EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2022 11 10
SWD(2022) 360 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA

pridedamas prie

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO

dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009

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

Santraukos lentelė

Lengviesiems automobiliams, furgonams, sunkvežimiams ir autobusams taikomų EURO 7 išmetamųjų teršalų standartų rengimo poveikio vertinimas.

A. Būtinybė imtis veiksmų

Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?

Nors 2017 m. pradėjus taikyti realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (RDE) bandymus padaryta pažanga mažinant išmetamą kenksmingų teršalų kiekį, įvertinus lengviesiems automobiliams / furgonams bei sunkvežimiams / autobusams atitinkamai taikomus išmetamų teršalų kiekio standartus EURO 6 ir EURO VI, nustatytos trys pagrindinės problemos, kurios įrodo, kad esamais standartais nepakankamai prisidedama prie ES kelių transporto išmetamo teršalų kiekio mažinimo: 1) transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio standartai yra pernelyg sudėtingi; 2) esamos išmetamųjų teršalų ribinės vertės yra pasenusios, nes daugelis kenksmingų teršalų vis dar nereglamentuojami, o naudojant dabartines technologijas galima dar labiau sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį; 3) Transporto priemonių realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis nepakankamai kontroliuojamas per visą transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį (pvz., pagal standartą EURO 6 reikalaujama, kad transporto priemonė būtų tinkama eksploatuoti tik 5 metus, o vidutinis ES keliais važinėjančių automobilių amžius yra 10,8 metų). Nors siūloma iki 2035 m. nustatyti lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO_2 kiekio sumažinimo 100 proc. tikslus, taip pat didėja visai netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių dalis ir į rinką patenka naujos EURO 6d ir (arba) EURO VI E pakopos transporto priemonės, neįmanoma pasiekti kelių transporto išmetamų teršalų – nei tradicinių teršalų, pavyzdžiui, NO_x, išmetamųjų dalelių ar metano, nei naujų teršalų, pavyzdžiui, azoto suboksido ar neišmetamųjų stabdžių ir padangų dalelių, kurios atsiranda nepriklausomai nuo variklio, – mažo taršos lygio.

Ką reikėtų pasiekti?

Bendrasis tikslas yra dvejopas – užtikrinti tinkamą bendrosios rinkos veikimą nustatant tinkamesnes, ekonomiškai efektyvesnes ir perspektyvesnes transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio taisykles ir užtikrinti aukštą aplinkos ir sveikatos apsaugos lygį ES, toliau mažinant kelių transporto išmetamų oro teršalų kiekį, siekiant kuo greičiau įgyvendinti nulinės taršos tikslą, kaip reikalaujama Nulinės taršos veiksmų plane. Šia iniciatyva siekiama šių konkrečių tikslų: 1) sumažinti dabartinių EURO išmetamų teršalų kiekio standartų sudėtingumą, sumažinti administracines išlaidas ir palengvinti veiksmingą įgyvendinimą; 2) nustatyti atnaujintas visų atitinkamų oro teršalų ribines vertes ir 3) pagerinti realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kontrolę.

Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumo principas)?

Įvedus EURO 6 ir EURO VI išmetamų teršalų kiekio standartus, taikomus lengviesiems automobiliams / furgonams bei sunkvežimiams / autobusams, ES teisės aktai jau yra visiškai suderinti. Mažai tikėtina, kad nacionalinio ar tarptautinio lygmens veiksmai duos optimalių rezultatų, nes tiek oro tarša, tiek kelių transportas yra tarpvalstybinio pobūdžio. Nesiimant bendrų veiksmų ES lygmeniu, valstybės narės galėtų priimti daugybę skirtingo griežtumo taisyklių. Tai lemtų rinkos susiskaidymą ir pakenktų bendrosios rinkos veikimui. Todėl ES veiksmai yra visiškai pagrįsti, siekiant spręsti per didelio kelių transporto išmetamų teršalų kiekio problemą.

B. Sprendimai

Kokių yra galimybių pasiekti šiuos tikslus? Ar tarp tų galimybių yra viena tinkamiausia? Jei ne, kodėl?

1, 2a, 2b ir 3a politikos galimybės (3b galimybės dėl didelio skaitmeninimo užmojo atsisakyta) parengtos atsižvelgiant į konkrečius tikslus. Visomis galimybėmis siekiama sumažinti dabartinių EURO išmetamų teršalų kiekio standartų sudėtingumą nustatant supaprastinimo priemones. Naujausios visų atitinkamų išmetamųjų oro teršalų ribinės vertės pateikiamos 1 galimybės atveju, kai įgyvendinamas mažas žaliasis užmojis, 2a ir 3a galimybių atveju, kai įgyvendinamas vidutinis žaliasis užmojis, ir 2b galimybės atveju, kai įgyvendinamas didelis žaliasis užmojis. Pagal 1 galimybę realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio kontrolė pagerinama taikant mažo užmojo bandymų realiomis važiavimo sąlygomis ribas, pagal 2a galimybę – vidutinio užmojo bandymų realiomis važiavimo sąlygomis ribas ir patvarumo reikalavimus, pagal 2b galimybę – didelio užmojo bandymų realiomis važiavimo sąlygomis ribas ir patvarumo reikalavimus, o pagal 3a galimybę – vidutinio užmojo bandymų realiomis važiavimo sąlygomis ribas, patvarumo reikalavimus ir įgyvendinant naują skaitmeninį užmojį vykdant nuolatinę išmetamųjų teršalų stebėseną. Atlikus bendrą kiekvienos galimybės veiksmingumo, efektyvumo ir nuoseklumo proporcingumo vertinimą paaiškėjo, kad tinkamiausia galimybe galima laikyti 3a politikos galimybę, pagal kurią lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių atveju taikomi vidutinio užmojo žalieji ir

skaitmeniniai tikslai.

Kokios yra įvairių suinteresuotųjų subjektų nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?

Viešų konsultacijų metu paaiškėjo, kad apskritai pramonės suinteresuotieji subjektai labiau linkę pritarti baziniam scenarijui, t. y. nesikeičiančios politikos scenarijui, pagal kurį ir toliau būtų taikomi standartai EURO 6 ir EURO VI, arba 1 politikos galimybei, kai įgyvendinamas mažas ekologinis užmojis. Visų pirma jie išreiškė susirūpinimą dėl technologinių galimybių mažinti išmetamųjų teršalų kiekį, ypač 2b galimybės atveju. Kita vertus, valstybės narės, pilietinės visuomenės atstovai ir piliečiai labiau pritarė veiksmams, numatytiems pagal 2 ir 3 politikos galimybes, kai įgyvendinami vidutinio ir didelio užmojo žalieji ir skaitmeniniai tikslai.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis

Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?

Poveikis buvo vertinamas pagal bazinį scenarijų, darant prielaidą, kad ir toliau bus taikomos šiuo metu galiojančios standartų EURO 6d ir EURO VI E pakopos ir įgyvendinamas neseniai pateiktas pasiūlymas dėl peržiūrėtų lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO_2 kiekio normų. Pasirinkus tinkamiausią 3a politikos galimybę, įgyvendinant dvejopą žaliąjį ir skaitmeninį plataus užmojo tikslą, būtų daromas didelis teigiamas poveikis visuomenės sveikatai ir aplinkai, išreikštas pinigine sveikatai ir aplinkai teikiama nauda, iki 2050 m. apimant visus teršalus. Pagrindinis šio teigiamo poveikio veiksnys yra kenksmingų išmetamųjų oro teršalų kiekio mažinimas. Pavyzdžiui, 2035 m. lengvųjų automobilių / furgonų išmetamas NO_x kiekis pagal 3a politikos galimybę siekia tik 221 kt, palyginti su 389 kt pagal bazinį scenarijų. 2035 m. sunkvežimių / autobusų išmetamas NO_x kiekis pagal 3a politikos galimybę siekia tik 313 kt, palyginti su 705 kt pagal bazinį scenarijų. Apskaičiuota, kad 2025–2050 m. sumažinus išmetamų teršalų kiekį, bendra piniginė nauda sveikatai sieks 56 mlrd. EUR lengvųjų automobilių / furgonų atveju ir 134 mlrd. EUR sunkvežimių / autobusų atveju. Be to, pagal pasirinktą 3a politikos galimybę 2025–2050 m. laikotarpiu įmonės iš viso sutaupys 4,7 mlrd. EUR lengvųjų automobilių / furgonų atveju ir 0,6 mlrd. EUR sunkvežimių / autobusų atveju.

Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?

Numatoma, kad pasirinkus tinkamiausią galimybę bendros automobilių pramonės reglamentavimo išlaidos padidės. Taip yra dėl to, kad padidės pagrindinės su reikalavimų laikymusi susijusios išlaidos, t. y. išlaidos išmetamųjų teršalų kontrolės technologijų įrangai ir susijusios mokslinių tyrimų ir plėtros bei kalibravimo išlaidos, įskaitant su patalpomis ir įrankiais susijusias išlaidas. Apskaičiuota, kad 2025–2050 m. bendros papildomos reglamentavimo išlaidos lengvųjų automobilių / furgonų atveju sudarys 35 mlrd. EUR, o sunkvežimių / autobusų atveju – 18 mlrd. EUR. Taip pat atsižvelgus į numatomą sutaupytų lėšų kiekį, apskaičiuota, kad bendros išlaidos vienai transporto priemonei padidės 304 EUR lengvųjų automobilių / furgonų atveju ir 2 681 EUR sunkvežimių / autobusų atveju. Numatoma, kad lengvųjų automobilių / furgonų bei sunkvežimių / autobusų atveju išlaidos vienai transporto priemonei sudarys ne daugiau kaip 2–3 proc. vidutinės transporto priemonės kainos bet kuriame transporto priemonių segmente.

Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?

Nors tinkamiausia galimybė turi įtakos gamintojų, daugiausia didelių bendrovių, išlaidoms, ji taip pat turėtų teigiamą poveikį jų konkurencingumui. Naudojant geriausias turimas išmetamųjų teršalų kontrolės technologijas ir naujus jutiklius yra lengviau patekti į pagrindines tarptautines rinkas, visų pirma Jungtinių Amerikos Valstijų ir Kinijos, kuriose taikomi griežtesni išmetamųjų teršalų ribinių verčių reikalavimai. Numatoma, kad 35 nustatytiems mažiems ir vidutiniams gamintojams, kurie paprastai gamina automobilius pagal didžiųjų gamintojų galios pavaras, tai neturės didelio poveikio, visų pirma dėl to, kad mažiems gamintojams ir toliau bus leidžiama neatlikti tam tikrų bandymų.

Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?

Kadangi papildomos reglamentavimo išlaidos atsiranda dėl didėjančių techninės įrangos, mokslinių tyrimų ir plėtros bei susijusių kalibravimo išlaidų, jas padengs automobilių gamintojai ir tiekėjai. Numatoma, kad pramonės dalyviai šias išlaidas perkels savo vartotojams. Apskritai didelio poveikio nacionaliniams biudžetams ir administratoriams nenumatoma.

Ar bus dar koks nors didelis poveikis?

Vykdant nuolatinę išmetamųjų teršalų stebėseną, vartotojai galėtų gauti daugiau informacijos apie transporto priemonių išmetamą teršalų kiekį, taip pat būtų lengviau nustatyti neatitiktį reikalavimams ir gedimus. Numatoma, kad tai turėtų teigiamos įtakos vartotojų pasitikėjimui ir padėtų modernizuoti techninės apžiūros procedūras. Be to, manoma, kad tinkamiausia galimybė turėtų tam tikrą teigiamą poveikį bendrajai visų transporto priemonių rinkai, darbuotojų įgūdžiams ir užimtumui. Be to, reglamentuojant transporto priemonėse įmontuotų baterijų

patvarumą, bus skatinamas baterijomis varomų elektrinių transporto priemonių pripažinimas.
Proporcingumo principas
Siūlomais veiksmais siekiama iniciatyvos tikslo – nulinės taršos ES – neviršijant to, kas būtina siekiant sumažinti dabartinių EURO išmetamų teršalų kiekio standartų sudėtingumą, užtikrinti, kad būtų atnaujintos visų atitinkamų oro teršalų ribinės vertės, ir pagerinti realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kontrolę.
D. Tolesni veiksmai
Kada politika bus persvarstoma?
Buvo nustatyti keli stebėsenos rodikliai, susiję su EURO 7 išmetamų teršalų kiekio standartų peržiūra, kurią planuojama atlikti kartu su 55 % tikslo priemonių rinkinio iniciatyvų laikotarpio vidurio vertinimu.