



Bruksela, dnia 14.7.2021 r.
SWD(2021) 614 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI
STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

**WNIOSEK DOTYCZĄCY ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY**

**zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji
CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych
zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii**

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

Streszczenie oceny skutków
Ocena skutków dotycząca zmiany norm emisji CO ₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych.
A. Zasadność działań
Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na szczeblu UE?
Na szczeblu UE zidentyfikowano trzy najważniejsze problemy: 1) pojazdy lekkie w niewystarczającym stopniu przyczyniają się do osiągnięcia celu redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o co najmniej 55 % oraz neutralności klimatycznej do 2050 r.; 2) istnieje ryzyko, że konsumenci nie wykorzystają korzyści związanych z pojazdami bezemisyjnymi oraz 3) istnieje niebezpieczeństwo, że łańcuch wartości przemysłu motoryzacyjnego UE straci wiodącą pozycję w dziedzinie technologii. W ocenie skutków przedstawiono również czynniki leżące u podstaw tych problemów oraz wskazano najbardziej dotknięte nimi zainteresowane strony.
Co należy osiągnąć?
Celem inicjatywy jest osiągnięcie następujących celów szczegółowych: 1) przyczynienie się do osiągnięcia celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % do 2030 r. oraz celu neutralności klimatycznej do 2050 r. poprzez redukcję emisji CO ₂ z samochodów osobowych i dostawczych w sposób racjonalny pod względem kosztów; 2) zapewnienie konsumentom i obywatelom korzyści wynikających z szerszego wprowadzania pojazdów bezemisyjnych; 3) stymulacja innowacji w zakresie technologii bezemisyjnych, a tym samym wzmocnienie wiodącej pozycji w dziedzinie technologii łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego UE i stymulowanie zatrudnienia.
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?
Zmiana klimatu stanowi problem o wymiarze transgranicznym, w przypadku którego działania koordynowane na poziomie UE skutecznie uzupełniają i wzmacniają działania podejmowane na szczeblu krajowym i lokalnym. Bez dalszych działań ze strony UE same inicjatywy krajowe i lokalne będą prawdopodobnie niewystarczające i wiążą się z ryzykiem fragmentacji rynku wewnętrznego. Działanie UE zapewniłoby całemu łańcuchowi wartości przemysłu motoryzacyjnego niezbędny długoterminowy, stabilny sygnał rynkowy i pewność regulacyjną, potrzebne do dokonywania dużych inwestycji kapitałowych niezbędnych do wprowadzenia pojazdów bezemisyjnych.
B. Rozwiązania
Jakie są różne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeżeli nie, to dlaczego?
Zbadano różne warianty strategiczne, które zaszeregowano do trzech kategorii: (i) poziomy, terminy i warianty dotyczące osiągania poziomów docelowych emisji CO ₂ dla samochodów osobowych i dostawczych; (ii) konkretna zachęta dotycząca pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych (ZLEV); (iii) mechanizm uwzględniania ewentualnego wkładu paliw odnawialnych i niskoemisyjnych na potrzeby oceny zgodności z celami. W ramach preferowanego wariantu od 2030 r. docelowe poziomy emisji CO ₂ dla samochodów osobowych i dostawczych (wyrażona w % redukcja w porównaniu z 2021 r.) zostaną znacznie zwiększone i będą obniżane w pięcioletnich etapach. Ewentualny dochód z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nadal wlicza się do ogólnego budżetu UE. Od 2030 r. likwiduje się obecny mechanizm konkretnych zachęt dotyczący ZLEV. Nie wprowadza się żadnego mechanizmu uwzględniania ewentualnego wkładu paliw odnawialnych i niskoemisyjnych.
Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?

W ramach otwartych konsultacji publicznych, jeżeli chodzi o docelowe poziomy emisji CO₂, producenci pojazdów wezwali do niewprowadzania zmian w obecnych docelowych poziomach na 2025 r. Począwszy od 2030 r., poziom ambicji powinien zależeć od sprzyjających warunków. Zasadniczo organy publiczne oraz organizacje pozarządowe poparły określenie bardziej ambitnych poziomów docelowych na 2025 i 2030 r. oraz nowych poziomów docelowych na 2035 i 2040 r. Organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska wezwały do wyznaczenia zerowej wartości docelowej emisji najpóźniej do 2035 r. W odniesieniu do harmonogramu osiągnięcia poziomów docelowych producenci pojazdów poparli utrzymanie podejścia opartego na pięcioletnich etapach. Organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska wezwały do wprowadzenia malejących z roku na rok poziomów docelowych lub wyznaczenia na 2027 r. śródkresowego poziomu docelowego. Jeżeli chodzi o mechanizm zachęt dotyczący ZLEV, producenci wyrazili opinię, że należy go utrzymać w obecnej formie. Organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska wezwały do zlikwidowania tego programu zachęt, gdy tylko udział pojazdów elektrycznych osiągnie określony poziom. Producenci paliw i dostawcy komponentów byli zdania, że ocena zgodności powinna uwzględniać redukcje emisji wynikające ze stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych. Organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska były przeciwne takiemu rozliczaniu.

C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu

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

Preferowany wariant w sposób znaczący przyczynia się do redukcji emisji CO₂ z samochodów osobowych i dostawczych. Przewidywane redukcje emisji w tym sektorze w porównaniu z 2005 r. wynoszą 32–33 % w 2030 r., 56–66 % w 2035 r. i 83–89 % w 2040 r. Wariant ten przyczyni się również do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza: szacunkowy całkowity koszt unikniętych zanieczyszczeń w porównaniu ze scenariuszem odniesienia w latach 2030–2040 wynosi 49–59 mld EUR. Korzyści dla konsumentów w postaci średnich oszczędności netto pod względem całkowitego kosztu własności, uśrednione dla całego nowego parku samochodowego w UE, dla pierwszego użytkownika wynoszą do 330–600 EUR w przypadku samochodu osobowego z 2030 r. oraz do 340–600 EUR w przypadku samochodu dostawczego z 2030 r. W przypadku samochodu osobowego z 2040 r. oszczędności te rosną do około 2 800–3 100 EUR, a w przypadku samochodu dostawczego z 2040 r. – do około 5 200–5 500 EUR. Drugi użytkownik także odnotuje oszczędności netto. Korzyści społeczne w całym okresie użytkowania kształtują się w zakresie 860–1 600 EUR w przypadku samochodu osobowego z 2030 r. i 1 000–1 200 EUR w przypadku samochodu dostawczego z 2030 r. W przypadku samochodu osobowego z 2040 r. wartość ta wzrasta do około 4 600–5 100 EUR, a w przypadku samochodu dostawczego z 2040 r. – do 5 600–6 400 EUR. W latach 2030–2050 łączne oszczędności w przypadku oleju napędowego i benzyny wyniosą 913–1 100 Mtoe w porównaniu ze scenariuszem odniesienia, co zmniejszy zależność gospodarki UE od importu. Wniosek przyniesie pozytywne skutki dla PKB i zatrudnienia w całej gospodarce. W szczególności liczba miejsc pracy wzrośnie w 2030 r., a jeszcze bardziej w 2040 r. Przewiduje się jednak zmniejszenie liczby miejsc pracy związanych z produkcją komponentów do silników konwencjonalnych, w związku z czym transformacja będzie wymagała przekwalifikowania pracowników tego sektora.

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

Koszty ponoszone przez producentów z sektora motoryzacyjnego rosną, ponieważ aby osiągnąć bardziej ambitne poziomy docelowe emisji CO₂, w nowym parku samochodowym trzeba będzie stosować dodatkowe technologie. W przypadku nowego pojazdu z 2030 r. dodatkowe koszty uśrednione dla całego nowego parku samochodowego w UE wynoszą 300–550 EUR (samochody osobowe) i 450–940 EUR (samochody dostawcze). W przypadku samochodu osobowego z 2040 r. koszty te rosną do 1 400–1 700 EUR, a w przypadku samochodu dostawczego z 2040 r. – do 2 300–2 700 EUR.

Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?
Analiza wskazuje pozytywne skutki dla gospodarki, w tym także dla MŚP. MŚP korzystające z samochodów dostawczych w dużej mierze zyskają dzięki oszczędności paliwa. Chociaż jest możliwe, że MŚP produkujące konwencjonalne technologie motoryzacyjne będą musiały się dostosować, one również skorzystają dzięki nowym możliwościom wynikającym z dodatkowego popytu na nowe technologie.
Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?
Chociaż ogólne skutki dla PKB będą pozytywne, szacuje się, że utrata dochodu z tytułu opłaty paliwowej w 2030 r. wyniesie około 0,01 % PKB UE-27. Straty te można zrównoważyć na poziomie państw członkowskich, np. za sprawą opodatkowania pośredniego. Nie występują żadne dodatkowe skutki administracyjne dla administracji krajowych.
Czy wystąpią inne znaczące skutki?
Ambitne, opłacalne, długoterminowe ramy regulacyjne dotyczące emisji CO ₂ z samochodów osobowych i dostawczych zapewnią przewidywalność i pomogą sektorowi motoryzacyjnemu UE utrzymać wiodącą pozycję w dziedzinie technologii.
Proporcjonalność
Proponowane działanie jest proporcjonalne do osiągnięcia celów klimatycznych, do realizacji których zobowiązała się UE.
D. Działania następcze
Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?
Przeгляд skuteczności nowych przepisów zostanie przewidziany wraz z przeglądem innych przepisów, takich jak przepisy przedstawione we wniosku dotyczącym systemu handlu emisjami i rozporządzeniu w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego.