



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.5.2018r.
SWD(2018) 186 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

**WNIOSEK DOTYCZĄCY ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY**

w sprawie ustanowienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich

{COM(2018) 284 final} - {SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final}

Streszczenie oceny skutków	
Ocena skutków wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia norm emisji CO ₂ dla nowych pojazdów ciężkich	
A. Zasadność działań	
Dlaczego należy podjąć działania? Na czym polega problem?	
W latach 1990 – 2015 emisje CO z pojazdów ciężkich wzrosły o około 19 %. Emisje CO z pojazdów ciężkich nie są obecnie regulowane w UE, w przeciwieństwie do emisji z samochodów osobowych i vanów. Duża liczba łatwo dostępnych i racjonalnych pod względem kosztów technologii służących poprawie efektywności paliwowej nie jest powszechnie stosowana na rynku, mimo że ich koszty są niskie i mogłyby przynieść duże oszczędności netto. Jest to spowodowane głównie niedoskonałością i asymetrią informacji na rynku nowych pojazdów, ponieważ przewoźnikom, głównie MŚP, trudno jest uzyskać dostęp do informacji technicznych dotyczących takich technologii i w pełni je wykorzystać. Stwierdzono następujące problemy będące konsekwencją tej sytuacji: 1) W przypadku braku dodatkowych działań w latach 2015–2030 emisje CO z pojazdów ciężkich zwiększą się nawet o 6 %. 2) Przewoźnicy i ich klienci nie czerpią korzyści wynikających z oszczędności paliwa. 3) Europejscy producenci pojazdów ciężkich i dostawcy komponentów są narażeni na utratę technologicznego i innowacyjnego przywództwa, ponieważ na kluczowych rynkach (USA, Kanada, Japonia i Chiny) wprowadzono w ostatnich latach normy emisji w celu pobudzenia innowacji i szybkiego zwiększenia efektywności pojazdów. Zainteresowane strony obejmują ogół społeczeństwa, przewoźników towarowych i producentów pojazdów ciężkich.	
Jaki jest cel inicjatywy?	
Inicjatywa powinna: 1) przyczynić się do realizacji zobowiązań UE wynikających z porozumienia paryskiego poprzez zmniejszenie emisji CO z pojazdów ciężkich, 2) ograniczyć koszty operacyjne ponoszone przez przewoźników oraz koszty transportu dla konsumentów, 3) zapewnić utrzymanie pozycji lidera technologicznego i innowacyjnego przez europejskich producentów pojazdów ciężkich i dostawców komponentów.	
Na czym polega wartość dodana działania na poziomie UE?	
Działanie na poziomie UE jest racjonalne pod względem kosztów i zapewni skoordynowane działania w państwach członkowskich w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu. Jest mało prawdopodobne, aby indywidualne działania państw członkowskich były wystarczające.	

B. Rozwiązania	
Jakie warianty legislacyjne i nielegislacyjne rozważono? Czy wskazano preferowany wariant? Jak uzasadniono ten wybór lub jego brak?	
W wyniku analizy środków polityki UE związanych z transportem stwierdzono potrzebę wprowadzenia norm emisji CO . Pozwoliłoby to określić uzupełniający środek na poziomie UE dotyczący podaży w celu zapewnienia skutecznej dekarbonizacji sektora transportu pojazdów ciężkich. Aby opracować normy CO , rozważono różne warianty strategiczne w odniesieniu do: 1) docelowych poziomów emisji CO ; 2) rozkładu docelowych poziomów emisji CO dla parku pojazdów UE w odniesieniu do grup pojazdów i producentów; 3) zachęt dotyczących pojazdów nisko- i bezemisyjnych (LEV/ZEV); 4) elementów wdrożenia racjonalnego pod względem kosztów; 5) wzmocnienia zarządzania.	
Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?	

Większość zainteresowanych stron popiera wprowadzenie na szczeblu UE docelowych poziomów emisji CO₂ z pojazdów ciężkich. Producenci pojazdów ciężkich opowiadają się za mniej ambitnymi celami w porównaniu z organizacjami pozarządowymi i popierają indywidualny poziom docelowy emisji CO₂ dla każdego producenta. W odniesieniu do pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych producenci popierają superjednostki, natomiast organizacje pozarządowe opowiadają się za zobowiązaniem. Wszystkie zainteresowane strony opowiadają się za wdrożeniem racjonalnym pod względem kosztów, przy czym producenci skłaniają się ku zachowywaniu i pożyczaniu, a organizacje społeczeństwa obywatelskiego wspierają handel emisjami. Większość zainteresowanych stron popiera monitorowanie certyfikowanych wartości CO₂ w odniesieniu do emisji w rzeczywistych warunkach jazdy.

C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu

Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?

Rozważane warianty obejmują szereg ścieżek redukcji docelowych wartości emisji CO₂ do 2030 r.

W przypadku poszczególnych wariantów rozważanych w odniesieniu do poziomów docelowych ograniczenia emisji CO₂ w 2030 r. dla pojazdów ciężkich wahają się od 3 % do 8 % w porównaniu do poziomu bazowego. Do 2030 r. emisje NO_x zmniejszą się o 1,3–4,7 %, a emisje PM_{2,5} o maksymalnie 0,6 %.

Oczekuje się znacznych korzyści netto dla ogółu społeczeństwa, jak również dla przewoźników i konsumentów. Zwiększają się one wraz z coraz bardziej rygorystycznymi docelowymi poziomami emisji CO₂. Korzyści gospodarcze netto z perspektywy społecznej, z uwzględnieniem unikniętych kosztów emisji CO₂, wynoszą od 9 377 do 52 369 EUR na samochód ciężarowy zarejestrowany w 2025 r. oraz od 41 567 do 87 278 EUR na samochód ciężarowy zarejestrowany w 2030 r.

Z perspektywy samochodów nowych i używanych skumulowane oszczędności netto, tj. różnica między oszczędnościami paliwa a kosztami produkcji, wynoszą od 5 413 do 37 589 EUR na samochód ciężarowy w 2025 r. i od 22 032 do 82 429 EUR na samochód ciężarowy w 2030 r. Stanowi to równowartość oszczędności 1–4 % kosztów operacyjnych w 2025 r. i 3–12 % w 2030 r.

Analiza racjonalnych pod względem kosztów technologii, które są już obecnie dostępne lub staną się łatwo dostępne w perspektywie krótkoterminowej, pokazuje, że ich pełne wdrożenie umożliwiłoby osiągnięcie redukcji emisji o 15–20 % w 2025 r. w porównaniu z poziomem bazowym.

Większa niepewność co do efektywności i kosztów bardziej zaawansowanych technologii, w szczególności alternatywnych mechanizmów napędowych opartych na dostępności infrastruktury paliw alternatywnych, mogłaby mieć wpływ na wykonalność wariantów zakładających wyższe poziomy redukcji w 2030 r.

Koszty transportu towarowego pojazdami ciężkimi ogółem w odniesieniu do poszczególnych rodzajów działalności ulegają nieznacznemu obniżeniu o mniej niż 1 % w 2025 r. i 1–3 % w 2030 r.

Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?

Koszty produkcji wzrosną, a co za tym idzie przewoźnicy nabywający nowy samochód ciężarowy będą ponosić wyższe koszty początkowe. Dla przeciętnego nowego samochodu ciężarowego zarejestrowanego w 2025 r. wahają się one od 858 do 27 797 EUR, a w 2030 r. od 4 657 EUR do 58 760 EUR w analizowanych wariantach. W ujęciu względnym stanowi to od 0,8 % do 25,3 % ceny zakupu pojazdu.

Jakie będą skutki dla przedsiębiorstw, MŚP i mikroprzedsiębiorstw?

Oczekuje się, że przewoźnicy, głównie MŚP, odniosą korzyści wynikające ze zmniejszenia zużycia paliwa. Szacuje się, że uzyskane oszczędności znacznie przewyższą dodatkowe koszty związane z zakupem nowych samochodów ciężarowych wyposażonych w technologie redukcji emisji CO₂. MŚP zapewniające takie technologie dla producentów pojazdów ciężkich odniosą korzyści z dodatkowego popytu.

Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?

Oczekuje się, że dochody podatkowe w UE-28 zmniejszą się nieznacznie z powodu spadku sprzedaży oleju napędowego.

Czy wystąpią inne znaczące skutki?

Ramy regulacyjne dotyczące emisji CO₂ z pojazdów ciężkich pomogą przemysłowi motoryzacyjnemu UE w utrzymaniu wiodącej pozycji w zakresie technologii i innowacji oraz dostępu do rynków. Ze względu na ograniczone zapotrzebowanie na paliwa kopalne sytuacja w zakresie bezpieczeństwa energetycznego UE ulegnie poprawie.

D. Działania następce

Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki? Maksymalnie 4 wiersze

W 2022 r. przewiduje się dokonanie przeglądu na wczesnym etapie w zakresie skuteczności prawodawstwa. Przegląd ten: 1) określi lub potwierdzi cel na 2030 r., 2) rozszerzy zakres na inne grupy pojazdów ciężkich, tj. autobusy i mniejsze samochody ciężarowe, 3) sprawdzi skuteczność środków wdrożenia, np. programu zachęt na rzecz pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych.