



Briuselis, 2017 05 31
SWD(2017) 189 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento

**dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų
stebėsenos bei duomenų teikimo**

{ COM(2017) 279 final }

{ SWD(2017) 188 final }

Santraukos lentelė
Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO ₂ kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos bei duomenų teikimo pasiūlymo poveikio vertinimas
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kodėl? Kokia problema sprendžiama?
<p>Iki šiol naujų ES rinkai pateikiamų sunkiųjų transporto priemonių (STP) išmetamo CO₂ kiekis ir degalų sąnaudos nebuvo stebimi ir jų duomenys nebuvo teikiami. Dėl šios žinių spragos: 1) neišnaudojamos galimybės formuoti politiką, kuri padėtų vežėjams, kurie dažniausiai yra MVĮ, sumažinti savo išlaidas degalams; 2) didėja konkurencija transporto priemonių gamintojams; 3) STP sektoriui sunkiau prisidėti prie ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslų.</p>
Ko siekiama šia iniciatyva?
<p>Stebint STP išmetamo CO₂ kiekį ir degalų sąnaudas ir teikiant jų duomenis, būtų išspręsta rinkos nepakankamumo problema, rinka taptų skaidresnė ir būtų sumažinta žinių spraga, nes būtų gaunami patikimi bei palyginami duomenys. Todėl perkant būtų galima priimti informacija pagrįstus sprendimus ir skatinti konkurencingumą bei racionalios politikos formavimą. Kartu tai skatintų rinktis efektyviai energiją naudojančias transporto priemones.</p>
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda?
<p>Jei valstybės narės susikurtų savo stebėsenos sistemas, duomenis būtų sunku palyginti ir jie nebūtų išsamūs. Tai lemtų ES rinkos susiskaidymą ir skaidrumo trūkumą. Kita vertus, jei stebėsenos duomenys būtų kaupiami bendroje duomenų bazėje, jais galėtų naudotis pirkėjai ir ES bei nacionalinės politikos formuotojai.</p>
B. Sprendimai
Kokios su teisėkūra susijusios ir nesusijusios politikos galimybės apsvarstytos? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Kodėl?
<p>Įsigaliojus sertifikavimo reglamentui, visų naujų sunkvežimių išmetamo CO₂ kiekis ir degalų sąnaudos turės būti apskaičiuojami VECTO modeliavimo priemone. Svarstytos įvairios galimybės, ar šie duomenys apskritai turėtų būti stebimi ir teikiami ES lygmeniu ir kaip tai turėtų būti daroma. Bazinis scenarijus buvo nesiimti jokių ES lygmens veiksmų. Svarstytos šios teisėkūros galimybės: 1) duomenis teiktų nacionalinės valdžios institucijos; 2) duomenis teiktų STP gamintojai ir 3) duomenis teiktų ir nacionalinės valdžios institucijos, ir gamintojai.</p> <p>3 galimybė yra tinkamiausia. Ji yra veiksmingiausia, nes visų pirma bus užtikrinta, kad būtų perduodama skaitmeninė informacija ir teikiami ir nacionalinio, ir ES lygmens duomenys, o jos taikymo administracinės išlaidos yra kuklios.</p>
Kas kuriai galimybei pritaria?
<p>Profesinės organizacijos, privačios įmonės, pilietinės visuomenės organizacijos ir valdžios institucijos pasisakė už 1 arba 3 galimybę. 3 galimybei taip pat pritarė individualūs asmenys, tarptautinės organizacijos ir daugelis suinteresuotųjų subjektų.</p> <p>Už 2 galimybę pasisakė tik kai kurios profesinės organizacijos.</p>
C. Tinkamiausios galimybės poveikis
Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?
<p>Tikėtina, kad ši galimybė skatins konkuruoti – gaminti efektyviau energiją naudojančias transporto</p>

priemonės bei kurti naujoves. Tikimasi, kad krovinių vežimo mažesnėmis energijos sąnaudomis poveikis bent iš dalies bus jaučiamas daugelyje ES ekonomikos sektorių: sumažėjus su degalais susijusioms veiklos išlaidoms turėtų mažėti transporto paslaugų kainos, todėl mažėtų kitų sektorių įmonių išlaidos, o galiausiai tai būtų naudinga vartotojams.

Taip pat tikimasi teigiamo poveikio užimtumui vidutinės trukmės ir (arba) ilguoju laikotarpiu.

Vis didėjant perkamų transporto priemonių efektyvumui turėtų būti išmetama mažiau CO₂. Kitų teršalų išmetimas, nors ir labai mažai, taip pat sumažės.

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

Vienintelės ekonominės sąnaudos yra administracinės. Tikimasi, kad jos bus niekinės – apie 1 eurą vienai transporto priemonei.

Koks bus poveikis verslui, MVĮ ir labai mažoms įmonėms?

Daugelis ES transporto įmonių yra MVĮ, turinčios tik kelias transporto priemones. Tikimasi, kad stebėseną joms bus naudinga. Daugiau skaidrumo dėl STP degalų sąnaudų joms padėtų priimti geresnius pirkimo sprendimus ir taip sumažinti savo išlaidas degalams.

Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?

Be 3 500 eurų per metus dydžio administracinių išlaidų, tikimasi, kad valstybės narės pajus ir naudą – turėdamos STP stebėsenos duomenis jos galės vykdyti atitinkamą išmetamo CO₂ kiekio mažinimo politiką – taikyti mokesťines ar skatinimo priemones, tokias kaip, pvz., kelių mokesčiai ar viešasis pirkimas.

Ar bus dar koks nors didelis poveikis?

Tikimasi, kad poveikis konkurencingumui ir tarptautinis poveikis vidutinės trukmės ir (arba) ilguoju laikotarpiu bus teigiamas.

D. Tolesni veiksmai

Kada politika bus persvarstoma?

Po 5 metų taikymo.