

|  |
| --- |
| **Обобщение** |
| Оценка на въздействието на предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите на CO2 от нови тежкотоварни превозни средства  |
| **А. Необходимост от действие** |
| **Защо? Какъв е разглежданият проблем?**  |
| За периода 1990 — 2015 г. емисиите на CO2 от тежкотоварни превозни средства (ТПС) са се увеличи с близо 19 %. За разлика от емисиите от леките автомобили и микробусите, понастоящем емисиите на CO2 от тежкотоварни превозни средства в ЕС не са регламентирани. Въпреки ниските разходи голям брой лесно достъпни и разходоефективни технологии за повишаване на горивната ефективност не са широко разпространени на пазара и могат да доведат до големи нетни икономии. Това се дължи основно на несъвършенства и асиметрия в информацията на пазара на нови превозни средства, тъй като стопанските субекти в транспортния сектор — главно МСП, трудно успяват да намерят техническа информация за тези технологии и пълноценно да се възползват от нея. Вследствие на това бяха установени следните проблеми:1. Ако не бъдат предприети по-нататъшни действия, емисиите на CO2 от тежкотоварни превозни средства ще продължат да се увеличават, като в периода 2015 — 2030 г. увеличението може да достигне 6 %.
2. Стопанските субекти в транспортния сектор и техните клиенти пропускат възможности за икономия на гориво.
3. Съществува риск производителите на тежкотоварни превозни средства в ЕС и доставчиците на части за тях да загубят водещите си технологични позиции в областта на иновациите, тъй като на пазари с изключително голямо значение — като САЩ, Канада, Япония и Китай, през последните години бяха въведени стандарти за емисии, насърчаващи иновациите и рязкото повишаване на ефективността на превозните средства.

Засегнати страни са населението като цяло, стопанските субекти, осигуряващи товарен транспорт, и производителите на тежкотоварни превозни средства. |
| **Какво се очаква да постигне настоящата инициатива?**  |
| Инициативата следва да: 1) допринесе за постигането на поетите от ЕС ангажименти по Парижкото споразумение чрез намаляване на емисиите на CO2 от тежкотоварните превозни средства; 2) да намали оперативните разходи за стопанските субекти в транспортния сектор и транспортните разходи за потребителите; 3) да запази водещите позиции на производителите на тежкотоварни превозни средства и доставчиците на части за тях в ЕС в областта на технологиите и иновациите. |
|  **Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС?**  |
| Действията на равнището на ЕС са икономически ефективни и ще осигурят съгласувани мерки в държавите членки за борба с изменението на климата. Слабо вероятно е предприетите от държавите членки самостоятелни действия да се окажат достатъчни.  |

|  |
| --- |
| **Б. Решения** |
| **Какви законодателни и незаконодателни варианти на политиката са разгледани? Има ли предпочитан вариант? Защо?**  |
| След направения анализ на мерките на ЕС в областта на транспортната политика бе откроена необходимостта да се въведат стандарти за емисиите на СО2. Това би създало допълнителна мярка от страна на предлагането на равнището на ЕС с цел да се постигне ефикасна декарбонизация на транспортния сектор за тежкотоварни превозни средства. Бяха разгледани различни варианти на политиката във връзка с разработването на стандарти за емисиите на СО2 от гледна точка на:1. цели за емисиите на СО2;
2. разпределение на общите цели за емисиите на СО2 за автомобилния парк на ЕС по групи превозни средства и производители;
3. стимули за използване на превозни средства с ниски и нулеви емисии (LEV/ZEV);
4. елементи на икономически ефективно изпълнение;
5. по-добро управление.
 |
| **Кой подкрепя отделните варианти?**  |
| Повечето заинтересовани страни подкрепят въвеждането на цели за емисиите на СО2 от тежкотоварните превозни средства на равнището на ЕС. Производителите на тежкотоварни превозни средства се застъпват за по-умерени цели в сравнение с НПО и подкрепят въвеждането на една-единствена цел за емисиите на СО2 за всеки производител. По отношение на LEV/ZEV производителите са за извънредни кредити, а НПО — за мандат. Всички заинтересовани страни се изказват в подкрепа на икономически ефективното изпълнение, като производителите са за натрупване и заемане, а организациите на гражданското общество — за търговия. Повечето заинтересовани страни подкрепят осъществяването на мониторинг на сертифицираните стойности на емисиите на CO2 спрямо емисиите в реални условия.  |
| **В. Въздействие на предпочетения вариант** |
| **Какви са ползите от предпочетения вариант (ако има такъв, в противен случай — от основните варианти)?**  |
| Разгледаните варианти обхващат различни траектории за намаляване на емисиите на CO2 до 2030 г.При разгледаните различни варианти целевите стойности за намаляване на емисиите на CO2 от тежкотоварните превозни средства през 2030 г.са от порядъка на 3 — 8 % спрямо базовата стойност. До 2030 г. емисиите на азотни оксиди (NOx) намаляват с 1,3 % до 4,7%, а емисиите на прахови частици (PM2.5) — с 0,6 %. Очакват се съществени нетни ползи за обществото като цяло, както и за стопанските субекти в транспортния сектор и за потребителите. Те стават все по-осезателни, колкото по-стриктни стават целевите равнища за емисиите на CO2. От обществена гледна точка нетните икономически ползи, в т.ч. избегнати разходи във връзка с CO2, са от порядъка на 9377 — 52 369 евро за товарен автомобил, регистриран през 2025 г., и 41 567 — 87 278 евро за товарен автомобил, регистриран през 2030 г. От гледна точка на първа и втора употреба кумулативните нетни икономии, т.е. разликата между икономиите на гориво и производствените разходи, е от порядъка на 5413 — 37 589 евро за товарен автомобил през 2025 г. и 22 032 — 82 429 евро за товарен автомобил през 2030 г. Това се равнява на икономии от порядъка на 1 — 4 % от оперативните разходи през 2025 г. и 3 — 12 % през 2030 г.Според анализа на разходоефективните технологии, които вече са достъпни или скоро ще станат лесно достъпни, при пълното им внедряване емисиите през 2025 г. може да намалеят с 15 — 20 % спрямо базовата стойност.По-голямата несигурност относно резултатите от по-напреднали технологии и свързаните с тях разходи — по-специално алтернативни задвижващи системи, зависещи от инфраструктура за алтернативни горива, може да има отражение върху това доколко реалистични са вариантите за по-високи целеви равнища през 2030 г.Общите разходи за товарен транспорт с тежкотоварни превозни средства по дейности леко намаляват — с по-малко от 1 % през 2025 г. и с 1 — 3 % през 2030 г. |

|  |
| --- |
| **Какви са разходите за предпочетения вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?**  |
| Производствените разходи ще се увеличат, т.е. началните разходи на стопанските субекти за покупка на нов товарен автомобил също ще се увеличат. За нов товарен автомобил, регистриран през 2025 г., те ще бъдат средно от 858 евро до 27 797 евро, а през 2030 г. — от 4657 евро до 58 760 евро при всички разглеждани варианти. В относително изражение това представлява от 0,8 % до 25,3 % от покупната цена на превозното средство. |
| **Какви ще са последиците за предприятията, МСП и микропредприятията?**  |
| Очаква се стопанските субекти в транспортния сектор, главно МСП, да извлекат полза от по-малкото потребление на гориво. Според оценките произтичащите от това икономии значително превишават допълнителните разходи за нов товарен автомобил, оборудван с технологи за намаляване на емисиите на CO2. МСП, доставящи такива технологии за производителите на тежкотоварни превозни средства, ще се възползват от нарасналото търсене. |
| **Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?** |
| Очаква се данъчните приходи в ЕС28 леко да намалеят поради по-слабите продажби на дизелово гориво. |
| **Ще има ли друго значително въздействие?**  |
| Въвеждането на нормативна уредба относно емисиите на CO2 от тежкотоварните превозни средства ще спомогне автомобилната промишленост в ЕС да запази водещите си позиции в областта на технологиите и иновациите в световен мащаб, както и достъпа си до пазари. По-слабото потребление на изкопаеми горива ще подобри енергийната сигурност на ЕС. |
| **Г. Последващи действия** |
| **Кога ще се извърши преглед на политиката?** Най-много 4 реда  |
| Предвижда се преглед на ефективността на законодателството на ранен етап през 2022 г. При прегледа: 1) ще бъде установена или потвърдена целта за 2030 г.; 2) приложното поле ще бъде разширено, така че да бъдат обхванати и други групи тежкотоварни превозни средства, като автобуси и по-малки товарни автомобили; 3) ще бъде направен преглед на ефикасността на механизмите за изпълнение, например схемата със стимули за използването на превозни средства с нулеви и ниски емисии.  |