KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.5.2017 r.
SWD(2017) 189 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady

w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO2 i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie

{COM(2017) 279 final}
{SWD(2017) 188 final}

Streszczenie oceny skutków

Ocena skutków dotycząca wniosku w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO_2 i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie

A. Zasadność działań

Jak uzasadniono ten wybór lub jego brak? Na czym polega problem?

Do tej pory nie prowadzono monitorowania ani sprawozdawczości dotyczącej emisji CO_2 i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie wprowadzane na rynek UE. Ta luka w wiedzy prowadzi do: 1) niewykorzystanych możliwości opracowania polityki mającej na celu ograniczenie kosztów paliwa dla przewoźników, z których większość jest MŚP; 2) zwiększenia konkurencji dla producentów pojazdów; 3) wyzwań w zakresie realizacji unijnych celów obniżenia emisji gazów cieplarnianych w sektorze pojazdów ciężkich.

Jaki jest cel inicjatywy?

Monitorowanie i raportowanie jednostkowego zużycia paliwa i emisji CO_2 przez pojazdy ciężkie pozwoliłoby przezwyciężyć niedoskonałość rynku, zwiększyć przejrzystość i zmniejszyć luki w wiedzy dzięki rzetelnym i porównywalnym danym. Umożliwiłoby to podejmowanie świadomych decyzji o zakupie oraz stymulowałoby konkurencyjność i rozwój racjonalnej polityki, wspierając tym samym wykorzystanie pojazdów o niższym zużyciu paliwa.

Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE?

Istnienie wielu programów monitorowania na szczeblu krajowym prowadziłoby do braku porównywalności i kompletności danych. Spowodowałoby to rozdrobnienie rynku UE i utratę przejrzystości rynku. Dzięki wspólnej bazie danych dane z monitorowania stałyby się dostępne dla nabywców i decydentów na szczeblu unijnym i krajowym.

B. Rozwiązania

Jakie warianty legislacyjne i nielegislacyjne rozważono? Czy wskazano preferowany wariant? Jak uzasadniono ten wybór lub jego brak?

Wraz z wejściem w życie rozporządzenia w sprawie certyfikacji, emisje CO_2 i zużycie paliwa przez wszystkie nowe samochody ciężarowe muszą być obliczane za pomocą narzędzia symulacyjnego VECTO. Rozważono, czy i w jaki sposób dane te powinny być raportowane i monitorowane na poziomie UE. Scenariuszem odniesienia jest brak działań na szczeblu UE. Rozważono następujące warianty legislacyjne: 1) przekazywanie danych przez władze krajowe; 2) przekazywanie danych przez producentów pojazdów ciężkich oraz 3) przekazywanie zarówno przez władze krajowe, jak i producentów.

Preferowanym wariantem jest wariant 3. Jest on najskuteczniejszy, w szczególności ponieważ gwarantuje cyfrowy przepływ informacji i zapewnia dane zarówno na szczeblu krajowym, jak i unijnym, zaś jego koszty administracyjne są niewielkie.

Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?

Poparcie organizacji zawodowych, przedsiębiorstw prywatnych, organizacji społeczeństwa obywatelskiego i władz publicznych jest podzielone między wariantem 1 i 3. Wariant 3 jest preferowany również przez osoby fizyczne i organizacje międzynarodowe oraz przez większość zainteresowanych stron.
Wariant 2 popierają niektóre organizacje zawodowe.

C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu

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

Wybrany wariant prawdopodobnie przyczyni się do zwiększenia konkurencji w zakresie produkcji bardziej energooszczędnych pojazdów oraz do zwiększenia zachęt do innowacji. Można się spodziewać, że skutki bardziej energooszczędnego transportu przeniosą się, przynajmniej częściowo, na większość sektorów gospodarki UE: niższe koszty paliwa w transporcie spowodowałoby niższe ceny transportu, co zmniejszy koszty w innych sektorach z korzyścią dla konsumentów w UE.
Przewiduje się, że skutki dla zatrudnienia w perspektywie średnio- lub długoterminowej będą korzystne.
Dodatkowa poprawa efektywności zakupionych pojazdów powinna prowadzić do zmniejszenia emisji CO_2. Jeśli chodzi o emisje innych związków, przewiduje się ich pozytywne, ale marginalne ograniczenie.

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

Jedynymi kosztami gospodarczymi są koszty administracyjne. Oczekuje się, że będą one znikome: około 1 EUR na pojazd.

Jakie będą skutki dla przedsiębiorstw, MŚP i mikroprzedsiębiorstw?

Większość unijnych przedsiębiorstw transportowych to MŚP dysponujące tylko kilkoma pojazdami. Powinny one skorzystać z monitorowania. Większa przejrzystość w zakresie efektywności zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie umożliwiłaby podejmowanie bardziej świadomych decyzji o zakupie, zapewniając oszczędności paliwa.

Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?

Oprócz kosztów administracyjnych w wysokości około 3 500 EUR rocznie, państwa członkowskie powinny odnieść korzyści z dostępności danych z monitorowania pojazdów ciężkich umożliwiających opracowanie strategii na rzecz redukcji emisji, na przykład specjalnych systemów podatków lub zachęt, w tym systemów opłat drogowych i zamówień publicznych.

Czy wystąpią inne znaczące skutki?

Przewiduje się, że konkurencyjność i skutki na poziomie międzynarodowym będą pozytywne w perspektywie średnio- i długoterminowej.

D. Działania następcze

Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?

Po 5 latach stosowania.