

Strasbūras, 2023 02 14
SWD(2023) 89 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS
POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA

[...]

pridedama prie

Pasiūlymo dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO

kuriuo dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo ir pareigos teikti informaciją įtraukimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/1242 ir panaikinamas Reglamentas (ES) 2018/956

{COM(2023) 88 final} - {SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final}

Santraukos lentelė
Naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO ₂ normų peržiūros poveikio vertinimas
A. Būtinių imtis veiksmų
Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?
Buvo nustatytos trys pagrindinės ES masto problemos: 1) sunkiosios transporto priemonės nepakankamai prisideda prie didesnio užmojo mažinti išmetamą ŠESD kiekį ir poreikio mažinti ES energetinę priklausomybę, 2) vežėjai ir vartotojai neišnaudoja visų galimybių taupyti energiją ir mažinti susijusias išlaidas ir 3) kyla pavojus, kad ES sunkiųjų transporto priemonių vertės grandinė praras pirmąją poziciją technologijų ir inovacijų srityje.
Ką reikėtų pasiekti?
Šia iniciatyva siekiama šių konkrečių tikslų: 1) prisidėti prie tikslo iki 2030 m. bent 55 % sumažinti išmetamą ŠESD kiekį ir prie 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslo, ekonomiškai efektyviai mažinant sunkiųjų transporto priemonių išmetamą CO ₂ kiekį, laikantis ES klimato srities tikslų, kartu prisidedant prie ES energetinio saugumo didinimo; 2) suteikti naudos vežėjams ir naudotojams, plačiau naudojant efektyviau energiją vartojančias transporto priemones; 3) stiprinti ES automobilių pramonės vertės grandinės pirmąją poziciją technologijų ir inovacijų srityje ir skatinti užimtumą.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumo principas)?
Klimato kaita yra tarpvalstybinė problema. Jeigu nebus imtasi ES veiksmų, tik nacionaliniu ir vietos mastu vykdomų veiksmų gali nepakakti ir kyla pavojus, kad vidaus rinka bus suskaidyta. 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.
B. Sprendimai
Kokių yra galimybių pasiekti šiuos tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?
Buvo išnagrinėtos įvairios politikos galimybės, suskirstytos į tris pagrindines kategorijas: i) taikymo srities išplėtimas; ii) naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio normos ir laikas; iii) konkretūs reguliavimo mechanizmai, pvz., visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių (NMTP) skatinimo sistemos; iv) sistema, kurią taikant būtų atsižvelgiama į galimą degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų įnašą vertinant, ar laikomasi normų; v) valdymo klausimai. Pagal tinkamiausią galimybę į reglamentavimo taikymo sritį įtrauktos kelios šiuo metu nereglamentuojamos sunkiosios transporto priemonės. Išmetamo CO₂ kiekio tikslai mažinami penkerių metų etapais, o nuo 2030 m. gerokai sugriežtinami. Priekaboms nustatomi išlaidų atžvilgiu optimalūs energijos vartojimo efektyvumo standartai. Smulkiesiems gamintojams normos neprivalomos. Galimos pajamos iš mokesčių už viršytą taršos normą lieka bendrojo ES biudžeto dalimi. Šiuo metu taikoma NMTP naudojimo skatinimo sistema panaikinama 2030 m. Nustatyta, kad iki 2030 m. 100 % miesto autobusų turi būti visai netaršūs. Sistemos, kurią taikant būtų galima atsižvelgti į galimą degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų indėlį, nenustatoma. Valdymo srityje numatytas tam tikras lankstumas siekiant užtikrinti ekonomiškai efektyvų teisės aktų įgyvendinimą, kartu išsaugant jų aplinkosauginį naudingumą.
Kokios yra įvairių suinteresuotųjų subjektų nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?
Remdamiesi viešų konsultacijų rezultatais ir Europos anglies dioksido fondo atsiliepimais, suinteresuotieji subjektai iš esmės pritaria taikymo srities išplėtimui, taikant išimtį smulkiesiems gamintojams. Iš esmės

pritarta tam, kad taikymo sritis būtų išplėsta įtraukiant priekabas, išskyrus kai kuriuos vežėjus.

Aplinkos apsaugos NVO ir visai netaršių transporto priemonių gamintojai paragino siekti didžiausio užmojo iki 2035 m. išmetamų teršalų kiekį sumažinti 100 % ir priimti 2025–2030 m. laikotarpio tarpinius tikslus, kartu sustiprinant 2030 m. tikslą. Dideli transporto priemonių gamintojai, vežėjai, sudedamųjų dalių tiekėjai ir degalų bei dujų tiekėjai pritarė mažesnio užmojo tikslams – iš esmės nuo mažo iki vidutinio užmojo lygio. Visų pirma dideli gamintojai ir degalų tiekėjai nepritarė tam, kad būtų nustatytas teršalų sumažinimo 100 % iki tam tikros datos tikslas. Dideli transporto priemonių gamintojai, sudedamųjų dalių tiekėjai ir vežėjai pritarė dabartiniam penkerių metų laikotarpio pratęsimui, o NVO ir visai netaršių transporto priemonių gamintojai paragino mažinti normas trumpesniais etapais.

Gamintojai ir vežėjai pritarė tam, kad NMTP skatinimo sistema būtų išlaikyta ir po 2030 m., o NVO paragino po 2030 m. ją panaikinti ir paskatas iki 2030 m. taikyti tik konkrečių kategorijų transporto priemonėms. Elektros energijos ir vandenilio tiekėjai remia sistemą, naudingą tik visai netaršioms transporto priemonėms. Tam, kad būtų nustatytas įpareigojimas, kad visi miesto autobusai būtų visai netaršūs, pritarė NVO, visai netaršių transporto priemonių gamintojai ir kai kurie didesni gamintojai. Kiti dideli gamintojai ir degalų tiekėjai prieštaravo bet kokiems įpareigojimams dėl visai netaršių transporto priemonių.

Dujų ir degalų tiekėjai pritarė tam, kad būtų sukurta sistema, pagal kurią degalai būtų apskaitomi standartuose, NVO pasisakė prieš, o didelių gamintojų nuomonės išsiskyrė.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis

Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?

Bendras prognozuojamas motorinių sunkiųjų transporto priemonių (variklio) išmetamų teršalų sumažėjimas 2031–2050 m. yra 35–48 %, palyginti su atskaitos scenarijumi, ir papildomai 1,4 % – priekabų atveju nuo 2031 m., palyginti su vidutiniu scenarijumi. Sunkiosioms transporto priemonėms taikomos normos padeda 2035 m. oro teršalų kiekį sumažinti maždaug 7–17 %, 2040 m. – 15–38 %, o 2050 m. – 66–80 %, palyginti su atskaitos scenarijumi.

Nauda, susijusi su vidutiniu grynųjų pirmojo naudotojo nuosavybės išlaidų sumažinimu, 2030 m., 2035 m. ir 2040 m. siekia atitinkamai iki 6 000–9 800 EUR, 17 400–25 800 EUR ir 29 100–47 000 EUR vienai transporto priemonei. Antrojo ir trečiojo naudotojų grynųjų sutaupytų lėšų tendencijos panašios, o nauda yra mažesnė. Apskaičiuota, kad 2030 m., 2035 m. ir 2040 m. nauda visuomenei per visą transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį bus 2 400–6 300 EUR, 18 300–31 900 EUR ir 33 7000–59 800 EUR. 2030 m. užregistruotų naujų priekabų pirmųjų naudotojų grynosios sutaupytos lėšos, priklausomai nuo tipo, sudaro 9 000–29 000 EUR vienai priekabai, o gryoji ekonominė nauda visuomenei per transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį sudaro 11 500–42 500 EUR vienai transporto priemonei.

2031–2050 m., palyginti su atskaitos scenarijumi, sunkiųjų transporto priemonių galutinės energijos suvartojimas sumažės 11–19 %. Palyginti su atskaitos scenarijumi, sutaupoma 215–281 mln. TNE iškastinio kuro (daugiausia dyzelino) ir ES ekonomikos priklausomybė nuo importo sumažinama 150–200 mlrd. EUR. Nustatius priekabų energijos vartojimo efektyvumo normas 2031–2050 m. laikotarpiu papildomai sutaupoma 23 mln. TNE iškastinio kuro, t. y. 16 mlrd. EUR.

2030 m. ir dar daugiau 2040 m. ir 2050 m. numatomas grynasis darbo vietų skaičiaus padidėjimas, o BVP iki 2040 m., kaip prognozuojama, turėtų išaugti 0,06–0,11 %.

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

Padidės sunkiųjų transporto priemonių gamintojų išlaidos, nes norint atitikti griežtesnes CO₂ normas, naujose transporto priemonėse reikės įdiegti papildomų technologijų: 2030 m., 2035 m. ir 2040 m. atitinkamai 3 400–9 700 EUR, 5 300–11 800 EUR ir 6 500–13 100 EUR vienai transporto priemonei. Apskaičiuota, kad 2031–2050 m. tam reikėtų papildomų gamintojų investicijų, kurios sudarytų apie 4,9–

8,7 mlrd. EUR per metus. Papildomos išlaidos vienai vidutinei priekabai ar puspriekabei yra 2 500–5 250 EUR vienai transporto priemonei, palyginti su 2020 m. atskaitos scenarijumi.
Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?
Vidutinės ir mažosios įmonės nėra pagal vieną iš trijų užmojų tikslų scenarijų neižvelgia jokių įperkamumo apribojimų. Bendrosios jų nuosavybės išlaidos taip pat sumažės. Naudotos visai netaršios transporto priemonės visada yra įperkamos. Plėtojant ir tiekiant visai netaršias transporto priemones (visai netaršių transporto priemonių dalys (%): 20–35, 35–57 ir 57–100 iki 2030 m., 2035 m. ir 2040 m.) daromas teigiamas poveikis inovacijoms ir sektoriaus pirmaujančiai pozicijai technologijų srityje bei konkurencingumui.
Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?
Nors bendras poveikis BVP bus teigiamas, numatoma, kad degalų mokesčio pajamos 2030 m. sumažės maždaug 0,004 % 27 ES valstybių narių BVP. Šiuos nuostolius bus galima subalansuoti valstybių narių lygmeniu, pavyzdžiui, taikant netiesioginius mokesčius. Nacionaliniams administravimo subjektams didelio administracinio poveikio nėra, nes reikiamos nuostatos jau priimtose.
Ar bus dar koks nors didelis poveikis?
Aiški žinia dėl reglamentavimo ir nuspėjamas sektoriui, kad jis plėtotų efektyviai degalus naudojančias sunkiąsias transporto priemones ir į jas investuotų, paskatins sektoriaus technologinių inovacijų plėtrą ES.
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 teisės aktai, kuriais prisidedama prie didesnio užmojo klimato srities tikslų.