



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.11.2017r.
SWD(2017) 367 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

**Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady
zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych
i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego**

{COM(2017) 653 final} - {SWD(2017) 366 final}

Streszczenie oceny skutków
Ocena skutków przeglądu dyrektywy 2009/33/WE
A. Zasadność działań
Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na poziomie UE?
Dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów jedynie w niewielkim stopniu realizuje swój główny cel, którym jest pobudzanie zamówień publicznych na pojazdy nisko- i bezemisyjne oraz pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi. W związku z tym ma ona ograniczony wpływ na upowszechnianie tych pojazdów na rynku, redukcję emisji CO₂ i zanieczyszczeń powietrza z pojazdów zakupionych w ramach zamówień publicznych oraz na rozwój i wzrost konkurencyjności sektora. Problem wynika z ograniczonego zakresu dyrektywy, niejasnych przepisów w sprawie nabywania pojazdów oraz ograniczonego stosowania złożonej metodyki określania wartości pieniężnej.
Co należy osiągnąć?
Głównym celem polityki jest przyczynianie się do zrównoważonego rozwoju i konkurencyjności transportu drogowego poprzez zwiększenie zamówień publicznych na pojazdy czyste ekologicznie (pojazdy nisko- i bezemisyjne oraz pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi). Zwiększenie ilości zamówień publicznych skutecznie usprawni wprowadzanie ekologicznie czystych pojazdów na rynek oraz przyczyni się do redukcji emisji CO₂ i zanieczyszczeń powietrza, jednocześnie utrzymując wzrost gospodarczy i konkurencyjność w sektorze transportu. Niniejsza inicjatywa ma na celu rozszerzenie zakresu dyrektywy oraz uproszczenie jej wdrażania, a także zapewnienie długoterminowej stabilności zapotrzebowania rynku.
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?
Objęcie przez UE pozycji światowego lidera w zakresie dekarbonizacji należy do działań priorytetowych odnotowanych w orędziu o stanie Unii z 2017 r. Rynki w UE wciąż zmagają się z problemami dotyczącymi popytu. Niniejsza inicjatywa ma na celu wytworzenie większej stymulacji popytu, co prowadzi do zwiększenia upowszechnienia na rynku pojazdów czystych ekologicznie, zarówno lekkich jak i ciężkich. Stosując podejście pakietowe, uzupełnia ona normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych na okres po 2020 r. oraz ustanawia dodatkową zachętę do zakupu nisko- i bezemisyjnych pojazdów ciężkich, dla których kwestia emisji CO₂ nie jest obecnie uregulowana. Inicjatywa wyznacza długoterminowy kierunek polityki oraz wspiera zgodność strategiczną zamówień publicznych. Pewność dotycząca długoterminowego popytu pobudzi inwestycje rynkowe oraz doprowadzi do obniżenia kosztu pojazdów, co pozwoli na podjęcie lepszych działań politycznych ze strony władz lokalnych i regionalnych. Proponowane środki są proporcjonalne i nie ingerują w podstawową odpowiedzialność za organizację transportu (publicznego), pozostawiając organom publicznym państw członkowskich pewną swobodę i uznaniowość w zakresie ich wdrażania. Przegląd dyrektywy pozwala nadać rynkom wschodzącym dynamikę charakteryzującą rynki bardziej rozwiniętych państw członkowskich i pomaga w tworzeniu podejścia uwzględniającego rynek ogólnoeuropejski, co nie jest możliwe w przypadku indywidualnych działań państw członkowskich. Zmiany niosą ze sobą znaczące średnio- i długoterminowe korzyści dla obywateli Europy.
B. Rozwiązania
Jakie są różne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeżeli nie, dlaczego?
Warianty strategiczne (WS) różnią się poziomem ambicji i interwencji. WS 1 zakłada uchylenie dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów. Główne cele polityczne inicjatywy byłyby realizowane za pomocą krajowych działań politycznych i dobrowolnych działań na szczeblu europejskim. WS 2 zawiera wspólną definicję ekologicznie czystych pojazdów oraz zrewidowaną metodykę określania wartości pieniężnej oddziaływania pojazdów na zużycie energii i na środowisko. Państwa członkowskie mają do wyboru dwie opcje: mogą dokonać albo transpozycji definicji do własnych przepisów prawnych – są wtedy proszone o ustanowienie krajowych ram polityki ustalających poziom ambicji do roku 2030 – albo transpozycji metodyki określania wartości pieniężnej, która musi być stosowana przez wszystkie organy publiczne. WS 3, z dwoma podwariantami (dla niskiego i wysokiego poziomu ambicji), rozszerza zakres dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów na pojazdy wynajęte, wzięte w leasing i będące w dzierżawie z opcją zakupu oraz na konkretne zamówienia usług transportu. Wariant ten wprowadza definicję ekologicznie czystych

pojazdów w oparciu o progi emisji (dotyczące emisji CO₂ i zanieczyszczeń powietrza z rury wydechowej) dla lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych oraz wyznacza powiązane minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień na szczeblu państw członkowskich. Ustanawia również wspólny system monitorowania i sprawozdawczości. WS 4, z dwoma podwariantami (dla niskiego i wysokiego poziomu ambicji), podobnie do WS3 rozszerza zakres dyrektywy, z tym że podstawą wprowadzonej definicji ekologicznie czystych pojazdów, obejmującej wszystkie pojazdy lekkie i ciężkie, jest wykorzystanie paliw alternatywnych (baterijne samochody elektryczne i pojazdy z ogniwem paliwowym, pojazdy napędzane gazem ziemnym oraz pojazdy hybrydowe zasilane prądem sieciowym). Powiązane minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień wyznaczone są na szczeblu państw członkowskich. Zarówno WS 3, jak i WS 4 znoszą metodykę określania wartości pieniężnej. WS 5 zakłada najbardziej szeroko zakrojone działania. Obecna dyrektywa zostałaby zastąpiona rozporządzeniem, które wskazywałoby metodykę określania wartości pieniężnej oddziaływania pojazdów na zużycie energii i na środowisko. Wariant ten byłby najsukcesowniejszym środkiem realizacji celów, ale wiąże się on z najwyższymi kosztami i wprowadza wysoki poziom interwencji. WS 6 rozszerza zakres dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów na pojazdy wynajęte, wzięte w leasing i będące w dzierżawie z opcją zakupu oraz na konkretne zamówienia usług transportu. Wariant ten wprowadza definicję ekologicznie czystych pojazdów, która łączy w sobie podejście oparte o progi emisji (dotyczące emisji CO₂ i zanieczyszczeń powietrza z rury wydechowej) dla pojazdów lekkich z podejściem opartym o wykorzystanie paliw alternatywnych dla pojazdów ciężkich. Powiązane minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień wyznaczone są na szczeblu państw członkowskich. Wariant umożliwia przyszłe dostosowanie wymogów dyrektywy dla pojazdów ciężkich, po tym jak wymogi dotyczące emisji CO₂ dla tych pojazdów zostaną ustalone na szczeblu UE. Ustanawia również wspólny system monitorowania i sprawozdawczości.
Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów? WS 1 nie został poparty przez zainteresowane strony. W przypadku WS 2 uznano wartość dodaną definicji ekologicznie czystych pojazdów, lecz wyrażono powszechną wątpliwość co do sposobu zapewnienia spójności i ambicji krajowych ram polityki. Większość zainteresowanych stron z sektora publicznego i prywatnego (miasta, przewoźnicy, producenci) poparła wprowadzenie definicji ekologicznie czystych pojazdów, wyrażając jednak różne preferencje dotyczące podejścia opartego o progi emisji i podejścia opartego o wykorzystanie paliw alternatywnych. Producenci samochodów opowiedzieli się za przyjęciem ambitnego minimalnego poziomu docelowego w zakresie zamówień na pojazdy zasilane paliwami alternatywnymi. Większość przedstawicieli władz publicznych poparła podejście oparte o progi emisji i opowiedziała się za wprowadzeniem minimalnych poziomów docelowych jedynie wtedy, gdy nie zostały one ustalone na poziomie miast. Przewoźnicy przyjęli podobne stanowisko. Stwierdzono niedociągnięcia w uwzględnieniu pojazdów ciężkich. Wyraża większość wyraziła pogląd, że przegląd dyrektywy powinien znieść metodykę określania wartości pieniężnej. WS 5 został odrzucony przez większość zainteresowanych stron.
C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu
Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów? Oczekuje się, że WS 6, jako wariant preferowany, doprowadzi do zmniejszenia emisji CO₂, NO_x oraz pyłów zawieszonych (PM₁₀) oraz do zmniejszenia kosztów środowiskowych związanych z emisją CO₂ i zanieczyszczeń powietrza (o 2,2 mld EUR w okresie eksploatacji pojazdów zakupionych w latach 2020–2035). Szacuje się, że w latach 2020–2035 wariant ten pozwoli na utworzenie 6 700 nowych miejsc pracy oraz na zwiększenie dochodów przedsiębiorstw o 4,2 mld EUR.
Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów? WS 6 niesie ze sobą oszczędności kosztów netto w latach 2020–2035 szacowane na około 4,2 mld EUR w stosunku do scenariusza odniesienia, jak również szeroko rozumiane korzyści społeczno-gospodarcze (wzrost dochodów dla przedsiębiorstw, tworzenie miejsc pracy) oraz korzyści dla środowiska (redukcja emisji CO₂ i zanieczyszczeń powietrza).
Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności? W przypadku pojazdów lekkich skutki dla MŚP i konkurencyjności są umiarkowane, biorąc pod uwagę ogólnie

niewielki udział pojazdów zakupionych w ramach zamówień publicznych w transakcjach rynkowych. Firmy wynajmujące pojazdy oraz firmy leasingowe będą musiały dostosować swoje floty, co będzie łatwiejsze dzięki szybszemu ograniczaniu kosztów na rynkach pojazdów. Oczekuje się, że koszty zostaną przeniesione na klientów, co będzie miało pozytywny wpływ na koszty operacyjne. W sektorze pojazdów ciężkich zmiany przyniosą zyski dla przedsiębiorstw produkujących pojazdy nisko- i bezemisyjne, natomiast dostawcy pojazdów konwencjonalnych będą musieli się dostosować. Jasne i przewidywalne zapotrzebowanie rynku na autobusy będzie wspierać konkurencyjność sektora. Oczekuje się również, że zwiększenie inwestycji w infrastrukturę ładowania i uzupełniania paliwa oraz w sieci elektroenergetyczne wywrze pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy.
Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?
Zakłada się, że dodatkowe koszty zamówień w okresie 2020–2035 wyniosą 2,2 mld EUR. Przewiduje się również oszczędności w kosztach administracyjnych, które dla całego okresu oceny (do 2035 r.) szacowane są na 2,4 mln EUR.
Czy wystąpią inne znaczące skutki?
W niniejszej ocenie skutków nie zidentyfikowano innych istotnych skutków. Stwierdzono, że z uwagi na różne stawki opodatkowania paliw i energii, wpływ na dochody podatkowe może być różny w każdym z państw członkowskich.
Proporcjonalność?
Procedury udzielania zamówień publicznych cechują się zgodnością strategiczną. Inicjatywa pozostawia państwom członkowskim oraz organom publicznym pewną swobodę w dostosowaniu wymogów minimalnych do warunków krajowych. Zaproponowane środki nie ingerują w kompetencje państw członkowskich w kwestii świadczenia usług transportowych. Dotyczą one jedynie części zamówień publicznych, a nie ich całości, i pozostawiają swobodę w wyborze technologii. Wymogi minimalne są różne w poszczególnych państwach członkowskich.
D. Działania następce
Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?
Komisja oceni nowe przepisy w 2027 r.