиите на CO₂ за нови леки автомобили и микробуси до 2020/2021 г. Стандартите бяха основен инструмент за осъществяването на иновации и инвестиции в технологии с ниски въглеродни емисии. Те помогнаха на автомобилната промишленост на ЕС да запази водещата си роля в технологиите и да намали емисиите на CO₂ от нови превозни средства. Потребителите спечелиха от по-ниските разходи за гориво.</p> <p>Бяха установени обаче следните основни проблеми: 1) Разпространението на най-ефективните превозни средства, включително на превозни средства с ниски и нулеви емисии, не е достатъчно за изпълнението на ангажиментите, поети в рамките на Парижкото споразумение, и за подобряването на качеството на въздуха, по-специално в градските зони. 2) Потребителите пропускат възможни икономии на гориво. 3) Съществува риск ЕС да загуби конкурентното си предимство поради недостатъчни иновации в автомобилните технологии с ниски емисии в дългосрочен план.</p>
Какво се очаква да бъде постигнато с настоящата инициатива?
Очаква се инициативата: 1) да допринесе за изпълнението на ангажиментите на ЕС в рамките на Парижкото споразумение чрез намаляване на емисиите на CO ₂ от леки автомобили и микробуси по икономически ефективен начин, 2) да намали разходите за консумация на гориво за потребителите, 3) да засили конкурентоспособността на автомобилната промишленост на ЕС и да стимулира заетостта.
Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС?
Без допълнителни действия от страна на ЕС допълнителното намаляване на емисиите на CO ₂ от нови леки автомобили и микробуси вероятно ще бъде незначително. Определянето на стандарти за емисиите на CO ₂ след 2020 г. ще помогне на държавите членки да постигнат своите цели за намаляване на емисиите до 2030 г., предложени в рамките на Регламента за разпределяне на усилията. Вероятно е използването само на национални и местни инициативи да е по-малко ефективно, тъй като съществува риск те да не са съгласувани и поради това да доведат до разпокъсване на вътрешния пазар.

Б. Решения
Какви законодателни и незаконодателни варианти на политиката са разгледани? Има ли предпочитан вариант? Защо?
<p>Бяха разгледани различни варианти на политика по следните въпроси:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) цели за емисиите на CO₂ 2) разпределяне на усилията между производителите 3) стимули за използване на превозни средства с ниски и нулеви емисии (LEV/ZEV) 4) елементи за икономически ефективно изпълнение 5) укрепване на управлението
Кой подкрепя отделните варианти?
По отношение на целевите нива, като цяло производителите подкрепят по-малко амбициозни цели за 2030 г. в сравнение с екологичните и потребителските неправителствени организации, които предпочитат по-амбициозни цели както за 2025 г., така и за 2030 г. По отношение на разпределянето на усилията,

производителите подкрепят използването на крива на граничните стойности, основаваща се на масата, докато НПО предпочитат въглеродния отпечатък като показател за полезността. Автомобилната промишленост е предимно против въвеждането на задължение относно LEV/ZEV, но производителите на акумулатори и електроенергия, инвеститорите в инфраструктурни обекти, европейските градове, срещащи проблеми с качеството на въздуха, както и повечето НПО в областта на околната среда и транспорта призовават за такъв подход. Позицията на потребителските организации по този въпрос е неутрална.

В. Въздействие на предпочитания вариант

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

Допълнителното намаляване на емисиите на CO₂ от леки автомобили между 2005 г. и 2030 г. спрямо стойностите от базовия сценарий е между 4 и 11,4 процентни пункта. Между 2020 г. и 2030 г. емисиите на замърсители на въздуха ще намалеят с 2—8 процентни пункта за NO_x и с до 10 процентни пункта за ПЧ_{2,5}. Допълнителното намаляване на емисиите на CO₂ от микробуси между 2005 г. и 2030 г. спрямо стойностите от базовия сценарий е между 4,8 и 14,1 процентни пункта. Емисиите на замърсители на въздуха от микробуси ще намалеят с до 9 процентни пункта (за NO_x) или 10 процентни пункта (ПЧ_{2,5}) между 2020 г. и 2030 г.

Ползите за потребителите при „общите разходи за собствеността“ за „средностатистически нов лек автомобил“ с жизнен цикъл от 15 години през 2030 г. ще са между 1000 и 2000 EUR. За „средностатистически нов микробус“ през 2030 г. тези икономии ще са между 3800 и 4400 EUR. Нетни икономии ще се наблюдават както при първите, така и при вторите потребители, като по този начин ще се облагодетелстват и групите потребители с по-ниски доходи.

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

Производствените разходи ще нараснат и това ще се отрази на цената на превозното средство, поради което потребителите/предприятията ще имат по-високи първоначални разходи за ново превозно средство. Тези разходи се увеличават с въвеждането на по-строги целеви нива на CO₂ за целия автомобилен парк. За „средностатистически нов лек автомобил“, регистриран през 2030 г., те варират от 400 до 2700 EUR. За „средностатистически микробус“ през 2030 г. те варират от 400 до 2400 EUR.

Какви ще са последиците за предприятията, МСП и микропредприятията?

Анализът показва положителни икономически въздействия, включително за МСП. Малките производители на автомобили с по-малко от 1000 регистрации на нови превозни средства в ЕС годишно се освобождават от спазване на стандартите за емисиите на CO₂. Като потребители на по-ефикасни микробуси МСП ще извлекат голяма полза от икономии на гориво. Възможно е на МСП, произвеждащи традиционни технологии и участващи във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост, да се наложи да предприемат корекции, но те ще могат също да се възползват от допълнителното търсене на нови и по-ефективни технологии.

Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?

Загубата на приходи от акциза върху горивата през 2030 г. се оценява на около 0,04 % от БВП на ЕС-28. Във всички оценени сценарии се предполага, че това се компенсира от увеличаване на косвеното данъчно облагане.

Ще има ли друго значително въздействие?

Една амбициозна, но реалистична и икономически ефективна регулаторна рамка за леки автомобили и микробуси ще помогне да се запази конкурентоспособността и достъпът до пазари на световно равнище на автомобилната промишленост на ЕС. Поради намаляването на нуждите от изкопаеми горива положението с енергийната сигурност на ЕС ще се подобри, като най-сериозните подобрения ще настъпят в средносрочен план.

Г. Последващи действия

Кога ще се извърши преглед на политиката?

Преглед на ефективността на новото законодателство може да се проведе през 2024 г. успоредно на прегледа на друго законодателство, например на предложението за СТЕ и Регламента за споделяне на

усиления.