



Briuselis, 2021 07 14  
SWD(2021) 614 final

**KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS**  
**POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA**

*pridedamas prie*

**PASIŪLYMO DĖL EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO**

**kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631**

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

<b>Santraukos lentelė</b>
Naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO <sub>2</sub> normų peržiūros poveikio vertinimas
<b>A. Būtinybė imtis veiksmų</b>
<b>Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?</b>
<p>Buvo nustatytos trys pagrindinės ES masto problemos: 1) lengvųjų transporto priemonių įnašas siekiant ne mažiau kaip 55 proc. sumažinti išmetamų ŠESD kiekį iki 2030 m. ir pasiekti 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslą yra nepakankamas; 2) vartotojai rizikuoja nepasinaudoti netaršių transporto priemonių teikiama nauda ir 3) kyla pavojus, kad ES automobilių pramonės vertės grandinė praras pirmaujančią poziciją technologijų srityje. Poveikio vertinime taip pat nurodomos šių problemų priežastys ir suinteresuotieji subjektai, kuriems jos turi didžiausią poveikį.</p>
<b>Ką reikėtų pasiekti?</b>
<p>Šia iniciatyva siekiama šių konkrečių tikslų: 1) prisidėti prie tikslo iki 2030 m. ne mažiau kaip 55 proc. sumažinti išmetamų ŠESD kiekį ir prie 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslo ekonomiškai efektyviai sumažinant lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį; 2) suteikti naudos vartotojams ir piliečiams, plačiau naudojant netaršias transporto priemones; 3) skatinti netaršių technologijų inovacijas, taip stiprinant pirmaujančią ES automobilių pramonės vertės grandinės poziciją šio sektoriaus technologijų srityje ir skatinant užimtumą.</p>
<b>Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumas)?</b>
<p>Klimato kaita yra tarpvalstybinė problema, todėl koordinuojami ES veiksmai efektyviai papildo ir stiprina nacionaliniu ir vietos mastu vykdomus veiksmus. Jeigu nebus imtasi tolesnių ES veiksmų, tik nacionaliniu ir vietos mastu vykdomų iniciatyvų gali nepakakti, ir kyla pavojus, kad jomis bus suskaidyta vidaus rinka. ES veiksmai suteiktų visai automobilių pramonės vertės grandinei būtiną ilgalaikį, stabilų rinkos signalą ir reguliavimo tikrumą, reikalingą siekiant užtikrinti dideles kapitalo investicijas, kurios būtinos diegiant netaršias transporto priemones.</p>
<b>B. Sprendimai</b>
<b>Kokių yra galimybių pasiekti šiuos tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?</b>
<p>Buvo išnagrinėtos įvairios politikos galimybės, suskirstytos į tris pagrindines kategorijas: i) lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normos, įgyvendinimo laikas ir sąlygos, ii) specialios netaršių ir mažataršių transporto priemonių (NMTP) naudojimo skatinimo priemonės, iii) sistema, pagal kurią būtų atsižvelgiama į galimą degalų iš atsinaujinančių išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų indėlį vertinant, ar laikomasi normų. Pagal tinkamiausią galimybę lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normos (sumažinimas procentais, lyginant su 2021 m.) nuo 2030 m. gerokai sugriežtinamos ir bus mažinamos penkerių metų etapais. Galimos pajamos iš mokesčių už viršytą taršos normą lieka bendrojo ES biudžeto dalimi. Šiuo metu taikoma NMTP naudojimo skatinimo sistema panaikinama 2030 m. Sistemos, kurią taikant būtų galima atsižvelgti į galimą degalų iš atsinaujinančių išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų indėlį, nenustatoma.</p>
<b>Kokios yra įvairių suinteresuotųjų subjektų nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?</b>
<p>Remiantis viešų konsultacijų rezultatais, kalbant apie išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normas, transporto priemonių gamintojai paragino nekeisti šiuo metu galiojančių iki 2025 m. nustatytų normų. Nuo 2030 m. užmojis turėtų priklausyti nuo reikiamų sąlygų. Valdžios institucijos ir NVO apskritai pritarė, kad būtų nustatyti platesnio užmojo 2025 m. ir 2030 m. tikslai ir nauji tikslai 2035 m. ir 2040 m. Aplinkosaugos</p>

nevyriausybines organizacijos paragino iki 2035 m. nustatyti nulinio ismetamu teršalu kiekio tiksla. Kalbant apie tikslu igyvendinimo laika, transporto priemonių gamintojai pritarè, kad bütü toliau taikomi 5 metu etapai. Aplinkosaugos nevyriausybines organizacijos paragino kasmet mažinti nustatytas normas arba nustatyti tarpini tiksla iki 2027 m. Kalbant apie NMTP naudojimo skatinimo sistema, gamintojai isreiškè nuomone, kad turètü bütü išlaikyta jos dabartinè forma. Aplinkosaugos nevyriausybines organizacijos paragino panaikinti šia skatinimo schema, kai tik elektromobilių dalis pasieks tam tikra lygi. Degalu gamintojai ir komponentu tiekèjai isreiškè nuomone, kad vertinant atitiktü turètü bütü atsižvelgiama į ismetamu teršalu kiekio sumažèjima dėl degalu iš atsinaujinančių ištekliu ir mažo anglies dioksido kiekio degalu naudojimo. Aplinkosaugos nevyriausybines organizacijos tokiam vertinimui nepritarè.

### **C. Tinkamiausios galimybës poveikis**

#### **Kokie bütü tinkamiausios galimybës (jei jos nėra – pagrindiniu galimybü) pranašumai?**

Pagal tinkamiausia galimybè bütü gerokai sumažintas lengvuju keleiviniu ir krovininiu automobiliu ismetamo CO<sub>2</sub> kiekis. Numatomas šio sektoriaus ismetamu teršalu sumažèjimas, palyginti su 2005 m., yra 32–33 proc. 2030 m., 56–66 proc. 2035 m. ir 83–89 proc. 2040 m. Jis taip pat padès mažinti į atmosfera ismetamu teršalu kiekü: apskaičiuotos bendros su neišmestu teršalu kiekiu susijusios išlaidos, palyginti su pradiniu scenarijumi, 2030–2040 m. sudarys 49–59 mlrd. EUR. Vartotojams teikiama nauda, palyginti su vidutinemis grynosiomis sutaupytais eksploataavimo sąnaudomis, vidutiniškai apskaičiuojamomis visam ES nauju transporto priemonių parkui, 2030 m. lengvajam automobiliui sieks 330–600 EUR, o 2030 m. furgonui – 340–600 EUR. Ši nauda padidès iki maždaug 2 800–3 100 EUR 2040 m. lengvajam automobiliui ir maždaug 5 200–5 500 EUR 2040 m. furgonui. Grynüjü santaupu teks ir antrajam naudotojui. Nauda visuomenei per visà naudojimo laikotarpü bus 860–1 600 EUR 2030 m. lengvajam automobiliui ir 1 000–1 200 EUR 2030 m. furgonui. Ji padidès iki maždaug 4 600–5 100 EUR 2040 m. lengvajam automobiliui ir 5 600–6 400 EUR 2040 m. furgonui. 2030–2050 m. bendras sutaupytas dyzelino ir benzino kiekis sieks 913–1 100 mln. tne, palyginti su baziniu scenarijumi, ir taip sumažès ES ekonomikos priklausomybè nuo importo. Tai turès teigiamà poveikü šaliu BVP ir užimtumui. Darbo vietu skaičius 2030 m. padidès ir dar labiau išaugs 2040 m. Tačiau numatoma, kad bus prarastos darbo vietos, susijusios su įprastu varikliu detaliu gamyba, todėl norint palengvinti šü perèjima, reikès užtikrinti sektoriaus darbuotoju perkvalifikavima.

#### **Kokios bütü tinkamiausios galimybës (jei jos nėra – pagrindiniu galimybü) igyvendinimo išlaidos?**

Padidès automobiliu gamintoju išlaidos, nes norint pasiekti griežtesnius CO<sub>2</sub> tikslus, nauju transporto priemonių parke reikès įdiegti papildomu technologiju. Papildomos naujos 2030 m. transporto priemonès išlaidos, vidutiniškai apskaičiuojamos visam ES nauju transporto priemonių parkui, sieks 300–550 EUR (lengvajam automobiliui) ir 450–940 EUR (furgonui). 2040 m. jos padidès atitinkamai iki 1 400–1 700 EUR lengvajam automobiliui ir apie 2 300–2 700 EUR furgonui.

#### **Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?**

Analizè parodè, kad poveikis verslui, įskaitant mažasias ir vidutines įmones, teigiamas. Furgonus naudojančioms MVĮ daugiausia naudos suteiks sutaupytos išlaidos degalams. Nors įprastu automobiliu technologiju srities MVĮ gali tekti prisitaikyti, jos taip pat galès pasinaudoti naujomis galimybemis, kurios atsiras dėl papildomos nauju technologiju paklausos.

#### **Ar tai turès didelè poveikü nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?**

Nors bendras poveikis BVP bus teigiamas, degalu mokesčio pajamos 2030 m. sumažès maždaug 0,01 proc. 27 ES valstybiu nariu BVP. Šiuos nuostolius bus galima subalansuoti valstybiu nariu lygmeniu, pavyzdžiui, taikant netiesioginius mokesčius. Papildomo administracinio poveikio nacionaliniams administravimo subjektams nebus.

#### **Ar bus dar koks nors didelis poveikis?**

Plataus užmojo, ekonomiškai efektyvi ilgalaikė lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio reguliavimo sistema suteiks nuspėjamumo ir padės ES automobilių pramonei išlaikyti pirmaujančią poziciją technologijų srityje.

#### **Proporcingumo principas**

Siūlomi veiksmai yra proporcingi klimato tikslams, kuriuos pasiekti yra įsipareigojusi ES.

#### **D. Tolesni veiksmai**

##### **Kada politika bus persvarstoma?**

Naujojo teisės akto veiksmingumo peržiūra bus numatyta, kai bus peržiūrimi kiti pasiūlyti teisės aktai, pavyzdžiui, dėl apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos ir dėl pastangų pasidalijimo.