EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 10. 11. 2022
SWD(2022) 360 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU

Sprievodný dokument k

NARIADENIU EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 715/2007 a nariadenie (ES) č. 595/2009

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

Súhrnný prehľad

Posúdenie vplyvu v súvislosti s vývojom emisných noriem Euro 7 pre osobné vozidlá, dodávkové vozidlá, nákladné vozidlá a autobusy.

A. Potreba konať

V čom spočíva problém a prečo ide o problém na úrovni EÚ?

Napriek pokroku pri znižovaní škodlivých emisií zavedením skúšania emisií pri skutočnej jazde (RDE) v roku 2017 sa hodnotením emisných noriem Euro 6/VI pre osobné vozidlá/dodávkové vozidlá, resp. nákladné vozidlá/autobusy identifikovali tri hlavné problémy, z ktorých je zrejmé, že existujúce normy dostatočne neprispievajú k znižovaniu emisií znečisťujúcich látok z cestnej dopravy v EÚ: 1. emisné normy týkajúce sa vozidiel sú príliš zložité; 2. súčasné limity emisií znečisťujúcich látok sú zastarané, keďže mnohé škodlivé znečisťujú látky sú aj naďalej neregulované, a súčasné technológie umožňujú ďalšie zníženie emisií; 3. emisie vozidiel v reálnych podmienkach nie sú dostatočne regulované počas celej životnosti vozidla (napríklad v prípade normy Euro 6 sa vyžaduje životnosť len päť rokov, zatiaľ čo priemerný vek vozidiel na cestách v EÚ je 10,8 roka). Napriek navrhovaným cieľom 100 % zníženia CO_2 pre osobné a dodávkové vozidlá do roku 2035, zvyšujúcemu sa podielu ťažkých vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami a príchodu nových vozidiel vyhovujúcich norme Euro 6d/VI E na trh nemožno dosiahnuť nízku úroveň znečistenia v prípade emisií znečisťujúcich látok z cestnej dopravy, a to ani v prípade tradičných znečisťujúcich látok, ako sú oxidy dusíka, častice vo výfukových plynoch alebo metán, ani v prípade nových látok, ako je oxid dusný alebo nevýfukové častice z brzd a pneumatík, ktoré sa budú vyskytovať bez ohľadu na motor.

Čo by sa malo dosiahnuť?

Všeobecný cieľ je dvojaký: zabezpečiť riadne fungovanie jednotného trhu stanovením primeraných, nákladovo účinných a nadčasových pravidiel týkajúcich sa emisií vozidiel a zaistiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a zdravia v EÚ ďalším znížením emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z cestnej dopravy s cieľom dosiahnuť nulové znečisťovanie, ako sa vyžaduje v akčnom pláne nulového znečistenia, a to čo najrýchlejšie. Iniciatíva sa zameriava na dosiahnutie týchto konkrétnych cieľov: 1. znížiť zložitosť súčasných emisných noriem Euro, obmedziť administratívne náklady a uľahčiť efektívne vykonávanie; 2. poskytnúť aktuálne limity pre všetky relevantné látky znečisťujúce ovzdušie a 3. zlepšiť reguláciu emisií v reálnych podmienkach.

Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?

S emisnými normami Euro 6/VI pre osobné vozidlá/dodávkové vozidlá a nákladné vozidlá/autobusy sú už prijaté úplne harmonizované právne predpisy EÚ. Je nepravdepodobné, že by opatrenia na vnútroštátnej alebo medzinárodnej úrovni viedli k optimálnym výsledkom, keďže znečisťovanie ovzdušia aj cestná doprava majú cezhraničnú povahu. Bez spoločných postupov na úrovni EÚ by členské štáty mohli prijať početné pravidlá s rôznou prísnosťou. Viedlo by to k fragmentácii trhu a k poškodeniu fungovania jednotného trhu. Opatrenia na úrovni EÚ sú tak plne odôvodnené na riešenie problému nadmerných emisií znečisťujúcich látok z cestnej dopravy.

B. Riešenia

Aké sú rôzne možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Ak nie, prečo?

Možnosti politiky 1, 2a, 2b a 3a (možnosť 3b týkajúca sa vysokých digitálnych ambícií bola vyradená) boli vypracované v súlade so špecifickými cieľmi. Cieľom všetkých možností je zníženie zložitosti súčasných emisných noriem Euro zavedením opatrení vedúcich k zjednodušeniu. Aktuálne emisné limity pre všetky relevantné látky znečisťujúce ovzdušie sa uvádzajú v možnosti 1 s nízkymi ekologickými ambíciami, v možnosti 2a a 3a so strednými ekologickými ambíciami a v možnosti 2b s vysokými ekologickými ambíciami. Zlepšenie regulácie emisií v reálnych podmienkach sa dosahuje v rámci možnosti 1 málo ambicióznymi hranicami skúšania pri skutočnej jazde, v rámci možnosti 2a stredne ambicióznymi hranicami skúšania pri skutočnej jazde a požiadavkami na životnosť, v rámci možnosti 2b vysoko ambicióznymi hranicami skúšania pri skutočnej jazde a požiadavkami na životnosť a v rámci možnosti 3a stredne ambicióznymi hranicami skúšania pri skutočnej jazde, požiadavkami na životnosť a novými digitálnymi ambíciami prostredníctvom kontinuálneho monitorovania emisií. Z celkového posúdenia proporcionality účinnosti, efektívnosti a koherentnosti každej z možností vyplynulo, že za uprednostňovanú možno považovať len možnosť 3a so strednými ekologickými a digitálnymi ambíciami v prípade ľahkých a ťažkých vozidiel.

Aké sú názory jednotlivých zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?

Z verejnej konzultácie vyplýva, že vo všeobecnosti je pravdepodobnejšie, že zainteresované strany z priemyslu by podporovali základný scenár, t. j. „scenár nezmenenej politiky“, pri ktorom sa predpokladá, že sa naďalej

bude uplatňovať norma Euro 6/VI, prípadne možnosť politiky 1 s nízkymi ekologickými ambíciami. Obavy vyjadrili najmä v súvislosti s technologickým potenciálom na znižovanie emisií, najmä v možnosti 2b. Členské štáty, zástupcovia občianskej spoločnosti a občania na druhej strane prejavili vyššiu podporu pre opatrenia v rámci možností politiky 2 a 3 so strednými až s vysokými ekologickými a digitálnymi ambíciami.

C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti

Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?

Vplyvy sa posudzovali v porovnaní so základným scenárom, v ktorom sa predpokladá pokračovanie v súčasnosti uplatňovaných stupňov normy Euro 6d/VI E, a s aktuálnym návrhom revidovaných emisných noriem CO_2 pre osobné/dodávkové vozidlá. Uprednostňovaná možnosť politiky 3a ponúka prostredníctvom dvojakých, ekologických aj digitálnych, ambícií značné pozitívne vplyvy na verejné zdravie a životné prostredie prezentované ako prínosy pre zdravie a životné prostredie v peňažnom vyjadrení, pričom zahŕňa všetky znečisťujúce látky do roku 2050. Hlavným faktorom vedúcim k týmto pozitívnym vplyvom je zníženie škodlivých emisií látok znečisťujúcich ovzdušie. Napríklad v prípade osobných/dodávkových vozidiel dosahujú v roku 2035 emisie NOx v prípade možnosti politiky 3a len 221 kt, na rozdiel od 389 kt v základnom scenári. V prípade nákladných vozidiel/autobusov dosahujú v roku 2035 emisie NOx v prípade možnosti politiky 3a len 313 kt, na rozdiel od 705 kt v základnom scenári. Odhaduje sa, že v období 2025 – 2050 povedie zníženie emisií znečisťujúcich látok k celkovým zdravotným prínosom v peňažnom vyjadrení na úrovni 56 miliárd EUR v prípade osobných/dodávkových vozidiel a 134 miliárd EUR v prípade nákladných vozidiel/autobusov. Uprednostňovaná možnosť politiky 3a navyše v období 2025 – 2050 povedie k celkovým odhadovaným úsporám nákladov spoločností na úrovni 4,7 miliardy EUR v prípade osobných/dodávkových vozidiel a 0,6 miliardy EUR v prípade nákladných vozidiel/autobusov.

Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?

V prípade uprednostňovanej možnosti sa odhaduje, že dôjde k zvýšeniu celkových regulačných nákladov v automobilovom priemysle. Je to v dôsledku zvyšujúcich sa skutočných nákladov na dosiahnutie súladu vo forme nákladov na vybavenie pre technológie na reguláciu emisií a nákladov v súvislosti s výskumom a vývojom, ako aj s kalibráciou vrátane zariadení a nákladov na nástroje. Celková výška dodatočných regulačných nákladov sa od roku 2025 do roku 2050 odhaduje na 35 miliárd EUR v prípade osobných/dodávkových vozidiel a 18 miliárd EUR v prípade nákladných vozidiel/autobusov. Keď sa zohľadnia aj odhadované úspory nákladov, očakáva sa zvýšenie celkových nákladov na vozidlo o 304 EUR v prípade osobných/dodávkových vozidiel a o 2 681 EUR v prípade nákladných vozidiel/autobusov. Neočakáva sa, že by náklady na vozidlo predstavovali viac ako 2 % – 3 % priemernej ceny vozidla vo všetkých segmentoch v prípade osobných/dodávkových vozidiel a nákladných vozidiel/autobusov.

Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?

Hoci uprednostňovaná možnosť ovplyvňuje náklady výrobcov, ktorými sú najmä veľké spoločnosti, mala by pozitívny vplyv aj na ich konkurencieschopnosť. Používaním najlepších dostupných technológií na reguláciu emisií a nových snímačov sa podporuje prístup na kľúčové medzinárodné trhy, najmä pokiaľ ide o Spojené štáty a Čínu, ktoré majú prísnejšie požiadavky na emisné limity. V prípade 35 identifikovaných výrobcov z radov MSP, ktorí vo všeobecnosti vyrábajú vozidlá postavené na hnacích sústavách od veľkých výrobcov, sa neočakáva, že by ich táto možnosť významne ovplyvnila, najmä vzhľadom na to, že sa aj naďalej bude uplatňovať výnimka z určitých skúšok pre výrobcov s malým objemom výroby.

Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?

Keďže dodatočné regulačné náklady sú spôsobené nárastom nákladov na hardvér, výskum a vývoj a súvisiacu kalibráciu, budú ich znášať výrobcovia a dodávatelia v automobilovom priemysle. Očakáva sa, že subjekty pôsobiace v priemysle prenesú tieto náklady na spotrebiteľov. Celkovo sa neočakáva významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu.

Očakávajú sa iné významné vplyvy?

Kontinuálnym monitorovaním emisií by sa mohlo spotrebiteľom sprístupniť viac informácií o fungovaní vozidiel z hľadiska emisií, pričom by sa uľahčilo aj odhaľovanie nesúladu a porúch. Očakáva sa, že by to malo pozitívny vplyv na dôveru spotrebiteľov a prispelo by to k modernizovaniu kontrol technického stavu. Takisto sa usudzuje, že uprednostňovaná možnosť má mierne pozitívny vplyv na jednotný trh pre všetky vozidlá, na zručnosti pracovníkov a zamestnanosť. Okrem toho sa reguláciu životnosti batérií vo vozidlách podporí miera akceptácie elektrických vozidiel na batérie.

Proporcionalita?
Navrhovaným opatrením sa rieši cieľ iniciatívy – stratégia nulového znečistenia v EÚ –, pričom sa neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na zníženie zložitosti súčasných emisných noriem Euro, zaistenie aktuálnych limitov pre všetky relevantné látky znečisťujúce ovzdušie a zlepšenie regulácie emisií v reálnych podmienkach.
D. Nadväzné opatrenia
Kedy sa táto politika preskúma?
Na účely preskúmania emisných noriem Euro 7 sa identifikovalo niekoľko monitorovacích ukazovateľov, pričom toto preskúmanie je plánované v rámci hodnotenia iniciatív balíka „Fit for 55“ v polovici trvania.