



KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 14.2.2023 r.
SWD(2023) 89 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI
STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW

[...]

Towarzyszący dokumentowi:

**WNIOSEK DOTYCZĄCY ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY**

**zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm
emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków
sprawozdawczych, a także uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956**

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

Streszczenie oceny skutków
Ocena skutków dotycząca zmiany norm emisji CO ₂ dla nowych pojazdów ciężkich
A. Zasadność działań
Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na szczeblu UE?
Na szczeblu UE zidentyfikowano trzy najważniejsze problemy: 1) pojazdy ciężkie nie przyczyniają się wystarczająco do osiągnięcia bardziej ambitnego celu dotyczącego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych ani do niezbędnego zmniejszenia zależności energetycznej UE; 2) przewoźnicy i konsumenci nie wykorzystują szans związanych z oszczędzaniem energii i powiązaniem zmniejszeniem kosztów oraz 3) istnieje ryzyko, że łańcuch wartości przemysłu pojazdów ciężkich UE straci wiodącą pozycję w dziedzinie technologii i innowacji.
Co należy osiągnąć?
Celem inicjatywy jest osiągnięcie następujących celów szczegółowych: 1) przyczynienie się do osiągnięcia celu redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o co najmniej 55 % oraz celu neutralności klimatycznej do 2050 r. poprzez ograniczenie emisji CO ₂ z pojazdów ciężkich w sposób racjonalny pod względem kosztów, zgodnie z celami klimatycznymi UE, co jednocześnie przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego UE; 2) zapewnienie europejskim przewoźnikom i użytkownikom transportu korzyści wynikających z szerszego upowszechnienia energooszczędnych pojazdów bezemisyjnych; 3) wzmocnienie wiodącej pozycji w dziedzinie technologii i innowacji łańcucha wartości w przemyśle motoryzacyjnym UE i stymulowanie zatrudnienia.
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?
Zmiana klimatu to problem transgraniczny. Bez działań ze strony UE działania 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, dlaczego?
<p>Zbadano różne warianty strategiczne, które zaszeregowano do trzech kategorii: (i) rozszerzenie zakresu rozporządzenia; (ii) docelowe poziomy emisji CO₂ oraz harmonogram dotyczący nowych pojazdów ciężkich; (iii) szczególne mechanizmy regulacyjne, jak np. programy zachęt dotyczące pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych (ZLEV); (iv) mechanizm uwzględniania ewentualnego wkładu paliw odnawialnych i niskoemisyjnych na potrzeby oceny zgodności z celami; (v) kwestie związane z zarządzaniem.</p> <p>W ramach preferowanego wariantu kilka rodzajów obecnie nieuregulowanych pojazdów ciężkich zostaje włączonych w zakres regulacji. Docelowe poziomy emisji CO₂ będą obniżane w pięcioletnich etapach, a od 2030 r. wymogi w tym zakresie zostaną znacznie zaostrzone. Ustalono optymalne pod względem kosztów normy efektywności energetycznej dla przyczep. Drobnii producenci są zwolnieni z obowiązku osiągnięcia poziomów docelowych. Ewentualny dochód z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nadal wlicza się do ogólnego budżetu UE.</p> <p>Od 2030 r. zostaje zlikwidowany obecny mechanizm zachęt dotyczący ZLEV. Do 2030 r. wszystkie nowe autobusy miejskie mają obowiązkowo być bezemisyjne. Nie wprowadza się żadnego mechanizmu uwzględniania ewentualnego wkładu paliw odnawialnych i niskoemisyjnych. Jeżeli chodzi o zarządzanie, wprowadzono pewną elastyczność w celu zapewnienia racjonalnego pod względem kosztów wdrażania</p>

prawodawstwa przy jednoczesnym zachowaniu jego integralności środowiskowej.

Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?

Wyniki otwartych konsultacji publicznych i informacje zwrotne otrzymane w odpowiedzi na zaproszenie do zgłaszania uwag pokazują, że zainteresowane strony zasadniczo popierają rozszerzenie zakresu rozporządzenia przy jednoczesnym wyłączeniu drobnych producentów. Zasadniczo poparto rozszerzenie zakresu w celu uwzględnienia przyczep, z wyjątkiem niektórych przewoźników.

Organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska i producenci pojazdów bezemisyjnych wezwali do przyjęcia najbardziej ambitnego celu polegającego na 100 % redukcji emisji do 2035 r. oraz do przyjęcia celów pośrednich między 2025 a 2030 r. w połączeniu ze zwiększeniem poziomu docelowego na 2030 r. Duży producenci pojazdów, przewoźnicy, dostawcy części i dostawcy paliw i gazu poparli cele mniej ambitne, przedstawiając różne opinie dotyczące ogółem poziomów docelowych od mało ambitnych po średnio ambitne. W szczególności duży producenci i dostawcy paliw nie byli zwolennikami wyznaczenia celu 100 % redukcji emisji w określonym terminie. Duży producenci pojazdów, dostawcy części i przewoźnicy wyrazili poparcie dla rozszerzenia obecnego zakresu opartego na pięcioletnich etapach, a organizacje pozarządowe i producenci pojazdów bezemisyjnych wezwali do obniżania docelowych poziomów emisji w krótszych etapach.

Producenci i przewoźnicy poparli utrzymanie mechanizmu zachęt dotyczącego ZLEV po 2030 r., natomiast organizacje pozarządowe wezwały do jego usunięcia po 2030 r. i ograniczenia zachęt do 2030 r. wyłącznie do określonych kategorii pojazdów. Dostawcy energii elektrycznej i wodoru popierają program korzystny tylko dla ZEV. Ustanowienie obowiązku, aby autobusy miejskie były bezemisyjne, zostało poparte przez organizacje pozarządowe i producentów ZEV oraz przez niektórych większych producentów. Pozostali duży producenci i dostawcy paliw byli przeciwni wprowadzaniu jakichkolwiek obowiązków w zakresie ZEV.

Dostawcy gazu i paliw poparli wprowadzenie mechanizmu uwzględniania paliw w normach, organizacje pozarządowe opowiedziały się przeciwko temu rozwiązaniu, a duży producenci wyrazili mieszane opinie na ten temat.

C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu

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

Prognozowana łączna redukcja emisji (z rury wydechowej) w latach 2031–2050 wynosi 35–48 % w przypadku pojazdów ciężkich w porównaniu ze scenariuszem bazowym i dodatkowe 1,4 % w przypadku przyczep od 2031 r. w porównaniu ze scenariuszem średnim. Normy dotyczące pojazdów ciężkich przyczyniają się również do ograniczenia zanieczyszczeń powietrza o około 7–17 % w 2035 r., 15–38 % w 2040 r. oraz o 66–80 % w 2050 r., w porównaniu ze scenariuszem bazowym.

Korzyści w postaci średnich oszczędności netto pod względem całkowitego kosztu własności dla pierwszego użytkownika wynoszą 6 000–9 800, 17 400–25 800 oraz 29 100–47 000 EUR/pojazd w 2030, 2035 i 2040 r. Podobne tendencje wykazuje się pod względem oszczędności netto dla drugiego i trzeciego użytkownika, korzyści są jednak mniejsze. Korzyści społeczne w cyklu użytkowania pojazdu szacuje się na 2 400–6 300, 18 300–31 900 oraz 33 700–59 800 EUR/pojazd w 2030, 2035 i 2040 r. Oszczędności netto dla pierwszych użytkowników nowych przyczep zarejestrowanych w 2030 r. wynoszą 9 000–29 000 EUR/przyczepę, w zależności od typu, natomiast oszczędności ekonomiczne netto w cyklu użytkowania pojazdu z perspektywy społecznej sięgają 11 500–42 500 EUR/pojazd.

W okresie od 2031 do 2050 r. zużycie energii końcowej przez pojazdy ciężkie zmniejszy się o 11–19 % w porównaniu ze scenariuszem bazowym. Osiągnięte oszczędności w zakresie paliw kopalnych (głównie oleju napędowego) na poziomie 215–281 Mtoe w stosunku do scenariusza bazowego przyczynią się do

zmniejszenia zależności gospodarki UE od przywozu o 150–200 mld EUR. Z kolei ustanowienie norm dotyczących efektywności energetycznej w przyczepach przyniesie w okresie od 2031 do 2050 r. dodatkowe oszczędności na poziomie 23 Mtoe paliw kopalnych, których wartość odpowiada kwocie 16 mld EUR.

W 2030 r. wzrośnie liczba miejsc pracy netto, przy czym w 2040 i 2050 r. wzrost ten ma być jeszcze większy, a PKB ma wzrosnąć zgodnie z prognozami o 0,06–0,11 % do 2040 r.

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

Koszty ponoszone przez producentów pojazdów ciężkich rosną, ponieważ aby osiągnąć bardziej ambitne poziomy docelowe emisji CO₂, w nowych pojazdach konieczne jest zastosowanie dodatkowych technologii: 3 400–9 700, 5 300–11 800 oraz 6 500–13 100 EUR/pojazd w roku 2030, 2035 i 2040. Będzie to wymagało dodatkowych inwestycji ze strony producentów, które szacuje się na około 4,9–8,7 mld EUR rocznie w okresie od 2031 do 2050 r.

Dodatkowe koszty na przeciętną przyczepę lub naczepę wynoszą 2 500–5 250 EUR/pojazd w porównaniu ze scenariuszem bazowym na 2020 r.

Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?

W przypadku MŚP nie występują ograniczenia w zakresie przystępności cenowej w żadnym z trzech ambitnych scenariuszy dotyczących poziomów docelowych. Oszczędności odnotowuje się również pod względem całkowitego kosztu własności po stronie MŚP. Używane pojazdy bezemisyjne są zawsze przystępne cenowo.

Rozwój i dostarczanie pojazdów bezemisyjnych (wielkości udziału pojazdów bezemisyjnych w %: 20–35, 35–57 i 57–100 do roku 2030, 2035 i 2040) będą miały pozytywny wpływ na innowacyjność oraz zapewnienie wiodącej pozycji przemysłu w dziedzinie technologii i poprawę jego konkurencyjności.

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 0,004 % PKB UE-27. Straty te można zrównoważyć na poziomie państw członkowskich, np. za sprawą opodatkowania pośredniego. Nie ma znaczących skutków administracyjnych dla administracji krajowych, ponieważ wprowadzono już niezbędne przepisy.

Czy wystąpią inne znaczące skutki?

Wskazanie jasnych rozwiązań regulacyjnych oraz zapewnienie przewidywalnego środowiska regulacyjnego pozwoli przemysłowi rozwijać i inwestować w paliwooszczędne pojazdy ciężkie, co z kolei przyczyni się do rozwoju innowacji technologicznych w przemyśle UE.

Proporcjonalność

Proponowane działanie jest proporcjonalne do osiągnięcia celów klimatycznych, do realizacji których zobowiązała się UE.

D. Działania następce

Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?

Przewiduje się przegląd skuteczności nowych przepisów, dostosowany do przeglądu innych aktów prawnych przyczyniających się do osiągnięcia ambitniejszych celów klimatycznych.