KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 10.11.2022 r.
SWD(2022) 360 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) oraz uchylenia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009

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

Streszczenie oceny skutków

Ocena skutków opracowania klas emisji Euro 7 dla samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów.

A. Zasadność działań

Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na szczeblu UE?

Pomimo postępu w ograniczaniu szkodliwych emisji, jaki osiągnięto dzięki wprowadzeniu w 2017 r. badań RDE (emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy), w ocenie klas emisji Euro 6/VI – odpowiednio dla samochodów osobowych/dostawczych oraz samochodów ciężarowych/autobusów – zidentyfikowano trzy kluczowe problemy, które pokazują, że istniejące normy nie przyczyniają się w wystarczającym stopniu do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego w UE: 1) Normy emisji zanieczyszczeń z pojazdów są zbyt skomplikowane. 2) Obecne dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń są przestarzałe, ponieważ wiele szkodliwych zanieczyszczeń pozostaje nieuregulowanych, a dalsza redukcja emisji jest możliwa dzięki zastosowaniu obecnych technologii. 3) Emisje zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy są niewystarczająco kontrolowane przez cały okres eksploatacji pojazdu (np. norma Euro 6 wymaga trwałości tylko przez 5 lat, podczas gdy średni wiek samochodów na drogach UE wynosi 10,8 roku). Mimo iż zaproponowano osiągnięcie stuprocentowej redukcji emisji CO_2 dla samochodów osobowych i dostawczych do 2035 r., a udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich oraz nowych pojazdów Euro 6d/VI E wprowadzanych do obrotu wciąż rośnie, nadal nie można osiągnąć niskiego poziomu emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego, ani w przypadku tradycyjnych zanieczyszczeń, np. NOx, cząstek stałych w spalinach czy metanu, ani też dla nowych zanieczyszczeń, takich jak podtlenek azotu czy emisje inne niż cząstki stałe pochodzące z hamulców i opon, które będą występować niezależnie od silnika.

Co należy osiągnąć?

Cel ogólny jest podwójny: zapewnienie prawidłowego funkcjonowania jednolitego rynku dzięki ustanowieniu bardziej adekwatnych, opłacalnych i nieulegających dezaktualizacji przepisów dotyczących emisji pochodzących z pojazdów; oraz zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska i zdrowia w UE w wyniku dalszego, jak najszybszego ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego w celu osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń zgodnie z wymogami planu działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń. Celem inicjatywy jest osiągniecie następujących celów szczegółowych: 1) zmniejszenie złożoności obecnych klas emisji EURO w celu ograniczenia kosztów administracyjnych i ułatwienia efektywnej realizacji; 2) zapewnienie aktualnych dopuszczalnych wartości w odniesieniu do wszystkich istotnych zanieczyszczeń powietrza oraz 3) poprawa kontroli emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.

Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?

Klasy emisji Euro 6/VI dla samochodów osobowych/dostawczych oraz samochodów ciężarowych/autobusów są już w pełni zharmonizowane z prawem unijnym. Działania na poziomie krajowym lub międzynarodowym prawdopodobnie nie przyniosą optymalnych rezultatów, ponieważ zarówno zanieczyszczenie powietrza, jak i transport drogowy mają charakter transgraniczny. Bez wspólnego działania na szczeblu unijnym państwa członkowskie mogłyby przyjąć wiele przepisów o różnym stopniu restrykcyjności. Spowodowałoby to fragmentację jednolitego rynku i zaszkodziło jego funkcjonowaniu. Działania UE są więc w pełni uzasadnione, ponieważ dotyczą problemu nadmiernych emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego.

B. Rozwiązania

Jakie są poszczególne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeżeli nie, dlaczego?

Warianty strategiczne 1, 2a, 2b i 3a (wariant 3b dotyczący wysokiego poziomu ambicji cyfrowej został odrzucony) zostały opracowane zgodnie z celami szczegółowymi. Wszystkie warianty mają na celu zmniejszenie złożoności obecnych klas emisji Euro za pomocą środków upraszczających. Aktualne dopuszczalne wartości emisji w odniesieniu do wszystkich istotnych zanieczyszczeń powietrza przewidziano w wariancie 1 o niskim poziomie ambicji ekologicznej, w wariancie 2a i 3a o średnim poziomie ambicji ekologicznej oraz w wariancie 2b o wysokim poziomie ambicji ekologicznej. Kontrolę emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poprawiono w wariancie 1 dzięki mało ambitnym granicom testów w rzeczywistych warunkach jazdy, w wariancie 2a dzięki średnio ambitnym granicom testów w rzeczywistych warunkach jazdy i wymogom trwałości, w wariancie 2b dzięki bardzo ambitnym granicom testów w rzeczywistych warunkach jazdy i wymogom trwałości oraz w wariancie 3a dzięki średnio ambitnym granicom testów w rzeczywistych warunkach jazdy, wymogom trwałości i nowej ambicji cyfrowej poprzez ciągłe monitorowanie emisji. Ogólna ocena

proporcjonalności skuteczności, efektywności i spójności każdego z wariantów wykazała, że preferowany wariant można zawęzić do wariantu strategicznego 3a ze średnim poziomem ambicji ekologicznej i cyfrowej w przypadku pojazdów lekkich i ciężkich.

Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?

Z konsultacji publicznych wynika, że zasadniczo zainteresowane strony są bardziej skłonne poprzeć poziom bazowy, czyli scenariusz „bez zmian", zakładający dalsze stosowanie normy Euro 6/VI lub wariant strategiczny 1 o niskim poziomie ambicji ekologicznej. W szczególności wyraziły one obawy w odniesieniu do technologicznego potencjału ograniczenia emisji, zwłaszcza w wariancie 2b. Z kolei państwa członkowskie oraz przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego i obywatele wykazali większe poparcie dla działań w ramach wariantów strategicznych 2 i 3 o średnim lub wysokim poziomie ambicji ekologicznej i cyfrowej.

C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu

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

Oceny skutków przeprowadzono, opierając się na scenariuszu bazowym zakładającym utrzymanie obecnie obowiązujących klas emisji Euro 6 d/VI E oraz niedawnego wniosku dotyczącego zmiany norm emisji CO_2 dla samochodów osobowych i dostawczych. Preferowany wariant strategiczny 3a, dzięki podwójnej ambicji ekologicznej i cyfrowej, ma znaczący pozytywny wpływ na zdrowie publiczne i środowisko, wyrażony jako pieniężne korzyści dla zdrowia i środowiska, i obejmuje wszystkie zanieczyszczenia do 2050 r. Głównym czynnikiem wpływającym na te pozytywne skutki jest ograniczenie szkodliwych emisji zanieczyszczeń powietrza. Na przykład w przypadku samochodów osobowych/dostawczych w 2035 r. emisja NOx wynosi tylko 221 kt w wariancie strategicznym 3a, zamiast 389 kt w scenariuszu bazowym. W przypadku samochodów ciężarowych/autobusów w 2035 r. emisja NOx wynosi tylko 313 kt w wariancie strategicznym 3a, zamiast 705 kt w scenariuszu bazowym. Szacuje się, że ograniczenie emisji zanieczyszczeń przyniesie w latach 2025–2050 korzyści finansowe dla zdrowia w wysokości 56 mld EUR w przypadku samochodów osobowych/dostawczych i 134 mld EUR w przypadku samochodów ciężarowych/autobusów. Ponadto preferowany wariant strategiczny 3a przyniesie w latach 2025–2050 oszczędności kosztów przedsiębiorstw w wysokości 4,7 mld EUR w przypadku samochodów osobowych/dostawczych i 0,6 mld EUR w przypadku samochodów ciężarowych/autobusów.

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

Szacuje się, że w wariancie preferowanym całkowite koszty regulacyjne dla przemysłu motoryzacyjnego wzrosną. Wynika to z rosnących znaczących kosztów przestrzegania przepisów w postaci kosztów wyposażenia w technologie kontroli emisji oraz związanych z tym kosztów badań i rozwoju oraz kalibracji, w tym kosztów urządzeń i oprzyrządowania. Szacuje się, że łączne dodatkowe koszty regulacyjne w latach 2025–2050 wyniosą 35 mld EUR dla samochodów osobowych/dostawczych i 18 mld EUR dla samochodów ciężarowych/autobusów. Biorąc pod uwagę szacowane oszczędności kosztów, całkowity koszt na pojazd wzrośnie o 304 EUR dla samochodów osobowych/dostawczych i o 2 681 EUR dla samochodów ciężarowych/autobusów. Przewiduje się, że koszt na pojazd nie będzie stanowił więcej niż 2–3 % średniej ceny pojazdu w każdym segmencie samochodów osobowych/dostawczych i samochodów ciężarowych/autobusów.

Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?

Chociaż wariant preferowany wpływa negatywnie na koszty producentów, którymi są głównie duże przedsiębiorstwa, miałby on również pozytywny wpływ na ich konkurencyjność. Zastosowanie najlepszych dostępnych technologii kontroli emisji i nowych czujników ułatwia dostęp do kluczowych rynków międzynarodowych, w szczególności rynku Stanów Zjednoczonych i Chin, na których obowiązują bardziej rygorystyczne wymogi dotyczące dopuszczalnych wartości emisji. Nie przewiduje się, aby 35 wskazanych producentów będących małymi i średnimi przedsiębiorstwami – którzy zasadniczo budują pojazdy na bazie mechanizmów napędowych pochodzących od dużych producentów – odczuło znaczące negatywne skutki, zwłaszcza że nadal będzie obowiązywało zwolnienie z niektórych badań dla drobnych producentów.

Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?

Ze względu na to, że dodatkowe koszty regulacyjne wynikają z rosnących kosztów sprzętu, badań i rozwoju oraz związanych z nimi kosztów kalibracji, będą one ponoszone przez producentów i dostawców samochodów. Oczekuje się, że podmioty branżowe przeniosą te koszty na swoich klientów. W ogólnym ujęciu nie przewiduje się znaczących skutków dla budżetów i administracji krajowych.

Czy wystąpią inne znaczące skutki?
Dzięki ciągłemu monitorowaniu emisji można udostępniać konsumentom więcej informacji na temat emisji pochodzących z pojazdów, a także ułatwić wykrywanie niezgodności z przepisami i niesprawności. Oczekuje się, że wpłynie to pozytywnie na zaufanie konsumentów i pomoże unowocześnić procedury kontroli zdatności do ruchu drogowego. Uważa się, że preferowany wariant przyniesie również nieznacznie pozytywne skutki w zakresie jednolitego rynku w przypadku wszystkich pojazdów, a także w zakresie umiejętności pracowników i zatrudnienia. Ponadto dzięki uregulowaniu kwestii trwałości akumulatorów w pojazdach zwiększy się poparcie dla pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym.
Proporcjonalność?
Proponowane działanie odpowiada celowi inicjatywy – unijnej strategii „zero zanieczyszczeń” – nie wykraczając poza działania niezbędne do zmniejszenia złożoności obecnych klas emisji Euro, zapewnienia aktualnych wartości dopuszczalnych w odniesieniu do wszystkich istotnych zanieczyszczeń powietrza oraz poprawy kontroli emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.
D. Działania następcze
Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?
Do celów przeglądu klas emisji Euro 7, zaplanowanego w ramach oceny śródokresowej inicjatyw „Gotowi na 55”, określono szereg wskaźników monitorowania.