

Брюксел, 14.7.2021 г.  
SWD(2021) 614 final

**РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА**  
**РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО,**

*придружаващ*

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА  
СЪВЕТА**

**за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги  
стандарты за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и нови леки  
търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в  
областта на климата**

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -  
{SWD(2021) 613 final}

<b>Резюме</b>
Оценка на въздействието относно преразглеждането на стандартите за емисиите на CO <sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства
<b>А. Необходимост от действия</b>
<b>В какво се изразява проблемът и защо той се разглежда на равнище ЕС?</b>
На равнище ЕС бяха установени три основни проблема: 1) лекотоварните превозни средства не допринасят достатъчно за намаляване на емисиите на ПГ с най-малко 55 % до 2030 г. и за постигане на климатична неутралност до 2050 г.; 2) съществува риск потребителите да не се възползват от предимствата на превозните средства с нулеви емисии; и 3) веригата за създаване на стойност в автомобилния отрасъл в ЕС рискува да отстъпи позицията си на технологичен лидер. Оценката на въздействието също така очертава движещите фактори зад тези проблеми и посочва най-засегнатите заинтересовани страни.
<b>Какво следва да се предприеме?</b>
Инициативата има за задача да бъдат постигнати следните конкретни цели: 1) да допринесе за постигане на целта за намаляване на емисиите на ПГ с най-малко 55 % до 2030 г. и на климатична неутралност до 2050 г. чрез намаляване на емисиите на CO <sub>2</sub> от леките и лекотоварните автомобили по икономически ефективен начин; 2) да бъде в услуга на потребителите и гражданите посредством по-широкото навлизане на превозни средства с нулеви емисии; 3) да стимулира иновациите в технологиите за нулеви емисии, като по този начин се укрепи технологичното лидерство на веригата за създаване на стойност в автомобилостроенето на ЕС и се стимулира заетостта.
<b>Какво предимство осигуряват действията на равнище ЕС (субсидиарност)?</b>
Изменението на климата е трансграничен проблем, при който координираните действия на ЕС ефективно допълват и подсилват националните и регионалните мерки. Без по-нататъшни действия от страна на ЕС националните и регионалните мерки е вероятно сами по себе си да се окажат недостатъчни и да изложат вътрешния пазар на риска от фрагментиране. Действията на ЕС ще осигурят на цялата верига за създаване на стойност в отрасъла на автомобилостроенето необходимите дългосрочни, стабилни пазарни сигнали и регулаторна сигурност, от които се нуждаят големите капиталови инвестиции, необходими за внедряването на превозните средства с нулеви емисии.
<b>Б. Решения</b>
<b>Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант или не? Ако не, защо?</b>
Бяха проучени различни варианти на политиката, групирани в три основни категории: i) равнища, график и условия относно целите за емисиите на CO <sub>2</sub> от леки и лекотоварни автомобили ii) специфичен стимул за превозните средства с нулеви и ниски емисии (ZLEV); iii) механизъм за отчитане на потенциалния принос на възобновяемите и нисковъглеродните горива за целите на оценката на спазването на целите. При предпочетения вариант целевите равнища на емисиите на CO <sub>2</sub> от леки и лекотоварни автомобили (% намаление в сравнение с 2021 г.) стават значително по-строги от 2030 г. и намаляват на всеки пет години. Възможните приходи от такси за извънредно количество емисии остават част от общия бюджет на ЕС. Настоящият специфичен механизъм за стимулиране на ZLEV се премахва от 2030 г. Не се въвежда механизъм за отчитане на потенциалния принос на възобновяемите и нисковъглеродните горива.
<b>Какви са позициите на различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните</b>

## **варианти?**

Според резултатите от откритата обществена консултация, що се отнася до целевите равнища на CO<sub>2</sub>, производителите на превозни средства призовават да не се внасят промени в текущите цели за 2025 г. За 2030 г. и напред амбициозността на целите ще трябва да зависи от това дали условията са благоприятни. Публичните органи и НПО като цяло подкрепиха определянето на по-амбициозни цели за 2025 г. и 2030 г. и на нови цели за 2035 г. и 2040 г. НПО в областта на околната среда призоваха за цел от нулеви емисии най-късно до 2035 г. Що се отнася до графика за постигане на целите, производителите на превозни средства подкрепиха запазването на 5-годишния поетапен подход. НПО в областта на околната среда призоваха за ежегодно намаляване на целевите равнища или за определяне на междинна цел през 2027 г. Що се отнася до механизма за стимулиране на ZLEV, производителите изразиха становището, че той следва да се запази в сегашния му вид. НПО в областта на околната среда призоваха за премахването му веднага щом дялът на електрическите превозни средства достигне определено равнище. Производителите на горива и доставчиците на компоненти изразиха становището, че при оценката на спазването на целите следва да се вземат предвид намаленията на емисиите вследствие използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива. НПО в областта на околната среда се произнесоха против това.

## **В. Въздействие на предпочитания вариант**

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

Предпочетеният вариант ще спомогне значително за намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от леки и лекотоварни автомобили. Прогнозираните намаления на емисиите за този отрасъл в сравнение с 2005 г. са в диапазона от 32—33 % през 2030 г., 56—66 % през 2035 г. и 83—89 % през 2040 г. Това ще допринесе и за намаляване на емисиите на замърсители на въздуха: изчислените кумулативни разходи за избегнатите замърсители в сравнение с базовия сценарий в периода 2030—2040 г. възлизат на 49—59 млрд. евро. Ползите за потребителите по отношение на средните нетни икономии от общите разходи за притежание, усреднени за целия ЕС, за лек автомобил от 2030 г. са до 330—600 EUR, а за лекотоварен автомобил от 2030 г. до 340—600 EUR, за първия потребител. Те нарастват до около 2800—3100 EUR за лек автомобил от 2040 г. и до около 5200—5500 EUR за лекотоварен автомобил от 2040 г. Нетни икономии възникват и за втория потребител. Ползите за обществото през целия жизнен цикъл са в интервала 860—1600 EUR за лек автомобил от 2030 г. и 1000—1200 EUR за лекотоварен автомобил от 2030 г. Те нарастват до около 4600—5100 EUR за лек автомобил от 2040 г. и до 5600—6400 EUR за лекотоварен автомобил от 2040 г. За периода 2030—2050 г. се постигат кумулативни икономии на дизелово гориво и бензин в диапазона 913—1100 млн. тона нефтен еквивалент (Mtoe) спрямо базовия сценарий, като по този начин се намалява зависимостта на икономиката на ЕС от вноса. Това ще се отрази положително върху БВП на цялата икономика и върху заетостта. В частност ще нарасне броят на работните места през 2030 г., а през 2040 г. той ще нарасне още повече. Въпреки това прогнозите са за загуба на работни места, свързана с производството на компоненти за конвенционални двигатели. Следователно, за да се улесни преходът, ще е необходима преквалификация на работниците в отрасъла.

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

Разходите за производителите на автомобили нарастват, тъй като новият автомобилен парк изисква внедряване на нови технологии, за да се постигнат по-строгите цели за емисиите на CO<sub>2</sub>. За новите превозни средства от 2030 г. допълнителните разходи, усреднени за целия ЕС, са в диапазона между 300—550 EUR (леки автомобили) и 450—540 EUR (лекотоварни автомобили). Те нарастват до около 1400—1700 EUR за лек автомобил от 2040 г. и до около 2300—2700 EUR за лекотоварен автомобил от 2040 г.

**Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?**

Анализът показва положителни икономически въздействия, включително за МСП. МСП, които използват лекотоварни автомобили, ще се възползват в голяма степен от икономии на гориво. МСП, използващи в производството си конвенционални автомобилни технологии, ще се наложи да се адаптират, но те ще се възползват и от новите възможности, произтичащи от допълнителното търсене на нови технологии.

**Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?**

Общото въздействие върху БВП ще бъде положително, а загубата на приходи от данъци върху горивата през 2030 г. се оценява на около 0,01 % от БВП на ЕС-27. Тези загуби могат да бъдат компенсирани на равнище държави членки, например чрез косвено данъчно облагане. Не се създава допълнителна административна тежест за националните администрации.

**Ще има ли друго значително въздействие?**

Една амбициозна, икономически ефективна дългосрочна регулаторна рамка за емисиите на CO<sub>2</sub> от леките и лекотоварните автомобили ще осигури предвидимост и ще помогне на автомобилната промишленост на ЕС да запази своята лидерска позиция в технологично отношение.

**Пропорционалност?**

Предложеното действие е пропорционално и ще спомогне за постигане на климатичните цели, за които ЕС е поел ангажимент.

**Г. Последващи действия**

**Кога ще се извърши преглед на политиката?**

Преглед на ефективността на новото законодателство ще бъде заплануван успоредно с прегледа на друго законодателство, например на предложението за СТЕ и Регламента за споделяне на усилията.