

Bruksela, 14 listopada 2017 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0293 (COD)

14217/17
ADD 4

CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	9 listopada 2017 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	SWD(2017) 651 final
Dotyczy:	DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW towarzyszący dokumentowi: Ocena skutków wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO ₂ z pojazdów lekkich oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (wersja przekształcona) [...]

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2017) 651 final.

Załącznik: SWD(2017) 651 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.11.2017r.
SWD(2017) 651 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

Ocena skutków wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (wersja przekształcona)

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

Streszczenie oceny skutków
Ocena skutków wniosku dotyczącego przekształconego rozporządzenia określającego normy emisji CO ₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011
A. Zasadność działań
Jak uzasadniono ten wybór lub jego brak? Na czym polega problem?
W obowiązujących rozporządzeniach ustanowiono ogólnounijne docelowe poziomy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i vanów do roku 2020/2021. Przedmiotowe normy stanowiły podstawowe narzędzie wspierające innowacje i inwestycje w technologie niskoemisyjne. Służyły one jako pomoc unijnemu przemysłowi motoryzacyjnemu w zakresie utrzymania wiodącej pozycji w dziedzinie technologii na świecie i redukcji emisji CO₂ z nowych pojazdów. Niższe koszty paliw przyniosły korzyści dla konsumentów. Stwierdzono jednak następujące kluczowe problemy: 1) niewystarczające upowszechnianie się najbardziej energooszczędnych pojazdów, w tym pojazdów nisko- i bezemisyjnych, aby zrealizować zobowiązania porozumienia paryskiego i osiągnąć poprawę jakości powietrza, w szczególności na obszarach miejskich; 2) konsumenci nie korzystają z ewentualnych oszczędności paliwa; 3) niebezpieczeństwo utraty przewagi konkurencyjnej UE z powodu niewystarczających innowacji w zakresie niskoemisyjnych technologii motoryzacyjnych w perspektywie długoterminowej.
Jaki jest cel inicjatywy?
Inicjatywa ma: 1) przyczynić się do realizacji zobowiązań podjętych przez UE w ramach porozumienia paryskiego poprzez zmniejszenie emisji CO ₂ z samochodów osobowych i vanów w sposób racjonalny pod względem kosztów, 2) spowodować zmniejszenie kosztów zużycia paliwa dla konsumentów, 3) wzmocnić konkurencyjność unijnego przemysłu motoryzacyjnego oraz stymulować tworzenie miejsc pracy.
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE?
Bez dalszych działań na poziomie UE dodatkowe istotne zmniejszenie emisji CO ₂ z nowych samochodów osobowych i vanów byłoby prawdopodobnie niewielkie. Normy emisji CO ₂ po 2020 r. pomogą państwom członkowskim w osiągnięciu wiążących wartości docelowych zmniejszenia emisji na rok 2030 zaproponowanych w ramach rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego. Inicjatywy wyłącznie krajowe i lokalne prawdopodobnie byłyby mniej skuteczne, ponieważ ze względu na ryzyko niespójności prowadziłyby do rozdrobnienia rynku wewnętrznego.

B. Rozwiązania
Jakie warianty legislacyjne i nielegislacyjne rozważono? Czy wskazano preferowany wariant? Jak uzasadniono ten wybór lub jego brak?
Rozważono różne warianty strategiczne odnośnie do następujących kwestii: 1) docelowe poziomy emisji CO₂; 2) podział wysiłków między producentów; 3) zachęty dotyczące pojazdów nisko- i bezemisyjnych (LEV/ZEV); 4) elementy wdrożenia racjonalnego pod względem kosztów; 5) wzmocnienie zarządzania.
Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?
Odnośnie do poziomów docelowych producenci zasadniczo są zwolennikami mniej ambitnych poziomów docelowych na rok 2030 w porównaniu z organizacjami pozarządowymi zajmującymi się ochroną środowiska i konsumentów, które optują za bardziej ambitnymi poziomami docelowymi zarówno na rok 2025, jak i na

rok 2030. Jeżeli chodzi o podział wysiłków, producenci opowiadają się za krzywą wartości granicznych opartą na masie, natomiast organizacje pozarządowe preferują powierzchnię postojową jako parametr użyteczności. Chociaż branża motoryzacyjna jest w swojej większości przeciwna mandatomu dotyczącemu LEV/ZEV, to producenci baterii i wytwórcy energii elektrycznej, podmioty inwestujące w infrastrukturę, i przedstawiciele europejskich miast borykający się z problemem jakości powietrza, a także większość organizacji pozarządowych zajmujących się ochroną środowiska i transportem domaga się takiego podejścia. Organizacje konsumenckie zachowują neutralne stanowisko w tej sprawie.

C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu

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

Dodatkowe redukcje emisji CO₂ samochodów osobowych w latach 2005–2030 w stosunku do poziomu bazowego mieszczą się w zakresie 4–11,4 punktu procentowego. W latach 2020–2030 emisje zanieczyszczeń powietrza zmniejszą się o 2 do 8 punktów procentowych dla NO_x i o maksymalnie 10 punktów procentowych w przypadku PM_{2.5}. W przypadku vanów dodatkowe redukcje emisji CO₂ w latach 2005–2030 mieszczą się w zakresie 4,8–14,1 punktu procentowego. Emisje zanieczyszczeń powietrza z vanów zostaną zmniejszone do 9 punktów procentowych (NO_x) lub 10 punktów procentowych (PM_{2.5}) w latach 2020–2030.

Korzyści dla konsumentów pod względem „całkowitych kosztów posiadania pojazdu” dla „przeciętnego nowego samochodu osobowego” w 2030 r. wynoszą od 1 000 do 2 000 EUR w okresie użytkowania wynoszącym 15 lat. W przypadku „przeciętnego nowego vana” zarejestrowanego w 2030 r. oszczędności te wynoszą 3 800–4 400 EUR. Oszczędności netto osiąga zarówno pierwszy, jak i drugi użytkownik, tym samym korzyści uzyskują również grupy konsumentów o niższych dochodach.

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

Koszty produkcji wzrosną i będą miały wpływ na cenę pojazdu, co za tym idzie konsumenci/przedsiębiorstwa będą się musieli liczyć z wyższymi kosztami początkowymi nowego pojazdu. Koszty te rosną wraz z bardziej rygorystycznymi wartościami docelowymi emisji CO₂ dla parku pojazdów. W przypadku przeciętnego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego w 2030 r. mieszczą się one w zakresie od 400 do 2 700 EUR. W przypadku przeciętnego vana zarejestrowanego w 2030 r. wahają się one od 400 do 2 400 EUR.

Jakie będą skutki dla przedsiębiorstw, MŚP i mikroprzedsiębiorstw?

Analiza wskazuje pozytywne skutki dla gospodarki, w tym także dla MŚP. Mali producenci samochodów, których produkcja nie przekracza 1 000 rejestracji nowych pojazdów w UE rocznie, są zwolnieni ze stosowania norm emisji CO₂. MŚP jako użytkownicy bardziej sprawnych vanów będą w znacznym stopniu czerpać korzyści wynikające ze zmniejszenia zużycia paliwa. W łańcuchu wartości przemysłu motoryzacyjnego MŚP produkujące w oparciu o konwencjonalne technologie mogą być zmuszone do dostosowania, ale będą również odnosić korzyści wynikające z dodatkowego zapotrzebowania na nowe i efektywniejsze technologie.

Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?

Straty przychodów z celi na paliwa w 2030 r. szacuje się na około 0,04 % PKB UE-28. We wszystkich ocenianych wariantach zakłada się ich zrekompensowanie poprzez wzrost podatków pośrednich.

Czy wystąpią inne znaczące skutki?

Ambitne, ale realne i racjonalne pod względem kosztów ramy regulacyjne w odniesieniu do samochodów osobowych i vanów pomogą przemysłowi motoryzycznemu UE w utrzymaniu globalnej konkurencyjności i dostępu do rynków. Dzięki obniżonemu zapotrzebowaniu na paliwa kopalne poprawi się sytuacja UE w zakresie bezpieczeństwa energetycznego, a największe korzyści zostaną osiągnięte średnioterminowo.

D. Działania następce

Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?

Przegląd skuteczności nowych przepisów może się odbyć w 2024 r. wraz z przeglądem innych przepisów, takich jak przepisy przedstawione we wniosku dotyczącym systemu handlu emisjami i rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego.