

Nowe cele emisyjne Komisji Europejskiej na  
2025 i 2030 rok,  
**AutoEvent 2018 - 20 czerwca 2018 r.**



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW  
MOTORYZACJI I ARTYKUŁÓW  
PRZEMYSŁOWYCH



# Wniosek Komisji Europejskiej z roku 2017

- W dniu 8 listopada 2017 r. Komisja Europejska przedstawiła wniosek ustawodawczy określający nowe normy emisji dwutlenku węgla dla samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych w Unii Europejskiej na okres po roku 2020.
- Proponowane ramy prawne wniosku opierają się na obowiązujących rozporządzeniach określających normy emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dostawczych.
- Proponowane cele są ustalone dla średnich emisji nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych w całej UE w danym roku kalendarzowym począwszy od 2025 r., przy czym od 2030 r. obowiązują bardziej rygorystyczne cele.
- Oczekuje się, że wniosek ustawodawczy zostanie przyjęty ze zmianami przez Parlament Europejski i Radę w 2019 roku.



# Propozycja Komisji

- Średnie emisje nowych samochodów w 2025 r. będą musiały być **o 15 % niższe niż w 2021 r. i o 30 % niższe do 2030 r.**
- Identyczne cele dla floty **lekkich samochodów dostawczych** w latach 2025-2030.
- Producenci, którzy osiągną **udział pojazdów o zerowej i niskiej emisji** zanieczyszczeń, który jest wyższy niż proponowany poziom odniesienia wynoszący 15 % w 2025 r. i 30 % w 2030 r., zostaną nagrodzeni w postaci mniej rygorystycznego celu w zakresie emisji CO<sub>2</sub>.
- Ustalony docelowy poziom emisji dla całej UE jest rozdzielany między producentów na podstawie **średniej masy** wszystkich nowych samochodów osobowych lub dostawczych we flocie producenta.

# Propozycja Komisji cd.

- Nowy wniosek rozszerza zakres **eko-innowacji** na systemy klimatyzacji i przewiduje bonus w limicie emisji CO<sub>2</sub>/km do 7g/km ze skutkiem od 2025 roku.
- Producenci mogą **utworzyć grupę** w celu osiągnięcia wspólnego docelowego poziomu emisji CO<sub>2</sub>.
- W przypadku gdy producent (lub grupa) przekroczy swój docelowy indywidualny poziom emisji, Komisja nakłada **karę w wysokości 95 EUR** za każdy nowo zarejestrowany pojazd danego producenta (lub grupy) w danym roku w odniesieniu do przekroczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub>/km w g CO<sub>2</sub>/km.
- Rozpoczął się odrębny proces legislacyjny mający na celu monitorowanie **emisji CO<sub>2</sub> z rzeczywistego ruchu pojazdów.**



# Modne słowo dekarbonizacja ... ale

- Jednym z największych wyzwań pozostaje dalsza dekarbonizacja w kontekście pogarszającej się sytuacji geopolitycznej i wyzwań związanych z regulacjami.
- 85% samochodów elektrycznych sprzedawanych jest tylko w 6 krajach Europy Zachodniej o najwyższym PKB.
- Zrównoważona podaż infrastruktury ładowania jest warunkiem wstępnym większej sprzedaży pojazdów alternatywnych w całej UE.
- Domagamy się, aby prawodawstwo zawierało śródkresową "kontrolę rzeczywistości" w celu oceny dostępności infrastruktury i dojrzałości rynku.
- Przestrzegamy przed potencjalnymi niezamierzonymi skutkami społeczno-gospodarczymi pośpiesznej transformacji.



# Przemysł motoryzacyjny jednym głosem

- Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych poparł szczegółowe stanowisko ACEA (Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów) opublikowane 23 marca 2018 roku.
- Jeśli chodzi o cel na 2030 rok, wspieramy sprawiedliwy wkład sektora motoryzacyjnego w dekarbonizację.
- W ciągu ostatnich lat przemysł motoryzacyjny w UE znacznie zmniejszył emisję CO<sub>2</sub> z pojazdów.
  - Średnie emisje CO<sub>2</sub> z nowych samochodów zmniejszyły się od 2005 r. o 28 %. Do 2021 r. redukcje te powinny wynieść 42%. Żaden inny sektor przemysłu UE nie poczynił takich postępów!



# Cel na rok 2025 całkowicie nierealistyczny

- Już osiągnięcie celów na lata 2020/2021 pozostaje niezmiernie trudne i będzie wymagało znacznych wysiłków ze strony samochodów w kontekście:
  - spadającego udziału Diesla
  - ograniczonego popytu na pojazdy elektryczne i braku infrastruktury służącej do ładowania
  - ograniczonych możliwości poprawy silników spalinowych
  - faktycznego wzmocnienia celu dzięki konwersji NEDC/WLTP.
- Zaledwie 4 lata po ustaleniu celów dotyczących emisji CO<sub>2</sub> na 2021 rok, cel tymczasowy w 2025 roku jest zbyt wczesny, zwłaszcza w przypadku lekkich samochodów dostawczych o dłuższych cyklach produkcyjnych.



# Benchmark tak, ale jaki?

- Nagroda dla producentów sprzedających określony udział pojazdów niskoemisyjnych.
- Preferuje jedną technologię: pojazd elektryczny zasilany wyłącznie z akumulatorów (BEV).
- Należy dokonać przeglądu benchmarku w celu uwzględnienia pojazdów emitujących mniej niż 50 g CO<sub>2</sub>/km.
- Lepsze uznanie wkładu innych technologii, w szczególności pojazdów hybrydowych podłączanych do sieci (PHEV).
- Sprzeciwiamy się przekształceniu proponowanego mechanizmu referencyjnego w mechanizm obowiązkowego udziału samochodów zero-emisyjnych lub systemu typu „bonus/malus”.



# Cel 2030: może 20% zamiast 30%?

- Cel powinien być
  - ambitny, ale realistyczny, tak, aby uniknąć narażenia na szwank konkurencyjności UE w skali światowej
  - na poziomie, na którym mobilność indywidualna jest nadal przystępna cenowo
  - zgodny z oczekiwaniami wobec innych sektorów.
- Cel zmusza do znacznych inwestycji w konkretne technologie, nie zapewniając pewności co do ram umożliwiających ich stosowanie (np. infrastruktura) ani nie rozwiązując problemu niepewności związanej z akceptacją ze strony konsumentów dlatego też:
  - Uważamy, że cel zmniejszenia emisji o 20 % do 2030 r. byłby bardziej zgodny z redukcjami w innych sektorach i wystarczający do osiągnięcia celów UE w zakresie klimatu i energii na 2030 r.
  - Cele na 2030 r. należy poddać przeglądowi w 2024 r. w celu uwzględnienia tych zmian (infrastruktura i akceptacja konsumentów)
  - Cel powinien odróżniać samochody osobowe od lekkich samochodów dostawczych, które mają mniejsze możliwości zmniejszenia emisji