EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 10.11.2022.
SWD(2022) 360 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS

Pavaddokuments dokumentam

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību ("Euro 7") un par Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 atcelšanu

{COM(2022) 586 final} - {SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final}

Kopsavilkuma lapa

Ietekmes novērtējums par "Euro 7" emisiju standartu izstrādi vieglajiem automobiļiem, furgoniem, kravas automobiļiem un autobusiem

A. Rīcības nepieciešamība

Problēmas būtība un nozīme ES mērogā

Neraugoties uz progresu, kas panākts kaitīgo emisiju samazināšanā, 2017. gadā ieviešot reālos braukšanas apstākļos radīto emisiju (*RDE*) testēšanu, izvērtējumā par "Euro 6/VI" emisiju standartiem attiecīgi vieglajiem automobiļiem / furgoniem un kravas automobiļiem / autobusiem tika konstatētas trīs galvenās problēmas, kas liecina, ka spēkā esošie standarti nesniedz pietiekamu ieguldījumu autotransporta radīto piesārņotāju emisiju samazināšanā ES: 1) transportlīdzekļu emisiju standarti ir pārāk sarežģīti; 2) pašreizējās piesārņotāju emisiju robežvērtības ir novecojušas, jo daudzi kaitīgi piesārņotāji joprojām nav reglamentēti un ar pašreizējām tehnoloģijām ir iespējams vēl vairāk samazināt emisijas; 3) reālos braukšanas apstākļos radītās transportlīdzekļu emisijas netiek pietiekami kontrolētas visā transportlīdzekļa ekspluatācijas laikā (piemēram, *Euro 6* standarts paredz tikai 5 gadu ilgizturību, bet vidējais to automobiļu vecums, kas piedalās ES ceļu satiksmē, ir 10,8 gadi). Neraugoties uz ierosinātajiem 100 % CO_2 mērķrādītājiem vieglajiem automobiļiem un furgoniem līdz 2035. gadam, arvien lielāko bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru un jauno "Euro 6d/VI-E" transportlīdzekļu ienākšanu tirgū, nav iespējams sasniegt autotransporta radīto piesārņotāju zemu emisiju līmeni — ne attiecībā uz tradicionālajiem piesārņotājiem, piemēram, NOx, izplūdes daļiņām vai metānu, ne arī jauniem piesārņotājiem, piemēram, dislāpekļa oksīdu vai daļiņām, kas nav saistītas ar izplūdes gāzēm un rodas no bremzēm un riepām, un kas radīsies neatkarīgi no uzstādītā motora veida.

Sasniedzamie mērķi

Vispārīgais mērķis ir divējāds: nodrošināt vienotā tirgus pareizu darbību, paredzot piemērotākus, izmaksu ziņā lietderīgākus un nākotnes prasībām atbilstošus noteikumus par transportlīdzekļu emisijām, un nodrošināt augstu vides un veselības aizsardzības līmeni ES, vēl vairāk samazinot autotransporta radīto gaisa piesārņotāju emisijas, lai panāktu nulles piesārņojumu, kā noteikts Nulles piesārņojuma rīcības plānā. Iniciatīvas nolūks ir sasniegt šādus konkrētus mērķus: 1) samazināt pašreizējo *Euro* emisiju standartu sarežģītību, lai samazinātu administratīvās izmaksas un sekmētu to efektīvu īstenošanu; 2) noteikt visu attiecīgo gaisa piesārņotāju atjaunināto robežvērtības; 3) uzlabot reālos braukšanas apstākļos radīto emisiju kontroli.

ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)

Ar "Euro 6/VI" emisiju standartiem vieglajiem automobiļiem / furgoniem un kravas automobiļiem / autobusiem jau ir ieviesti pilnībā saskaņoti ES tiesību akti. Maz ticams, ka pasākumi valsts vai starptautiskā līmenī dos optimālus rezultātus, jo gan gaisa piesārņojumam, gan autotransportam ir pārrobežu raksturs. Bez kopīgas rīcības ES līmenī dalībvalstis varētu pieņemt daudzus noteikumus ar atšķirīgu stingrības līmeni. Tas izraisītu tirgus sadrumstalotību un kaitētu vienotā tirgus darbībai. Tāpēc ES rīcība ir pilnībā pamatota, lai risinātu autotransporta radīto pārmērīgo piesārņotāju emisiju problēmu.

B. Risinājumi

Risinājumu varianti izvirzīto mērķu sasniegšanai. Vēlamais risinājums (ja ir). Ja ne, tad kāpēc?

Politikas risinājumi, proti, 1., 2.a, 2.b un 3.a (3.b risinājums ar lielu digitālo ieceru vērienu tika noraidīts), tika izstrādāti saskaņā ar konkrētajiem mērķiem. Visu risinājumu mērķis ir samazināt pašreizējo "Euro" emisiju standartu sarežģītību, ieviešot vienkāršošanas pasākumus. Atjauninātas emisiju robežvērtības visiem attiecīgajiem gaisa piesārņotājiem ir noteiktas 1. risinājumā ar mazu zaļo ieceru vērienu, 2.a un 3.a risinājumā ar vidēji lielu zaļo ieceru vērienu un 2.b risinājumā ar lielu zaļo ieceru vērienu. Reālos braukšanas apstākļos radīto emisiju kontroli 1. politikas risinājumā uzlabo ar mazu ieceru vērienu attiecībā uz reālās braukšanas testēšanas robežvērtībām, 2.a risinājumā — ar vidēji lielu ieceru vērienu attiecībā uz reālās braukšanas testēšanas robežvērtībām un ilgizturības prasībām, 2.b risinājumā — ar vidēji lielu ieceru vērienu attiecībā reālās braukšanas testēšanas robežvērtībām un ilgizturības prasībām, savukārt 3.a risinājumā — ar vidēji lielu ieceru vērienu attiecībā uz reālās braukšanas testēšanas robežvērtībām, ilgizturības prasībām un jaunām digitālajām iecerēm ar emisiju pastāvīgu monitoringu. Katra risinājuma lietderības, efektivitātes un saskaņotības vispārējās proporcionalitātes novērtējums liecina, ka vēlamo risinājumu var sašaurināt līdz 3.a politikas risinājumam ar vidēji lielu zaļo un digitālo ieceru vērienu attiecībā uz vieglajiem un lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Dažādu ieinteresēto personu viedokļi. Atbalsts konkrētiem risinājumiem

Sabiedriskā apspriešana parādīja, ka kopumā nozares ieinteresētās personas drīzāk atbalsta pamatscenāriju,

t. i., scenāriju bez politikas izmaiņām, saskaņā ar kuru turpina piemērot *"*Euro 6/VI*"*; otrs atbalstītais scenārijs bija 1. politikas risinājums ar mazu zaļo ieceru vērienu. Jo īpaši tās pauda bažas par emisiju samazināšanas tehnoloģisko potenciālu, sevišķi 2.b risinājumā. No otras puses, dalībvalstis un pilsoniskās sabiedrības pārstāvji, kā arī iedzīvotāji vairāk atbalstīja pasākumus, kas paredzēti 2. un 3. politikas risinājumā ar vidēji lielu vai lielu zaļo un digitālo ieceru vērienu.

C. Vēlamā risinājuma ietekme

Vēlamā risinājuma (ja tāds ir; ja nav, tad galveno risinājumu) priekšrocības

Ietekme ir novērtēta salīdzinājumā ar pamatscenāriju, pieņemot, ka arī turpmāk tiks piemēroti pašlaik spēkā esošie "Euro 6 d/VI-E*"* posmi un nesenais priekšlikums pārskatīt CO_2 emisiju standartus vieglajiem automobiļiem / furgoniem. Vēlamais 3.a politikas risinājums ar tajā paredzēto divējādās, t. i., zaļās un digitālās, pārkārtošanās ieceri piedāvā būtisku pozitīvu ietekmi uz sabiedrības veselību un vidi, kas izteikta kā ieguvumi veselībai un videi naudas izteiksmē, un tas aptver visus piesārņotājus līdz 2050. gadam. Galvenais šo pozitīvo ietekmi veicinošais faktors ir kaitīgo gaisa piesārņotāju emisiju samazināšana. Piemēram, saskaņā ar 3.a politikas risinājumu 2035. gadā vieglo automobiļu / furgonu NOx emisijas ir tikai 221 kt, nevis 389 kt, kā tas ir pamatscenārijā. Saskaņā ar 3.a politikas risinājumu 2035. gadā kravas automobiļu / autobusu NOx emisijas ir tikai 313 kt, nevis 705 kt, kā tas ir pamatscenārijā. Tiek lēsts, ka piesārņotāju emisiju samazinājuma rezultātā kopējais finansiālais ieguvums veselības jomā laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam būs 56 miljardi EUR attiecībā uz vieglajiem automobiļiem / furgoniem un 134 miljardi EUR attiecībā uz kravas automobiļiem / autobusiem. Turklāt vēlamais 3.a politikas risinājums rada kopējos izmaksu ietaupījumus uzņēmumiem, kas laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam tiek lēsti 4,7 miljardu EUR apmērā attiecībā uz vieglajiem automobiļiem / furgoniem un 0,6 miljardu EUR apmērā attiecībā uz kravas automobiļiem / autobusiem.

Vēlamā risinājuma (ja tāds ir; ja nav, tad galveno risinājumu) izmaksas

Tiek lēsts, ka, izvēloties vēlamo risinājumu, autobūves nozarē palielināsies kopējās regulatīvās izmaksas. Tas tādēļ, ka arvien palielinās atbilstības nodrošināšanas pamatizmaksas, kuras saistītas ar emisiju kontroles tehnoloģiju aprīkojuma izmaksām un saistītajām pētniecības un izstrādes, un kalibrēšanas izmaksām, tajā skaitā iekārtu un instrumentu izmaksām. Kopējās papildu regulatīvās izmaksas laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam tiek lēstas 35 miljardu EUR apmērā attiecībā uz vieglajiem automobiļiem / furgoniem un 18 miljardu EUR apmērā attiecībā uz kravas automobiļiem / autobusiem. Ņemot vērā arī paredzamo izmaksu ietaupījumu, tiek prognozēts, ka kopējās izmaksas uz vienu transportlīdzekli palielināsies par 304 EUR vieglajiem automobiļiem / furgoniem un par 2681 EUR kravas automobiļiem / autobusiem. Paredzams, ka attiecībā uz vieglajiem automobiļiem / furgoniem un kravas automobiļiem / autobusiem nevienā transportlīdzekļu segmentā izmaksas uz vienu transportlīdzekli nepārsniegs 2–3 % no transportlīdzekļa vidējās cenas.

Ietekme uz MVU un konkurētspēju

Kaut arī vēlamais risinājums ietekmē to ražotāju izmaksas, kas galvenokārt ir lieli uzņēmumi, tas arī pozitīvi ietekmētu to konkurētspēju. Labāko pieejamo emisiju kontroles tehnoloģiju un jaunu sensoru izmantošana veicina piekļuvi nozīmīgākajiem starptautiskajiem tirgiem (jo īpaši ASV un Ķīnas tirgiem), kur ir stingrākas emisiju robežvērtību prasības. Nav gaidāms, ka tas būtiski ietekmēs 35 apzinātos MVU ražotājus, kuri parasti ražo automobiļus, izmantojot lielo ražotāju ražotus spēka pārvadus, jo īpaši tāpēc, ka mazajiem ražotājiem arī turpmāk tiks piemērots atbrīvojums no noteiktu testu veikšanas.

Būtiska ietekme uz valstu budžetiem un pārvaldes iestādēm

Tā kā papildu regulatīvās izmaksas rodas, palielinoties aparatūras, pētniecības un izstrādes un ar to saistītās kalibrēšanas izmaksām, tās segs automobiļu ražotāji un piegādātāji. Paredzams, ka nozares dalībnieki šīs izmaksas pārnesīs uz patērētājiem. Būtiska ietekme uz valstu budžetiem un pārvaldes iestādēm kopumā nav gaidāma.

Cita paredzama būtiska ietekme

Veicot emisiju pastāvīgu monitoringu, patērētājiem varētu darīt pieejamu plašāku informāciju par transportlīdzekļu emisiju rādītājiem, un vienlaikus tiktu atvieglota arī neatbilstības gadījumu un darbības traucējumu atklāšana. Paredzams, ka tas pozitīvi ietekmēs patērētāju uzticēšanos un palīdzēs modernizēt tehniskās apskates procedūras. Tiek uzskatīts, ka vēlamais risinājums nedaudz pozitīvi ietekmēs arī visu transportlīdzekļu vienoto tirgu, darba ņēmēju prasmes un nodarbinātību. Turklāt, reglamentējot transportlīdzekļos uzstādīto akumulatoru bateriju ilgizturību, tiks veicināta akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu pieņemšana.

Proporcionalitāte
Ierosinātā rīcība ir vērsta uz iniciatīvas mērķi — ES ieceri panākt nulles piesārņojumu —, nepārsniedzot darbības, kas nepieciešamas, lai samazinātu pašreizējo *Euro* emisiju standartu sarežģītību, nodrošinātu visu attiecīgo gaisa piesārņotāju atjaunināto robežvērtības un uzlabotu reālos braukšanas apstākļos radīto emisiju kontroli.
D. Turpmākie pasākumi
Politikas pārskatīšanas termiņš
Vairāki uzraudzības rādītāji ir noteikti “Euro 7” emisiju standartu pārskatīšanai, kas plānota saistībā ar paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %” iniciatīvu vidusposma izvērtējumu.